



CO₂- en Energiebeleid

Plan-Van-Aanpak CO₂-Prestatieladder trede 1

Gemeente Stadskanaal

1 januari 2026

Versie CO.EN.BE.1.10



Managementsamenvatting

Het jaar 2050 nadert steeds meer. Wet- en regelgeving over verduurzaming van bedrijfsvoering wordt specifiek en verder uitgebreid. Momenteel gebeurt er aldoor meer op gebied van CO₂-reductie en energiebewust ondernemen. Ook voor gemeentelijke organisaties worden de verduurzamingeisen steeds hoger. Om bij te dragen aan een duurzame, leefbare en netbewuste (bewust van het netcapaciteit) samenleving wil de gemeente Stadskanaal haar eigen organisatie optimaliseren en verduurzamen. Door middel van de CO₂-prestatieladder krijgt het CO₂- en energiebeleid van de organisatie handen en voeten.

De gemeente Stadskanaal hanteert sinds 2024 twee doelstellingen voor haar gemeentelijke grenzen: 100% energieneutraal in 2050 (doelstelling 1) en reductie van broeikasgassen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990, en een reductie tot netto nul uitstoot in 2050 (doelstelling 2). Deze doelstellingen komen uit de Nota Duurzaamheid 2024-2028. Het is mogelijk om als organisatie een vergelijkbaar doel na te streven als verwoord in de Nota Duurzaamheid:

1. **Stip op de horizon:** De gemeentelijke organisatie stoot netto 0 CO₂ uit en is energieneutraal in 2050, t.o.v. scope 1, 2 en zakelijk reizen.
2. **Korte termijn CO₂-reductie doelstelling:** In 2028 wil de gemeente Stadskanaal een reductie hebben van 10% (63.827 kilo) CO₂-uitstoot t.o.v. 2024.
3. **Korte termijn energiebesparingsdoelstelling:** In 2028 wil de gemeente een energiereductie van 0% gerealiseerd hebben t.o.v. 2024.
4. **Korte termijn energie-opwekkingsdoelstelling:** In 2028 wil de gemeente 5% van haar energieverbruik (van de gebouwen) zelf aan energie gaan opwekken via zonnepanelen.
5. **Korte termijn energie opslag doelstelling:** Momenteel geen doelstelling.

Uit de energiebalans en -beoordeling zijn drie thema's naar voren gekomen: het vastgoed, het wagenpark en de zakelijke kilometers. Iedere thema is voorzien van een kortetermijndoelstellingen. In tabel 1 staan de doelstellingen vermeld en de verwachte reductie:

Tabel 1 Reductie van maatregelen

Maatregel	CO ₂ reductie (gebaseerd op 2024)		Toelichting + scope
	Reductie per thema %	Reductie op totaal %	
Vastgoed: in 2028 is al het maatschappelijk vastgoed voorzien van een plan om (waar mogelijk) in 2050 van het aardgas af te gaan (0% reductie).			
100% groene stroom op vaste en tijdelijke locaties, wagenpark en andere vormen van mobiliteit m.b.t. de organisatie.	0%	0%	Scope 2
Plaatsen van zonnepanelen voor opwekking van elektriciteit.	0%	0%	Scope 1 en 2
De organisatie heeft voor alle kantoren de ‘Erkende Maatregelen voor gebouwen’ geïmplementeerd of voor zover in de lijst aangegeven, worden deze op een natuurlijk moment doorgevoerd.	?%	?%	Scope 1 en 2
Het opstellen van een verduurzamingsplan voor het vastgoed.	0%	0%	Scope 1 en 2, na opstellen plannen inzichtelijk wat de reductie op vastgoed komende jaren zal zijn.
Het gemiddelde energielabel van kantoren is B of C (minimaal C).	?%	?%	Scope 1 en 2

Wagenpark: in 2028 is de CO ₂ -uitstoot van het wagenpark met 80% afgenomen t.o.v. 2024.			
Optimaal gebruik van duurzamere brandstof alternatieven zoals HVO100.	81%	6%	Scope 1
Alle afgeschreven voertuigen vervangen door technisch duurzamere/zuinigere voertuigen.	13%	1,0%	Scope 1, gebaseerd op drie scenario's
50% van het wagenpark (en bedrijfswagens in eigendom) is zero CO ₂ -emissie.	0% tot 31%	0% tot 2,3%	Scope 1, afhankelijk van de auto die vervangen wordt.
3-maandelijkse controle bandenspanning bij alle voertuigen van het wagenpark	Maximaal 4%	0,3%	Scope 1
Bij aanschaf van nieuwe banden worden alleen banden aangeschaft met energielabel B of beter.	?%	?%	Scope 1, huidige energielabels zijn niet bekend. Waardoor er geen berekening mogelijk is.
Organisatie heeft voor minstens één locatie met laadpalen netbewust laden ingevoerd	0%	0%	Scope 1, maar vooral positieve bijdragen aan het verlichten van netcongestie.
Zakelijk reizen: in 2028 wordt meer dan 25% (huidig 14,2%) van de zakelijke dienstreizen kilometers afgelegd via een duurzamere vervoersmiddelen dan het eigen vervoer, zoals fiets, (elektrische) trein of bus.			
Potentieonderzoek naar een deelauto die toegankelijk is voor medewerkers (voor zakelijk gebruik).	0% - 5% tot 8%	0,3 - 0,4%	Scope 3, reductie van 5% tot 8% alleen bij aanschaf van één elektrische deelauto.
Onderzoeken mogelijkheden promoten duurzaam zakelijk reizen.	0% - ?%	0% - ?%	Scope 3, reductie wordt inzichtelijk nadat het onderzoek heeft plaatsgevonden.
Mogelijkheden onderzoeken voor een fietsplan: voor aankoop van een fiets of e-bike voor werknemers (woon-werkverkeer en zakelijk kilometers).	0% - ?%	0% - ?%	Scope 3, reductie wordt inzichtelijk nadat het onderzoek heeft plaatsgevonden.
Totale CO₂ reductie t.o.v. emissie inventaris 2024		7,6 % tot 10%	

Naast deze maatregel zijn er ook aanvullende maatregel. Hiervan is de impact of niet bekend of niet van toepassing (buiten de scope). In tabel 2 staat een cumulatieve planningsoverzicht:

Tabel 2 Cumulatief overzicht (optimale situatie)

	2026	2027	2028
Vastgoed	-	-	-
Wagenpark	81%	82%	85%*
Zakelijke kilometers	-	8%	11%**

* Deze percentage is gebaseerd op het uitvoeren van alle maatregelen via de meest positieve berekening. Realistisch is de 80% zoals de doelstelling van het wagenpark.

** Deze percentage is gebaseerd op de doelstelling van de zakelijke kilometers. Er is momenteel een gap tussen de doelstelling en de maatregelen. In de loop van 2027 zal meer bekend worden over de opvulling hiervan.

Om alle maatregelen en het CO₂- en energiebeleid te borgen in de organisatie en de uitvoering, wordt er op verschillende moment gecommuniceerd. Om de externe doelgroepen te informeren zijn er minimaal twee vaste momenten per jaar. Eén in juni en één in november ieder jaar. Daarnaast zijn alle publiekelijk documenten te vinden op de website van de gemeente Stadskanaal en op SKAO (CO₂-prestatieladder).

Inhoud

Managementsamenvatting	2
Begrippenlijst.....	5
1. Inleiding	6
1.1. Nota Duurzaamheid 2024-2028	6
1.2. CO ₂ -prestatieladder uitgelegd	6
1.3. Leeswijzer	7
2. Organisatorische grenzen	8
2.1. Top-down methode	8
2.2. GHG-protocol	8
2.3. Afbakening	8
3. Inzicht	9
3.1. Energiebalans	9
3.2. Energiebeoordeling	10
3.2.1. CO ₂ -uitstoot vastgoed	10
3.2.2. CO ₂ -uitstoot wagenpark	10
3.2.3. CO ₂ -uitstoot activiteiten	11
3.2.4. CO ₂ -uitstoot dienstreizen	11
3.3. Emissie-inventaris	12
3.3.1. Uitstoot per scope	13
3.3.2. Uitstoot per thema	13
4. Reductie	14
4.1. Doelstellingen op korte termijn	14
4.2. Reductiemaatregelen	15
4.2.1. Vastgoed	15
4.2.2. Wagenpark	16
4.2.3. Activiteiten	17
4.2.4. Zakelijk reizen	18
4.2.5. Aanvullende organisatiemaatregelen (deels buiten) de scope	18
4.3. Benchmark doelstellingen andere overheidsorganisaties	19
4.4. Voortgang	20
5. Samenwerking	21
5.1. Inventarisatie samenwerkingsverbanden	21
6. Continue verbetering	23
6.1. Stuurcyclus CO ₂ -management	23
Bronnenlijst	24
Bijlage A Maatregelenlijst CO ₂ -Prestatieladder	25

Begrippenlijst

Woord of afkorting	Betekenis
CDOKE	Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid. Gemeenten of provincies kunnen een uitkering aanvragen voor het uitvoeren van klimaat- en energiebeleid. Dit kan voor de jaren 2023, 2024 en 2025 (benutten tot 2030).
CO ₂ -prestatieladder	Een instrument om als organisatie bewust om te gaan met het energieverbruik en de CO ₂ -uitstoot.
Energiebeoordeling	Het inzichtelijk maken van alle energiedragers die relevant zijn voor de CO ₂ -prestatieladder en hoe de energiedragers zich tegen elkaar verhouden.
EPBD IV	Europese Richtlijn energieprestatie van gebouwen. De richtlijn bevat verplichtingen waaraan gebouwen moeten voldoen in de toekomst. Verplichtingen op gebied van zonnepanelen, laadpalen, et cetera.
GHG-protocol	Het GHG Protocol is een veelgebruikte reeks wereldwijd gestandaardiseerde kaders en hulpmiddelen voor bedrijven, overheden en andere entiteiten om de uitstoot van broeikasgassen (GHG) te meten, beheren en rapporteren.
Scope 1	De directe uitstoot van een organisatie.
Scope 2	De elektriciteitsverbruik van een organisatie (indirecte uitstoot).
Scope 3	De indirecte uitstoot van een organisatie.
SKAO	Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) is de onafhankelijke eigenaar en beheerder van de CO ₂ -prestatieladder. SKAO ontwikkelt de Ladder door zodat deze actueel blijft, stimuleert het gebruik binnen bedrijfsleven en (semi-)overheid, en maakt impact door partijen te verbinden, kennis te delen en een netwerk te vormen. Zo draagt SKAO bij aan CO ₂ -reductie en het beperken van mondiale opwarming.
Top-down methode	De top-down methode eist een compleet organogram met alle juridische entiteiten die geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, eigendom of eigenaar zijn van de juridische entiteiten waarvoor men een certificaat wil behalen
Trede 1, 2 en 3	De certificeringsniveaus van de CO ₂ -prestatieladder. Trede 1: De CO ₂ -uitstoot waar organisaties direct invloed op hebben en het elektriciteitsverbruik (scope 1 en 2). Trede 2: Zowel de directe als indirecte uitstoot wordt meegenomen (scope 1, 2 en 3). Trede 3: Organisaties die vooruitstrevend zijn ten aanzien van de branche.

1. Inleiding

In hoofdstuk 1 wordt de context van het Plan-Van-Aanpak beschreven. Alinea 1.1. bevat de aanleiding en paragraaf 1.2. een korte uitleg van de CO₂-prestatieladder en het proces van certificering. Het hoofdstuk wordt afgerond met een leeswijzer.

1.1. Nota Duurzaamheid 2024-2028

"Breder aan de slag met duurzame ontwikkeling" is de ambitie uit de Nota Duurzaamheid 2024-2028 van de gemeente Stadskanaal (Gemeente Stadskanaal, 2024). Op 11 maart 2024 is de nota vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente. Een onderdeel van de Nota Duurzaamheid is het reduceren van de CO₂-uitstoot die de gemeentelijke organisatie veroorzaakt.

Gemeente Stadskanaal zet zich ambitieus in op duurzaamheid. Er wordt doorgezet op de ingeslagen weg naar energieneutraliteit en de behaalde resultaten van de twee voorgaande nota's op het gebied van hernieuwbare energie opwek en energiebesparing. Daarnaast ligt de focus ook op CO₂-reductie. Als ondertekenaar van de Overeenkomst van Parijs heeft Nederland zich verbonden aan concrete doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en klimaatverandering tegen te gaan. Dit is later vertaald en concreet gemaakt in het klimaatakkoord. De nota is op een vergelijkbare wijze gestructureerd als het nationale klimaatakkoord: Elektriciteit, de gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit.

Concreet worden de volgende doelstellingen gehanteerd binnen de gemeentegrenzen: 100% energieneutraal in 2050 (doelstelling 1) en reductie van broeikasgassen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990 en een reductie tot netto nul uitstoot in 2050 (doelstelling 2). Ook de gemeentelijke organisatie kan bijdrage aan het behalen van deze doelstellingen. Voor het reduceren van de CO₂-uitstoot van de gemeentelijke organisatie is inzicht nodig. De CO₂-prestatieladder is een tool die hier handvatten aan geeft en de mogelijkheid biedt voor organisaties, waaronder gemeenten, om zich te certificeren voor hun duurzame inzet. Het belangrijk om over een goed instrument te beschikken. Hiervoor implementeert en hanteert de organisatie de CO₂-prestatieladder. Over de stand van zaken van de CO₂-uitstoot van de gemeente, de organisatie en de ontwikkelingen op gebied van de prestatieladder, wordt meer informatie gegeven op de website: www.stadskanaal.nl.

1.2. CO₂-prestatieladder uitgelegd

Wat is de CO₂-prestatieladder? De CO₂-prestatieladder helpt organisaties om stapsgewijs hun CO₂-uitstoot te verminderen en duurzamer te werken. Met een CO₂-prestatieladdercertificaat toont een organisatie aan inzicht en ambitie te hebben in het reduceren van haar CO₂-uitstoot. De organisatie neemt de nodige maatregelen en streeft naar een continu verbetering. Ook communiceert de gecertificeerde organisatie regelmatig resultaten over haar CO₂-uitstoot.

Januari 2025 heeft er een herijking plaatsgevonden bij de methodiek van de CO₂-prestatieladder. Ook wel de overgang van handboek 3.1 naar handboek 4.0. De gemeente Stadskanaal wil meegaan in deze overgang en zich laten certificeren volgens de normen van handboek 4.0 trede 1.

Welke treden zijn er? Het vernieuwde model kent drie treden: 1, 2 en 3. Op de onderste treden richt de organisatie zich op het ordenen van de eigen bedrijfsvoering, met een sterke focus op het verminderen van energieverbruik en het terugdringen van directe (scope 1) en indirecte (scope 2) CO₂-uitstoot. Trede 2 daagt organisaties uit om verder te kijken naar de volledige keten van de belangrijkste activiteiten. Op de hoogste trede 3 wordt van de organisatie verwacht om in 2050 nul CO₂-uitstoot indirect of direct te produceren.

Hoe werkt de certificering? Elke organisatie die gecertificeerd is of zich wil laten certificeren wordt jaarlijks geaudit door een onafhankelijke en geaccrediteerde certificeringsinstelling. Voorafgaande stelt de organisatie haar Plan-Van-Aanpak op of stuur zijn plannen bij indien nodig. Tijdens de audit wordt de ambitie, reductie en continue verbetering van de organisatie getoetst.

1.3. Leeswijzer

In het vervolg van het Plan-Van-Aanpak worden de organisatorische grenzen omschreven in hoofdstuk 2. Deze afbakening is op basis van de top-down methode en het GHG-protocol. In hoofdstuk 3 staat de energiebalans en -beoordeling en emissie-inventaris van de gemeentelijke organisatie. Hierbij wordt er inzicht verschaft in de uitstoot thema's scope 1, 2 en de zakelijke kilometers. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 de verschillende reductiedoelstellingen en -maatregelen van de organisatie aan per thema.

Daarna worden de samenwerkingsverbanden in hoofdstuk 5 toegelicht. Ten slotte komt het aspect continue verbetering ter sprake in hoofdstuk 6. In onderstaande tabel staat in welke paragraaf van het CO₂- en Energiebeleid (Plan-Van-Aanpak) de onderdelen uit de ISO 14064-1 zijn omschreven.

Tabel 3 3 ISO 14064-1 in het Plan-Van-Aanpak

ISO 14064-1	Beschrijving	Sectie in het Plan-Van-Aanpak
A	Description of the reporting organization	2
B	Person or entity responsible for the report	N.V.T.
C	Reporting period covered	3.1
D	Documentation of organizational boundaries	2.3
E	Documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions	2
F	Direct GHG emissions, quantified separately for CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ and other appropriate GHG groups (HFCs, PFCs, etc.) in tonnes of CO ₂ e	3
G	A description of how biogenic CO ₂ emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO ₂ emissions and removals quantified separately in tonnes of CO ₂ e	N.V.T.
H	If quantified, direct GHG removals, in tonnes of CO ₂ e	N.V.T.
I	Explanation of the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification	3.2
J	Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO ₂ e	3.3
K	The historical base year selected and the base-year GHG inventory	3
L	Explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory, and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation	N.V.T.
M	Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	3
N	Explanation of any change to quantification approaches previously used	N.V.T.
O	Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	3
P	Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	3.2
Q	Uncertainty assessment description and results	3.1 en 3.2
R	A statement that the GHG report has been prepared in accordance with the ISO 14064-1:2019	1.3
S	A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	3
T	The GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include the emissions factors or the database reference used in the calculation, as well as their source	3.1

2. Organisatorische grenzen

In de organisatorische grenzen worden de kaders van de organisatie onderzocht en omschreven. Aan de hand van de top-down methode en de Operational Control approach van het GHG-protocol. In dit hoofdstuk wordt de methodiek toegelicht en de afbakening weergegeven.

2.1. Top-down methode

Bij de top-down methode is het een eis om de organogram met alle juridische entiteiten compleet mee te nemen in het certificeren. Mits de entiteit geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, eigendom van de hoofdentiteit is. De hoofdentiteit is de hoogste top van de organogram. In de situatie van de gemeente is de hoofdentiteit boven aan de organogram zijn 'gemeente Stadskanaal'.

2.2. GHG-protocol

Het GHG-protocol, ook wel consolidatiebenadering, bestaat uit drie soorten benaderingen: Equity Share, Operational Control en Financial Control. De methode is nodig om te bepalen welke entiteiten binnen de grenzen vallen. Er moet altijd sprake zijn van een meerderheidsbelang om een entiteit mee te nemen binnen de organisatorische grenzen. De benaderingen betekenen het volgende:

- **Equity Share:** de organisatie rapporteert over de emissies van het deel waarvan zij juridisch eigenaar is. Het percentage in de uitstoot is gelijk aan het percentage eigenaarschap/aandelen (0 tot 100%)
- **Operational Control:** de organisatie rapporteert over de uitstoot (altijd 100%) van de entiteit als de organisatie de autoriteit heeft zelfstandig beleid te introduceren en te implementeren.
- **Financial Control:** de organisatie rapporteert over de uitstoot (altijd 100%) van de entiteit als de organisatie het grootste financiële belang heeft uitgedrukt in de financiële risico's en opbrengsten van de entiteit.

Voor het vaststellen van de organisatorische grenzen voor de gemeente Stadskanaal, is gekozen voor de top-down methode met de benadering Operational Control. Dit omdat de gehele organisatie wordt meegenomen in de CO₂-prestatieladder; er zijn geen onderdelen die buiten de CO₂-prestatieladder gelaten moeten worden. Er is gekozen voor de Operational Control waarbij is gekeken naar de zeggenschap van de gemeente over andere organisaties, organisatiestructuren en samenwerkingsverbanden. De entiteiten waar de gemeente een operationeel meerderheidsbelang in heeft, worden meegenomen binnen de organisatorische grenzen.

2.3. Afbakening

Er is eerst geïnterviewd welke entiteiten er zijn. Uit de inventarisatie is gebleken dat er geen sprake is van een operationele meerderheid bij één van de entiteiten voor de gemeente Stadskanaal. Hierdoor hoeft de gemeente alleen onderzoek te verrichten naar haar eigen: vastgoed, wagenpark, activiteiten en zakelijke kilometers. Wel geldt dat de gereden zakelijke kilometers door medewerkers van de gemeente Stadskanaal meegenomen worden in de Energiebalans en -beoordeling. Ongeacht of de kilometers gemaakt zijn in relatie tot een van de onderliggende entiteiten.

3. Inzicht

Door een energiebalans en -beoordeling wordt de CO₂-uitstoot van de gemeentelijke organisatie in kaart gebracht. Het hoofdstuk geeft inzicht in een aantal onderwerpen: elektriciteits- en gasverbruik van de gemeentelijke eigendommen (scope 1), het wagenpark, activiteiten die de gemeente uitvoert (scope 2) en de zakelijke dienstreizen (scope 3). Dit hoofdstuk bevat belangrijke punten uit het 'Energiebalans en -beoordeling gemeente Stadskanaal' en 'Datakwaliteitsmanagementplan'. Voor meer informatie over de uitstoot van de organisatie en de kwaliteit van de databronnen wordt verwezen naar de vernoemde documenten.

3.1. Energiebalans

Uit de inventarisaties over het basisjaar 2024 zijn de volgende energiestromen naar voren gekomen: vastgoed, wagenpark, activiteiten en zakelijke kilometers.

Zoals in onderstaande tabel is te zien wat de CO₂-uitstoot per energiestroom is. Aangezien alle gegevens voortkomen uit het basisjaar 2024 is het niet mogelijk om een trend te zien in energieverbruik en CO₂-uitstoot. In de komende jaren zullen de trends zichtbaar worden, na het toevoegen van nieuwe gegevens van de toekomstige jaren. Voor de berekeningen zijn de emissiefactoren gebruikt via de website: www.co2emissiefactoren.nl (Emissiefactoren Nederland, 2025)

Tabel 4.4 Kengetallen basisjaar 2024

	Eenheid	2024	CO ₂ - uitstoot (kg)	CO ₂ -uitstoot/M ² top 10 gasverbruikers (kg/m ²)	CO ₂ -uitstoot/ medewerker (kg/FTE)	Gas/ graaddag (m ² /gd)
Vastgoed						
Gasverbruik	M ³	259.818	554.452	458,1	2.053,53	210,81
Elektriciteitsverbruik	kWh	1.889.623	0	0	0	-
Wagenpark						
Diesel B0	Liter	2.010,88	6.974	-	25,83	-
Diesel B7	Liter	1.032,14	3.361	-	12,45	-
GTL	Liter	10.093,10	32.984	-	122,16	-
HVO-100	Liter	2.759,20	957	-	3,54	-
Benzine E5	Liter	352,3	1.083	-	4,01	-
Benzine E10	Liter	539,57	1.522	-	5,64	-
LPG	Liter	591,47	1.066	-	3,95	-
Adblue	Liter	14,47	-	-	-	-
Activiteiten						
Motormix/aspen	Liter	30	28	-	0,10	-
Zakelijke kilometers						
Gedeclareerde kilometers eigen vervoer	KM	182.483,04	35.219	-	130,44	-
Gedeclareerde kilometers OV	KM	31.091	622	-	2,30	-

In de grafieken is te zien dat de energiestroom vastgoed en dan specifiek het gasverbruik zwaar drukt op de CO₂-uitstoot en het energieverbruik. Voor de organisatie geldt een CO₂-intensiteitswaarde van 2.364 kilo CO₂ per FTE.

3.2. Energiebeoordeling

Voor de energiebeoordeling is er analyse uitgevoerd op de vier genoemde energiestromen: vastgoed, wagenpark, activiteiten en zakelijke kilometers. Bij het gemeentelijke vastgoed ligt de focus op de top 10 gasverbruikers. Deze tien gebouwen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 73,8% van het totale gasverbruik en CO₂-uitstoot van het vastgoed. Verder was het wagenpark in 2024 verantwoordelijk voor 7,5% van de totale CO₂-footprint en 5,6% veroorzaakt door de zakelijke kilometer. Activiteiten wordt buiten beschouwing gelaten (zie argumentatie in paragraaf 3.2.3.).

3.2.1. CO₂-uitstoot vastgoed

De gemeente Stadskanaal heeft de top 10 gasverbruikers geïdentificeerd en de oorzaken van het verbruik in kaart gebracht. In tabel 5 en 6 staat de finale energieprestatie van de top 10 gasverbruikers ten aanzien van andere vergelijkbare panden.

Tabel 5 Prestatie gemeentelijk vastgoed

	Oppervlakte m ²	Gasverbruik 2024 (m ³)	Elektriciteitsverbruik 2024 (kWh)	CO ₂ -uitstoot
TOTAAL	11217	191539	559904	408744
GEMIDDELD	1121,7	19153,9	55990,4	40874,4

Tabel 6 Prestatie gemeentelijk vastgoed

	CO ₂ -uitstoot per m ²	CO ₂ -uitstoot per graaddag	Gas per m ² (m ³ / m ²)	Gas (m ³) per graaddag	Elektriciteit per m ² (kWh)	Elektriciteit per graaddag (kWh)
TOTAAL	458	155,4	214,7	72,8	463	212,9
GEMIDDELD	45,8	15,5	21,4	7,2	46,3	21,3

In vergelijking met vergelijkbare panden presteren de top 10 gasverbruikers qua gasverbruik slechter en qua elektriciteitsverbruik beter dan gemiddeld. Een gebouw met vergelijkbare vierkante meters verbruikt ongeveer 18,3 m³ gas/m² en gemiddelde een elektriciteitsverbruik van 49,5 kWh/m² (CBS, 2019). Bij het gemeentelijke vastgoed (top 10) is dit gemiddeld ongeveer 21,4 m³ gas/m² en elektriciteitsverbruik van 46,3 kWh/m².

Naast gebouwen heeft de gemeente ook andere (vaak grondgebonden) objecten die elektriciteit verbruiken. Bijvoorbeeld openbare verlichting, riolen en gemalen, bruggen, fontein, muziekkoepeel en andere installaties. Deze objecten zijn goed voor 64,9% van het elektriciteitsverbruik. Vooral de riolen en gemalen heeft een groot aandeel hierin. Maar liefst 458.703 kWh, ook wel 24,3%. Verder benut de openbare verlichting 24,9% van het elektriciteitsverbruik in 2024. Momenteel is het grootste deel van de verlichting voorzien van led. Deze trend zal in de 2025 doorgevoerd worden tot dat alle openbare verlichting led is.

3.2.2. CO₂-uitstoot wagenpark

In 2024 bestaat het wagenpark van gemeente Stadskanaal uit dertien voertuigen. Waarvan vijf dieselvoertuigen, één hybride voertuig en zes elektrische voertuigen. In het basisjaar bestond 16,67% van het wagenpark uit voertuigen van of vóór 2019. Een deel van de huidige voertuigen uit het wagenpark vallen nog onder een leaseregeling. In de afgelopen jaren (2024 en eerder) heeft de gemeente Stadskanaal haar wagenpark hierdoor aanzienlijk weten te verduurzamen. De voertuigen

worden uitsluitend opgeladen met 100% Nederlandse wind via de laadpalen die in eigendom zijn van de gemeente en gelokaliseerd zijn op meerdere gemeentelijke terreinen waar medewerkers van de organisatie aan het werk zijn. Het totaal verbruik is 47.947 kilo CO₂ in 2024. Sinds 2024 worden de tellerstandten van de auto's bijgehouden. Echter geeft dit geen reëel beeld aangezien de beginstand een inschatting was. Hierdoor is het literverbruik aan de hand van facturen een plausibele methode om de totale uitstoot te berekenen. Per individuele voertuig is momenteel niet mogelijk. Ook het verbruik van de elektrische voertuigen is niet te achterhalen omdat er geen meter aan de laadpalen zit die het verbruik bijhoudt.

3.2.3. CO₂-uitstoot activiteiten

Voor de projectmatige activiteiten is de aard van de werkzaamheden divers. In de meeste gevallen worden deze activiteiten uitgevoerd met klein handgereedschap en meetapparatuur, die doorgaans een beperkte energiebehoefte hebben. Het energieverbruik op de projectlocaties, zoals stroom voor elektrisch gereedschap of tijdelijke bouwstroomvoorzieningen, wordt niet doorbelast aan de gemeente Stadskanaal en valt daarmee buiten de directe operationele controle van de organisatie. Ook het gebruik van middelen zoals: propaangassen, koelmiddelen en brandstofgebruik worden niet in rekening gebracht bij de organisatie. Alle aannemers facturen alleen de diensten die ze uitvoeren.

De 30 liter Aspen/Motomix (678 MJ) die uit de facturatie naar voren komt wordt niet meegenomen vanwege de geringe impact (<0,004%) in de CO₂-emissie-inventarisatie. Samen met:

- Ad blue aangezien het 0 MJ bedraagt.
- Zonne-energie die door het vastgoed is geleverd aan het net (2.815,2 MJ).

Omdat deze externe energiestromen geen invloed hebben op de emissies binnen Scope 1 (directe emissies uit eigen bronnen), Scope 2 (indirecte emissies uit ingekochte energie), of Scope 3 (emissies uit zakelijke reizen of toeleveringsketens). Behoren ze niet tot de directe of indirecte emissies van de gemeente Stadskanaal, waarop de organisatie de certificering op trede 1 aangaat. Hierdoor volgt er geen verdere beoordeling van deze energiestromen uitgevoerd in het kader van de CO₂-emissieanalyse.

3.2.4. CO₂-uitstoot dienstreizen

De zakelijke kilometers die afgelegd zijn met het eigen vervoer zijn ingeschat op basis van de gedeclareerde (gereden) kilometer. Voor de OV-kilometers is het iets gecompliceerder. In het jaar 2024 is er in totaal €3.491,00 aan OV-kosten gedeclareerd. In theorie is dit gelijk aan 31.091 km. In tabel 6 staat de uitstoot van de vervoersmiddelen en hoeveel CO₂ dit is per FTE.

Tabel 7 Zakelijke kilometers 2024

Vervoermiddel	Kilometers afgelegd in 2024	Kilometers per FTE	CO ₂ -uitstoot (kg)	Uitstoot per FTE (kg)
Eigen vervoer	182.483,04	675,86	35.219	130,44
Openbaar vervoer	31.091	115,15	634,26	2,35

Voor beide vervoermiddelen is gekozen voor het landelijke gemiddelde. Met het eigen vervoer is de factor als volgt: uitgegaan is van een middelgrote auto met bouwjaar 2017 of nieuwer en een bijbehorende wegtypeverdeling. Een brandstofmix van 80,3% benzine, 12,3% diesel, 1,3% LPG, 0,1% aardgas/CNG en 6% elektrisch (volledig en plug-in) is aangehouden. De voertuigkilometers kan men om rekenen naar reizigerskilometers door te delen door het aantal inzittenden. Dat kan bij de reizen waar het aantal inzittenden bekend is. De gemiddelde bezettingsgraad van auto's is 1,31.

Bij het openbaar vervoer wordt eruit gegaan van een mix tussen busvervoer, trein, tram en metro. Het brandstofverbruik bestaat voornamelijk uit elektrisch (zowel grijs als groen opgeladen) en waterstof.

Omdat beide emissiefactoren het gemiddelde is van een landelijk onderzoek kan de CO₂-uitstoot in praktijk afwijken. Aangezien het procentueel gezien niet inzichtelijk is welk OV-voertuig benut is en welke aan technische kenmerken het eigen vervoer voldoet.

3.3. Emissie-inventaris

De Scope 2-emissies van elektriciteitsverbruik worden dual gerapporteerd. Dit betekent dat de uitstoot van het elektriciteitsverbruik met twee methoden berekend wordt:

- Methode 1: locatie-gebaseerde methode: er wordt één emissiefactor gehanteerd die de gemiddelde uitstoot van de elektriciteitsproductie op het lokale-, sub-nationale of nationale elektriciteitsnet weergeeft;
- Methode 2: markt-gebaseerde methode: per stroombron wordt een aparte emissiefactor gehanteerd. Hierbij maakt de organisatie een verdeling tussen van het net afgenomen grijze- en/of groene stroom.

Tabel 8 Market- en location-based

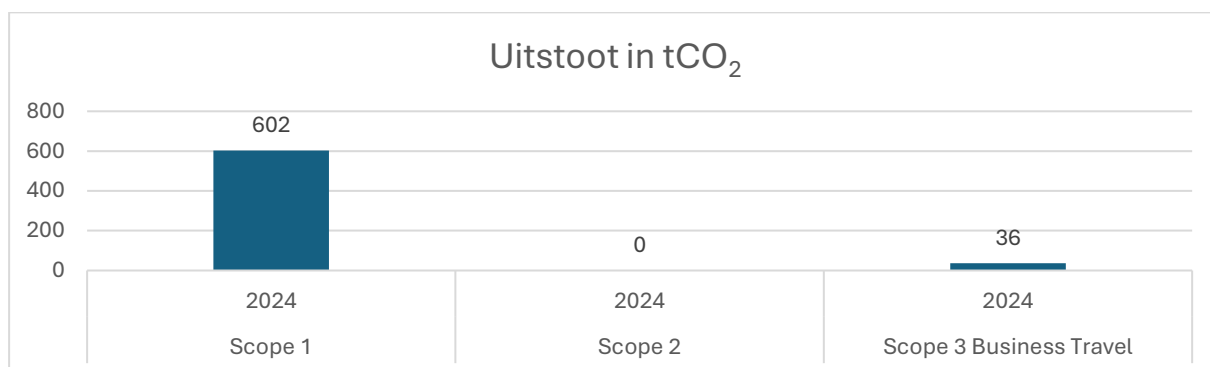
	Emissies in tCO ₂ (market-based)	Emissies in tCO ₂ (location-based)
Scope 1	602,43	602,43
Verwarming (gas)	554,45	554,45
Gas	554,45	554,45
Activiteiten	0,03	0,03
Aspen / motormix	0,03	0,03
Wagenpark	47,95	47,95
HVO 100	0,96	0,96
LPG	1,07	1,07
Diesel B7	3,36	3,36
Diesel B0	6,97	6,97
Benzine E10	1,52	1,52
Benzine E5	1,08	1,08
GTL	32,98	32,98
Adblue	0,00	0,00
Scope 2	0,00	619,80
Verwarming, verlichting, apparatuur (elektra)	0,00	619,80
Elektra	0,00	619,80
Elektra voertuigen	0,00	0,00
Scope 3 Business Travel	35,84	35,84
Gedeclareerde kilometers zakelijk vervoer	35,84	35,84
Eigen voertuigen	35,22	35,22
OV	0,62	0,62

In het jaar 2024 was de uitstoot van de gemeente volgens de locatie-gebaseerde methode 1258,07 ton CO₂ en via de markt-gebaseerde uitstoot 638,27 ton CO₂.

3.3.1. Uitstoot per scope

Uit de inventarisatie over 2024 zijn de volgende emissies per scope naar voren gekomen:

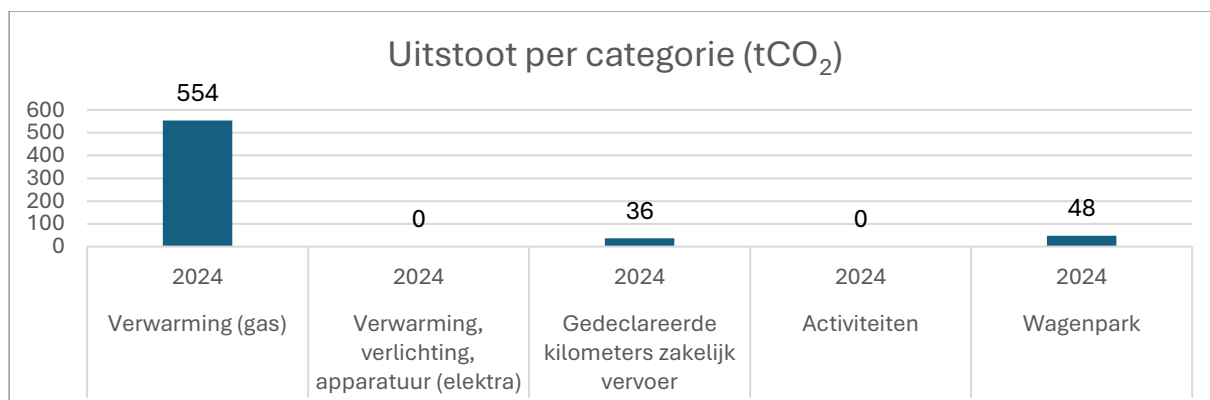
Figuur 1 Uitstoot per scope in ton CO₂



3.3.2. Uitstoot per thema

Uit de inventarisatie over 2024 zijn de volgende emissies per thema naar voren gekomen:

Figuur 2 Uitstoot per thema in ton CO₂



4. Reductie

In hoofdstuk 4 staan de doelstellingen en maatregelen centraal. De gemeente Stadskanaal heeft voor de gemeentelijke grenzen de volgende doelstellingen uitgesproken: 100% energieneutraal bij 2050 (doelstelling 1) en netto nul uitstoot aan broeikasgassen in 2050 t.o.v. 1990 (doelstelling 2). Als organisatie wil de gemeente een vergelijkbare doelstelling hanteren. Onze stip aan de horizon luidt als volgt: De gemeentelijke organisatie stoot netto 0 CO₂ uit in 2050, t.o.v. scope 1, 2 en zakelijk reizen.

4.1. Doelstellingen op korte termijn

De gemeentelijke organisatie heeft nog maar beperkte doelstellingen opgesteld ten aanzien van duurzaamheid. Het is mogelijk om een vergelijkbaar doel na te streven als verwoord in de Nota Duurzaamheid. De stip aan de horizon voor de organisatie luidt als volgt; *De gemeentelijke organisatie stoot netto 0 CO₂ uit en energieneutraal in 2050, t.o.v. scope 1, 2 en zakelijk reizen.*

Op korte termijn (nu tot en met 2028) heeft de gemeente Stadskanaal de volgende doelstelling betref CO₂-uitstoot:

“In 2028 wil de gemeente Stadskanaal een reductie hebben van 10% (63.827 kilo) CO₂-uitstoot t.o.v. 2024”

Voor het gemeentelijke vastgoed, wagenpark en de zakelijke kilometers die medewerkers afleggen zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Vastgoed: in 2028 is al het maatschappelijk vastgoed voorzien van een plan om (waar mogelijk) in 2050 van het aardgas af te gaan (0% reductie).
- Wagenpark: in 2028 is de CO₂-uitstoot van het wagenpark met 80% afgenomen t.o.v. 2024.
- Zakelijk reizen: in 2028 wordt meer dan 25% (huidig 14,6%) van de zakelijke dienstreizen kilometers afgelegd via een duurzamere vervoersmiddelen dan het eigen vervoer, zoals fiets, (elektrische) trein of bus.

Voor energiebesparing, -opwekking en -opslag heeft de gemeente Stadskanaal de volgende doelstelling (tot en met 2028):

“In 2028 wil de gemeente een energiereductie van 0% gerealiseerd hebben t.o.v. 2024.”

“In 2028 wil de gemeente 5% van haar energieverbruik (van de gebouwen) zelf aan energie gaan opwekken via zonnepanelen.”

De gemeente heeft op dit moment geen doelstelling voor het opslaan van energie. Voor de doelstelling energiereductie wordt het percentage 0% gehanteerd. Naar verwachting zal het elektrificeren het energieverbruik verhogen. Maar door verduurzamen van het vastgoed en of wagenpark kan die ook weer afnemen. Hierdoor is de verwachting dat het energieverbruik stabiel blijft ten aanzien van het basisjaar 2024. Bij alle doelstellingen is het jaartal 2028 gehanteerd. Want dit is conform de werkwijze van de prestatieladder een korte termijn. Dit betekent dat de organisatie drie jaar de tijd heeft om de doelstellingen te behalen. Mocht dit door omstandigheden niet lukken is het mogelijk om dit te verantwoorden. Hiervoor is een onderbouwing nodig. Echter worden de doelstellingen als realistisch beschouwd en zijn ze door meerdere afdelingen geverifieerd. Door de reductiemaatregelenlijst in paragraaf 4.2 wordt verwacht de doelstellingen te behalen.

4.2. Reductiemaatregelen

Het opstellen van een maatregelenlijst is een verplicht onderwerp voor het certificeren. Ook zijn de maatregelen cruciaal om de uitvoering vorm te geven en de doelen te behalen. De maatregelen zijn niet willekeurig bedacht. Aan de hand van de maatregelenlijst die CO₂-prestatieladder (zie bijlage A) en de Energiebalans en -beoordeling van de gemeente zijn de maatregelen geformuleerd. De maatregelenlijst van de CO₂-prestatieladder geeft een overzicht waarin staat welke maatregelen een organisatie kan doorvoeren en op welk ambitieniveau deze maatregelen zich bevinden (SKAO, 2025). Daarnaast vloeien sommige maatregelen voort uit bestaand beleid van de gemeente. De reductiemaatregelen zijn in vier groepen verdeeld: vastgoed, wagenpark, activiteiten, zakelijke kilometers en aanvullende maatregelen. Sommige maatregelen zorgen voor een directe reductie in energie gebruik of CO₂- uitstoot, terwijl andere meer gericht zijn op het creëren van bewustwording.

4.2.1. Vastgoed

- 100% groene stroom op vaste en tijdelijke locaties, wagenpark en andere vormen van mobiliteit m.b.t. de organisatie.

Deze maatregel wordt sinds 2024 uitgevoerd. Via de energieleverancier Vattenfall is de gemeente Stadskanaal in bezit met een groencertificaat. Dit certificaat houdt in dat de organisatie uitsluitend groene windstroom afneemt met Nederlandse oorsprong. Dit levert geen besparingen op in CO₂- uitstoot of energie ten aanzien van het basisjaar. Maar wel een bevestiging om het contract voort te zetten in de toekomst (geen verslechtering in vergeleken met het basisjaar 2024). – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- Plaatsen van zonnepanelen voor opwekking van elektriciteit

Verbruik in het basisjaar 2024 was 662.914 kWh voor het vastgoed van de gemeente. Dit is zonder bruggen, riolen, openbare verlichting, et cetera. Om minimaal 5% van dit verbruik zelf op te wekken is een investering nodig van ongeveer 90 zonnepanelen. Bij het plaatsen van de zonnepanelen zal de nadruk liggen op renovatie- en nieuwbouwprojecten. Zonnepanelen worden al enkele jaren geplaatst. Naar verwachting wordt de maatregel voltooid eind 2028. Met de komst van de richtlijn Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) IV is het voor de gemeente verstandig te blijven investeren in zonnepanelen. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- De organisatie heeft voor alle kantoren de 'Erkende Maatregelen voor gebouwen' geïmplementeerd of voor zover in de lijst aangegeven, worden deze op een natuurlijk moment doorgevoerd.

Voor de CO₂-prestatieladder zijn alle gebouwen van de gemeente en het energieverbruik in kaart gebracht. Een logische volgende stap is om meteen aan de slag te gaan met de Erkende Maatregelen voor gebouwen om te voldoen aan de energiebesparingsplicht. De energiebesparingsplicht geldt voor bedrijven en maatschappelijke instellingen met een relevante [milieubelastende activiteit](#) en met een jaarlijks energiegebruik vanaf 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas(equivalent). Verplichte organisaties moeten één keer in de vier jaar rapporteren over de maatregelen die ze gaan treffen. Dit gebeurt via de Informatieplicht energiebesparing en/of via de Onderzoeksplicht energiebesparing. De verplichting stelt vast dat organisaties verplicht zijn alle maatregelen met een verdientijd van vijf jaar of minder door te voeren tijdens natuurlijke momenten. Op dit moment kunnen we geen verwachte besparingen benoemen, omdat het nog onduidelijk is welke maatregelen per gebouw uitgevoerd moeten worden. Wanneer hier meer over duidelijk is worden deze besparingen meegenomen in het Plan-Van-Aanpak. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra en Beleid).

- Het opstellen van een verduurzamingsplan voor het vastgoed

Sinds 2023 laat de gemeente onderzoeken uitvoeren waarin het maatschappelijk vastgoed (excl. sportaccommodatie) wordt onderzocht. De komende jaren (vanaf 2026) zullen er opdrachten uitgezet worden voor het updaten van het onderzoek en om ook het scenario (aard)gasloos mee te nemen in de verduurzamingsadviezen. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra en Beleid).

- Het gemiddelde energielabel van kantoren is B of C (minimaal C).

Vanaf 1 januari 2023 zijn kantoren verplicht tot het hebben van minimaal energielabel C. De gemeente handhaaft bij kantoren binnen de gemeente, maar ook de gemeentelijke kantoren moeten voldoen aan deze verplichting. Momenteel voldoen alle gemeentelijke kantoren die niet behoren tot een uitzondering aan deze verplichting. Aan ons de taak om dit in de toekomst zo te houden en of de ambitie mogelijk uit te bereiken tot minimaal energielabel C voor alle kantoren. Ongeacht uitzondering. Of het uitbreiden van de ambitie mogelijk is en met welke omvang zal duidelijk worden na het behalen van de vastgoeddoelstelling in 2028. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra en Beleid).

4.2.2. Wagenpark

- Optimaal gebruik van duurzame brandstof alternatieven zoals HVO100

Door alle brandstoffen van het wagenpark (waar mogelijk) te vervangen door duurzame alternatieven wordt de CO₂-uitstoot met 81% verminderd. In totaal bespaart het wagenpark 38.997 kilo CO₂ per jaar. Hierin zitten niet de biogene emissies. Door de maatregel wordt er in totaal ongeveer 32.000 kilo biogene emissies meer uitgestoten. Biogene emissies vallen niet onder scope 1,2 of 3, waardoor ze niet meegenomen worden in de footprint van de organisatie. Sinds eind 2024 is de gemeente al begonnen met af en toe HVO100 te tanken. Naar verwachting zal 2026 het eerste jaar zijn dat alleen de meest duurzaam mogelijke varianten van brandstoffen getankt worden. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- Alle afgeschreven voertuigen vervangen door technisch duurzame/zuinigere voertuigen.

Voertuigen gaan niet eeuwig mee en soms is uitbreiding nodig. Hierdoor ontstaan natuurlijke momenten om het wagenpark te verbeteren. Bij het aanschaffen van een nieuw voertuig worden de technische gegevens onderzocht op duurzaamheid. Het voertuig moet een verbetering zijn op het voorgaande voertuig of in lijn liggen met het bestaande wagenpark. Voorbeelden van technische verduurzamingen zijn: van benzine of diesel naar elektrisch of meer kilometers op minder liters aan brandstof. De kosten hiervoor zijn situatie afhankelijk. In 2023 is het wagenpark grotendeels vernieuwd. Alleen twee dieselvoertuigen staan op de lijst om vervangen te worden binnen de komende twee jaar (uiterlijk 2027). Fictief zou dit de CO₂-uitstoot met ruim 13% kunnen laten reduceren. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- 50% van het wagenpark (en bedrijfswagens in eigendom) is zero CO₂-emissie.

Elektrische voertuigen die rijden op groen stroom worden als zero CO₂-emissie gezien. In 2024 was de gemeente in bezit van zes elektrische voertuigen die enkel opladen via de groene aansluitingen van de organisatie. Dit betekent dat de gemeente op 46,15% zero CO₂-emissie zit. De organisatie wil dit graag deze percentage in de toekomst verhogen tot 50%. Dit is in de komende jaren mogelijk door de aankomende voertuigwisselingen. Naar verwachting vinden de vervangingen plaats in 2026/2027, waardoor deze maatregel relevant blijft voor het behalen van de doelstelling van het wagenpark. Als de twee dieselvoertuigen vervangen zouden worden voor elektrisch is de reductie bijna 31%, maar als er bijvoorbeeld alleen extra elektrische auto's worden aangeschaft (bijvoorbeeld uitbreiding

wagenpark) is de reductie 0% ten aanzien van het basisjaar. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- 3-maandelijke controle bandenspanning bij alle voertuigen van het wagenpark

Iedere 3 maanden de bandenspanning controleren is belangrijk, omdat banden, door de natuurlijke drukverliezen, langzaam leeglopen. Dit leidt tot verschillende negatieve gevolgen, waaronder: een hoger brandstofverbruik, een langere remweg, meer geluid en snellere slijtage van de banden. Volgens het ANWB kan een 0,6 bar te lage spanning leiden tot wel 4% meer brandstofverbruik. Een kleine moeite met veel voordelen dus. Deze maatregel zal volledig onderdeel zijn van de uitvoering uiterlijk 31 december 2026. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- Bij aanschaf van nieuwe banden worden alleen banden aangeschaft met energielabel B of beter

Het prijsverschil tussen autobanden met een C-label en B-label is vaak relatief klein, maar kan variëren afhankelijk van het merk en het type band. In het algemeen zijn C-labels goedkoper dan B-labels, en B-labels zijn weer goedkoper dan A-labels. Qua brandstofzuinigheid zijn de verschillen relatief groot:

A: minimaal 20% zuiniger dan de gemiddelde auto van vergelijkbare grootte, B: 10 tot 20% zuiniger, C: maximaal 10% zuiniger, D: maximaal 10% minder zuinig, E: 10 tot 20% minder zuinig, F: 20 tot 30% minder zuinig en G: minimaal 30% minder zuinig

Dit betekent al met al dat een energielabel A, B of C altijd positief is (want de auto is zuiniger dan de gemiddelde auto van vergelijkbare grootte). Een energielabel van de auto met D of lager is negatief. Echter is een energielabel altijd een theoretisch onderbouwde zaak. Zo heeft de rijstijl van de bestuurder ook een grote impact op het verbruik. Deze maatregel zal volledig onderdeel zijn van de uitvoering uiterlijk 31 december 2026. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

- Organisatie heeft voor minstens één locatie met laadpalen netbewust laden ingevoerd

Met netbewust laden wordt bedoeld laden binnen de grenzen van de capaciteit van het lokale energienet. Dit geeft mogelijkheden om de lokaal beschikbare netcapaciteit optimaal te benutten voor alle gebruikers van elektriciteit in een wijk. Ook wordt zo overbelasting van het lokale net voorkomen. De kosten voor een netbewuste laadpaal, ook wel 'slimme laadpaal' genoemd, zijn afhankelijk van verschillende factoren, waaronder het type laadpaal, de installatie en eventuele netwerkenaanpassingen. Naast één netbewuste laadpaal worden de bestaande laadpalen voorzien van meters op het verbruik van de elektrische auto's in de toekomst bij te kunnen houden. Beide staan gepland medio 2026. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

4.2.3. Activiteiten

- Waar mogelijk wordt er gebruik gemaakt van elektrisch handgereedschap in plaats van gereedschap op brandstof (groenonderhoud)

Deze maatregel wordt al gehanteerd bij het groenonderhoud. Momenteel kunnen nog niet alle werkzaamheden elektrisch uitgevoerd worden, door bijvoorbeeld het vermogen dat nodig is. Alle ontwikkelingen op het gebied van elektrische of duurzame handgereedschap worden gevolgd en toegepast indien mogelijk. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer & Infra).

4.2.4. Zakelijk reizen

- Potentieonderzoek naar een deelauto die toegankelijk is voor medewerkers (voor zakelijk gebruik).

Een zakelijke deelauto wordt gemiddeld ongeveer 10.000 tot 15.000 kilometer per jaar gereden. Uitgaande van de een onbekende mix aan voertuigbrandstoffen met een totaal CO₂-uitstoot van 0,193 kg per gereden kilometer. Bespaart één elektrische deelauto tussen de 1.930 en 2.895 kilo CO₂ per jaar. Ook zal de elektrische deelauto de bijna 15% duurzame zakelijke kilometers met circa 6% verhogen. Begin 2026 zal het potentieonderzoek voor een zakelijke deelauto worden afgerond. Na het onderzoek wordt het duidelijk of het voor de gemeente Stadskanaal haalbaar is een zakelijke deelauto aan te schaffen. Het onderzoek zal medio 2026 afgerond worden. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beleid).

- Onderzoeken mogelijkheden promoten duurzaam zakelijk reizen.

Om het reizen met OV te stimuleren kunnen nieuwe collega's bijvoorbeeld de eerste drie maanden een OV-kaart krijgen. Naast het OV zouden medewerkers ook gestimuleerd kunnen worden in het carpoolen. Als medewerkers namelijk gaan carpoolen, dan bespaart dit op het totaal aantal zakelijke kilometers. De werkgever mag de kilometers bij omrijden niet vergoeden. Een andere stimulerende mogelijkheid om het gebruik van duurzame reismethode te motiveren, is het invoeren van een soort beloningssysteem. Waarbij de medewerkers inzicht krijgen in hun persoonlijke impact op het milieu ten aanzien van duurzaam reisgedrag. De meest duurzame reiziger zou dan bijvoorbeeld een bedankje kunnen krijgen. Dit zijn allemaal voorbeelden van mogelijkheden. Als concrete maatregel kan de gemeente de mogelijkheden uiteenzetten en een Plan-Van-Aanpak opstellen. Deze actie wordt opgepakt in 2026 en in 2027 naar verwachting afgerond zijn. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beleid) en Dienstverlening (P&O).

- Mogelijkheden onderzoeken voor een fietsplan: Voor aankoop van een fiets of e-bike voor werknemers (woon-werkverkeer en zakelijk kilometers).

Gemiddeld vinden medewerkers 9,5 kilometer een acceptabele fietsafstand naar het werk met de elektrische fiets. Uit onderzoek blijkt dat 165 medewerkers binnen een straal van 9,5 km wonen vanaf het gemeentehuis. Via een fietsplan kunnen medewerkers privé en zakelijk gebruik maken van een (elektrische) fiets of speed pedelec. Vanwege het aantal potentiële fietsers is het voor de gemeente interessant om in de komende periode (2026) de mogelijkheden en financiële consequenties te verkennen. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beleid) en Dienstverlening (P&O).

4.2.5. Aanvullende organisatiemaatregelen (deels buiten) de scope

- Stimuleren 70/30 regel thuiswerken.

Eind 2024 heeft de organisatie bepaald te streven naar een 70/30 verhouding. Dit wil zeggen dat medewerkers 30% van hun werkuren thuis uitvoeren. In praktijk zou een medewerker met een voltijd baan van 36 uur ongeveer 11 uur thuiswerken. Een dag thuiswerken geldt als twee (vermeden) vervoersbewegingen. Het huidige verhouding kantoor dagen/thuiswerken is naar schatting ongeveer 80/20. Dit kan in werkelijkheid afwijken in verband met overuren en parttimebanen die meerdere dagen minder dan 8 uur werken. – Deze maatregel wordt door iedere medewerker zelf uitgevoerd.

- CO₂-reductie krijgt aantoonbaar aandacht in het onboardingstraject bij 20% tot 50% van de nieuwe adviseurs en projectleiders.

De organisatie heeft sinds 2024 haar eigen onboardingsprogramma. In het huidige traject kan het onderwerp CO₂-reductie voor adviseurs en projectleiders worden opgenomen. Een interne medewerker van het beleidsgebied duurzaamheid zal dit onderwerp presenteren. In 2026 wordt de

eerste sessie gehouden. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beleid).

- 100% van de openbare verlichting bestaat uit LED verlichting

Medio 2025 worden de laatste openbare lampen vervangen door ledverlichting. Hiermee zou deze maatregel eind 2025 gerealiseerd moeten zijn. Verder zullen de eerste versies van openbare ledverlichting op korte termijn ook vervangen worden door nieuwere modellen. Naar verwachting zal dit een geringe positieve invloed hebben op het elektriciteitsverbruik ten aanzien van 2024. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer en Infra)

- Bijhouden zaken zoals hoeveelheid papierenbekers jaarlijks gebruikt worden

Momenteel worden een aantal zaken die onder scope 3 vallen niet of nauwelijks bijgehouden. Als de organisatie in de komende jaren haar trede wil uitbreiden is het wenselijk komende jaren informatie te verzamelen over: hoeveelheid papier en inkt de organisatie jaarlijks gebruikt, hoeveel papieren bekertjes worden ingekocht per jaar, chemicaliën voor het schoonmaken van de panden, et cetera. De organisatie zal in 2026 een selectie maken van relevante onderwerpen bij te houden. – Deze maatregel wordt uitgevoerd door Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (Beheer en Infra en Beleid).

4.3. Benchmark doelstellingen andere overheidsorganisaties

Het vergelijken van de organisatie doelstellingen met doelstellingen van andere overheidsorganisatie toont aan hoe ambitieus de gemeente Stadskanaal is. In de benchmark zijn meegenomen: gemeente Ooststellingwerf (Friesland (Gemeente Ooststellingwerf, sd)) provincie Groningen (Provincie Groningen, sd) en gemeente Den Haag (gemeente Den Haag, sd). Alle drie de partijen hanteren als stip aan de horizon netto nul CO₂-uitstoot van scope 1 en 2 en zakelijke kilometers in 2035 of CO₂-neutraal in 2030. Hierin zijn ze wellicht ambitieuzer dan de gemeente Stadskanaal. Echter zijn alle partijen, op Ooststellingwerf na, al enkele jaren bezig via de werkwijze van de CO₂-prestatieladder. Dit betekent dat deze organisatie al meerdere jaren konden werken aan het verbeteren van de gehanteerde energie- en CO₂-beleid.

Het is op dit moment lastig te bepalen hoe de intensiteitswaarde zich verhoudt tot andere overheidsorganisaties, omdat de genoemde organisaties gecertificeerd zijn volgens Handboek 3.1 van de CO₂-prestatieladder. Het publiceren van de CO₂-intensiteitswaarde is nieuw voor handboek 4.0, waardoor een vergelijking op dit moment niet mogelijk is. De gemeente Stadskanaal is voorloper in de overgang naar handboek 4.0 van de CO₂-prestatieladder. Bij een actualisatie van het Plan-Van-Aanpak wordt het vergelijken van de intensiteitswaarde meegenomen zodra dit wél mogelijk is.

Naast de vergelijking met gecertificeerde instanties is er ook onderzocht hoeveel procent van de gemeenten de CO₂-prestatieladder benutten voor het vormgeven van haar energie- en CO₂-beleid. In 2025 waren dit 38 gemeenten van de 342 gemeenten in Nederland, dit komt neer op 11,1%. Hierdoor is het moeilijk te onderzoeken of de strategie van gemeente Stadskanaal valt onder de koplopers, het peloton of de achterblijvers. Van de gecertificeerde gemeenten zijn er drie die een certificaat op niveau 4 of 5 hebben. De rest valt onder niveau 3 van Handboek 3.1. Dit komt overeen met trede 1 van Handboek 4.0. Kijkend naar alle ontwikkelingen en omstandigheden lijkt het aannemelijk om de strategie van de gemeente Stadskanaal onder te verdelen in het peloton. De welwillendheid en kansen zijn duidelijk aanwezig in de organisatie. Maar de beperkingen weer houden de organisatie momenteel om tot de koplopers te behoren. Zoals eerder vermeldt zal 2028 een belangrijk jaar zijn voor de organisatie om zich mogelijk te kunnen onderscheiden van het peloton.

4.4. Voortgang

Gemeente Stads kanaal is met enige maatregelen gestart in 2025 aangezien ze voortvloeien uit bestaand beleid. De andere maatregelen uit het Plan-Van-Aanpak voor de CO₂-reductie zijn gericht op de periode 2026-2028. Dit voortgangsverslag evalueert de voortgang van de doelstellingen en maatregelen zoals opgenomen in het Plan-Van-Aanpak. Gezien het feit dat gemeente Stads kanaal in de beginfase van de uitvoering zitten, is er nog geen gerealiseerde voortgang. Dit verslag beschrijft de planning en acties die nodig zijn om de doelstellingen te behalen.

- Acties komende periode:

Vanaf januari 2026 zal de eerste kwartaaloverleg met alle sleutelpersonen van de werkvloer plaatsvinden. Het doel is terugblikken naar de voortgang en het implementeren en of uitvoeren van de maatregelen. Per onderwerp: vastgoed, wagenpark, zakelijk reizen en aanvullende maatregelen.

Uitvoeren van een communicatiecampagne gedurende de hele maand januari.

Rond de zomer van 2026 de gegevens ophalen van 2025 en onderzoeken of de maatregelen vanuit bestaand beleid een positief effect had op de energie- en CO₂-uitstoot van de organisatie en deze verwerken in de documenten voor de CO₂-prestatieladder.

5. Samenwerking

In hoofdstuk 5 wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste samenwerkingsverbanden waar de gemeente Stadskanaal onderdeel of initiatiefnemer van is.

5.1. Inventarisatie samenwerkingsverbanden

De gemeente Stadskanaal neemt deel aan allerlei (duurzame) initiatieven. Ook is de organisatie initiatiefnemer van mooie lokale en regionale initiatieven. Tabel 8 en 9 geven een overzicht van de huidige samenwerkingen die relevant zijn of onderzocht moet worden.

Tabel 8 Deelname initiatief

Initiatief	Website	Doel en beschrijving	Relevantie voor eigen organisatie verduurzamen
Energy Board (RES 3.0 en pMIEK 2.0)	www.resgroningen.nl/default.aspx	In de Groninger Energieaanpak werken overheden, energiesector en bedrijven samen aan de energietransitie. Het gaat daarbij om duurzame opwek via de Regionale Energie Strategie, warmtetransitie, duurzame industrie en het nieuwe toekomstbestendige energiesysteem. De klimaatdoelen voor 2030 en 2050 zijn hierbij het uitgangspunt. Bestuurlijke afstemming vindt plaats in de Energyboard. Stakeholders denken via de Groninger Energietafel mee over voorstellen, ideeën en uitvoering.	Relevant
Nij Begun	www.nijbegun.nl/met-wie/	Op 24 februari 2023 heeft de parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen haar eindrapport 'Groningers boven gas' gepresenteerd. Naast aanbevelingen over schadeafhandeling en versterking, bepleit de commissie dat de regio weer toekomstperspectief moet krijgen om het leef en vestigingsklimaat te versterken. Op basis hiervan hebben de gezamenlijke overheden van Groningen in maart 2023 een integraal pakket gepubliceerd 'Ereschuld: herstel en perspectief voor Groningen'. In het pakket worden aanbevelingen gedaan op het gebied van schadeherstel, versterking en gezondheid, leefbaarheid en voorzieningen.	Nader onderzoeken
SKAO	www.co2-prestatieladder.nl/over-skao/?gad_source=1&gad_campaignid=2136152868&gclid=EAlaQoBChMltOa2qfOjkQMVTJCDBx2TcwC1EAAYASAAEglJMfD BwE	Delen van ervaringen, methoden en technieken over energiebesparing en reductie van emissies. Bekijken wat voor de eigen organisatie van toepassing kan zijn.	Relevant
Toekomstagenda Groningen	www.open.overheid.nl/documenten/ronl-b93abd2d-6334-4cb6-b17d-b32b210101ab/pdf	De Strategische Toekomst Agenda Groningen (STAG) werd in 2021 opgesteld door de provincie Groningen, de betrokken gemeenten en het Rijk. Doel hiervan is een beter leven en het versterken van de brede welvaart in de provincie. De agenda werkt vanuit drie transities: De overgang naar een duurzaam energiesysteem, de transitie van zorg naar gezondheid en een natuurinclusief en klimaatadaptief landelijk gebied.	Relevant
Circulair Groningen Drenthe	www.circulairgroningen-drenthe.nl/online-leden/	Een circulaire economie is een wereld zonder afval. Een wereld waarin grondstoffen eindeloos en waardevol worden hergebruikt. Circulair Groningen Drenthe maakt dit concreet en helpt stappen te zetten. Dit doen ze als vereniging van meer dan 120 bedrijven, kennisinstellingen, overheden en maatschappelijke organisaties.	Nader onderzoeken

Proeftuin Duurzaam Vledderveen	www.vledderveen.groningen.nl/?page_id=158	"Op weg naar een aardgasvrij en energieneutraal Vledderveen in 2050". Om deze ambitie te realiseren heeft Duurzaam Vledderveen samen met de Groninger Energiekoepel (GrEK) een Wijk Energie Plan opgesteld in 2023. Een jaar later is Duurzaam Vledderveen in samenwerking met de Gemeente Stadskanaal begonnen aan de uitvoering van het plan. Ook wel het opzetten van een proeftuin. In het eerste jaar lag de focus vooral op het isoleren van woningen om zo gas- en elektriciteitsverspilling tegen te gaan.	Relevant
Keigoed Alteveer	www.dorpsbelangtangealteveer.nl/het-laatste-nieuws/dorpsvisie-tange-alteveer-februari-2025/	De totstandkoming van deze dorpsvisie is het resultaat van een zorgvuldig en gezamenlijk proces, waarin bewoners, ketenpartners zoals de gemeente Stadskanaal, de woningbouwvereniging, en andere belanghebbenden actief zijn betrokken. Het proces begon met het uitzetten van een enquête onder de inwoners van het dorp, waarmee we de wensen en behoeften van de gemeenschap in kaart brachten. De uitkomsten van deze enquête vormden de basis voor drie brainstormsessies, waarin bewoners en partners gezamenlijk ideeën en doelen bespraken.	Nader onderzoeken
Andere wijks- en dorpsvisies met een duurzaamheidsthema	NVT	Binnen de gemeente Stadskanaal zijn ook andere dorpen en wijken bezig met een visie. Mogelijk bevatten deze visies ook het thema duurzaamheid. De gemeente zal daar waar mogelijk en noodzakelijk is de bewoners ondersteunen in het behalen van hun doelen.	Nader onderzoeken
Regionale Aanpak Laadinfrastructuur provincie Groningen en Drenthe (RAL)	www.agendalaadinfrastructuur.nl/regios/noord+nederlands/samenwerking/regio+noord/default.aspx	In de RAL Noord wordt samengewerkt aan de uitrol van elektrische laadinfrastructuur. Fungeert als kennisnetwerk om landelijke trends te bespreken.	Relevant

Tabel 9 Initiatiefnemer

Initiatief	Website	Doel en beschrijving	Relevantie voor eigen organisatie verduurzamen
Masterplan Oost-Groningen	www.stadskanaal.nl/fileadmin/Masterplan_Oost-Groningen.pdf	De vijf Oost-Groningse gemeenten hebben dit Masterplan opgesteld in het verlengde van de Strategische Toekomst Agenda Groningen (STAG) en Nij Begun (onder meer Economische Agenda en Sociale Agenda). Het Masterplan is een verdieping van de Regionale Agenda Oost-Groningen, die in 2021 door de Oost-Groninger colleges is vastgesteld. Dit Masterplan is tot stand gekomen via bijeenkomsten met een brede delegatie van de vijf Oost-Groninger gemeenten die hebben nagedacht over een beeld van de toekomst van de regio en de weg daarnaartoe.	Relevant
Gebiedsgerichte aanpak Maarsveld	www.wijkaanpakmaarsveld.nl/achterpad-schoutenlaan/	"Maarsveld maakt het" is een gebiedsgerichte aanpak in de wijk Maarsveld in de gemeente Stadskanaal, gericht op het verbeteren van de duurzaamheid en leefbaarheid van de wijk. Het project betreft onder andere de renovatie en verduurzaming van ongeveer 200 huurwoningen door woningcorporatie Lefier, waarbij ook bewoners, de gemeente en welzijnswerk betrokken zijn.	Relevant

6. Continue verbetering

Om een continue verbetering te realiseren is het belangrijk om een terugkerende loop voor het project te gebruiken. Hierbij staat kwaliteit en borging centraal. Paragraaf 6.1. legt de methodiek PDCA-cyclus uit.

6.1. Stuurcyclus CO₂-management

Om de gestelde reductiedoelstellingen te kunnen realiseren is het monitoren, meten en analyseren van de gegevens een essentieel onderdeel om de effectiviteit van de reductie maatregelen te toetsen en daarmee het behalen van de reductie doelstellingen te halen en te borgen. Hierbij wordt gewerkt volgens de methodiek van de PDCA-cyclus, zie ook figuur 2. In figuur 2 wordt uitgelegd welke activiteit per stap wordt uitgevoerd. De projectcoördinator van de CO₂-prestatieladder is verantwoordelijk voor het doorlopen van de stuurcyclus en het up-to-date houden van alle documenten.

Figuur 3 PDCA-Cyclus



Cirkel: herhaal voortdurend bovenstaande stappen

Het gehele proces duurt ongeveer één jaar. Jaarlijks vindt de evaluatie en actualisatie plaats, zodat de externe audit tijdig wordt uitgevoerd. Maar bepaalde maatregelen kunnen doorlopend van aard zijn. Dit is per maatregel verschillend en wordt kortgesloten met de betrokken sleutelpersonen en medewerkers. Ook zullen bijvoorbeeld de kwartaaloverleggen doorlopend ingepland worden. Deze frequentie staat in het Communicatieplan 2025. In de praktijkuitwerking is gekozen om datakwaliteitsmanagement te benutten als borging. Aangezien het een op zichzelf staand proces is om te kwaliteit van het geheel te kunnen borgen.

Bronnenlijst

CBS. (2019, februari 1). *Gas- en elektriciteitsverbruik per gebouw type*. Opgehaald van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83374NED>

Emissiefactoren Nederland. (2025, april 15). Opgehaald van <https://co2emissiefactoren.nl/>

gemeente Den Haag. (sd). Opgehaald van CO2-prestatieladder: <https://www.denhaag.nl/nl/natuur-en-milieu/duurzaamheid/co2-prestatieladder/>

Gemeente Ooststellingwerf. (sd). Opgehaald van CO2-prestatieladder: <https://www.ooststellingwerf.nl/co2-prestatieladder>

Gemeente Stads kanaal. (2024). *Nota Duurzaamheid 2024-2028*. Stads kanaal: Gemeente Stads kanaal.

Ondernemend, R. v. (2025). *Rapportage werkgebonden personenmobiliteit*. RVO.

Provincie Groningen . (sd). Opgehaald van CO2 beleid: <https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/co2-beleid/#:~:text=CO2%20Prestatieladder,nemen%20om%20deze%20te%20verminderen.>

SKAO. (2025, februari 11). *CO2-prestatieladder maatregelenlijst 2025*. Opgehaald van www.co2-prestatieladder.nl: <https://www.co2-prestatieladder.nl/app/uploads/2025/02/Maatregellijst-2025.pdf>

Bijlage A Maatregelenlijst CO₂-prestatieladder

Maatregelenlijst 2025 (SKAO, 2025) is ter invulling beschikbaar voor organisaties die zich certificeren voor de CO₂-prestatieladder. De maatregelenlijst is een niet-uitputtende lijst met CO₂-reductiemaatregelen, onderverdeeld naar veelvoorkomende activiteiten van bedrijven en overheden die deelnemen aan de CO₂-prestatieladder. Elk jaar vindt een update van de lijst plaats, op basis van wat organisaties ingevuld hebben en eventuele nieuwe activiteiten die aan de lijst toegevoegd zijn. Voor de gemeente Stadskanaal zijn de volgende onderwerpen vanuit de maatregelenlijst mogelijk:

Gemeente Stadskanaal Rapportage Maatregelenlijst CO₂-Prestatieladder 2025

Overzicht maatregelen

Bedrijfsprocessen

Energiebesparingsmaatregelen met terugverdientijd minder dan 5 jaar		
Activiteit efficiënter uitvoeren		
Categorie A	De organisatie heeft geïnventariseerd welke maatregelen een terugverdientijd van minder dan 5 jaar hebben en heeft die maatregelen geïmplementeerd, of heeft een plan om deze maatregelen door te voeren.	Gepland voor 12/2028

Kantoren

Energieprestatie kantoren		
Integrale maatregel		
Categorie A	Het gemiddeld Energielabel van kantoren is B of C.	Geïmplementeerd op 01/2025 Alle huidige kantoorpanden die moeten voldoen aan de verplichting zijn voorzien van een energielabel C. Mogelijke nieuwe kantoorpanden worden indien nodig ook naar energielabel C gebracht

Netbewust laden		
Netflexibiliteit		
Categorie A	Organisatie heeft voor minstens één locatie met laadpalen, netbewust laden ingevoerd.	Gepland voor 08/2026 Begin 2026 vindt een onderzoek plaats waar de netbewuste laadpaal komt te staan.

Logistiek & transport

Controle juiste bandenspanning vrachtauto's

Activiteit efficiënter uitvoeren

Categorie A	3-maandelijkse controle bandenspanning bij alle vrachtauto's	Gepland voor 01/2026 Controleren bandenspanning van de vrachtauto (één voertuig)
-------------	--	---

Gebruik efficiëntere diesel of smeerolie

Activiteit efficiënter uitvoeren

Categorie C	Ten minste 75% van de ingezette vrachtwagens (in eigendom of lease) gebruikt altijd speciale diesel of smeerolie waarmee aantoonbaar tenminste 3% brandstofbesparing wordt bereikt t.o.v. gebruik van normale diesel of smeerolie.	Gepland voor 01/2026 Het gebruik van bijvoorbeeld HVO100 in plaats van fossiele diesel
-------------	--	---

Gebruik energiezuinige banden

Activiteit efficiënter uitvoeren

Categorie B	Bij aanschaf van nieuwe banden worden alleen banden aangeschaft met energielabel B (criterium rolweerstand) of beter.	Gepland voor 01/2026 Banden vrachtauto minimaal energielabel B
-------------	---	---

Organisatie algemeen

Doelstelling nul CO2-uitstoot in uiterlijk 2050.

Reductie doelstelling 2050

Categorie B	Organisatie heeft een nul CO2-doelstelling in uiterlijk 2050 en een uitvoeringspad met acties en maatregelen, voor scope 1, 2 en business travel.	Gepland voor 01/2050 Stip op de horizon
-------------	---	--

Inkoop groene stroom en/of stroom vergoend met nationale GVO's

Duurzame energie

Categorie B	100% van het elektriciteitsgebruik tbv vaste locaties én mobiliteit is groene stroom of vergoend met nationale GVO's	Geïmplementeerd op 01/2025 Sinds 2024 gebruikt de gemeente Stads kanaal 100% groene stroom, het contract is inmiddels weer verlengd.
-------------	--	---

27 november 2025 10:35

Opwekking hernieuwbare elektriciteit (eigendom) op vaste locaties		
Duurzame energie		
Categorie A	Het elektriciteitsgebruik wordt voor 5% tot 25% gedekt door eigen opwekking van hernieuwbare elektriciteit (via eigen investering of lease)	Gepland voor 12/2028 Minimaal 5% van het elektriciteitsgebruik wordt opgewekt via zonnepanelen.

Overheden

Voor deze activiteit zijn geen maatregelen genomen.

Personen-mobiliteit

Controle juiste bandenspanning auto's die beschikbaar gesteld zijn door de organisatie		
Activiteit efficiënter uitvoeren		
Categorie C	Driemaandelijks controle bandenspanning bij meer dan 90% van de auto's die beschikbaar gesteld zijn door de organisatie, of organisatie plaatst bandenpomp of organiseert 3-maandelijks een 'band op spanning' actie op alle locaties.	Gepland voor 01/2026 Dit geldt alleen voor het wagenpark in eigendom van de gemeente Stadskanaal

Gebruik energiezuinige banden		
Activiteit efficiënter uitvoeren		
Categorie B	Bij aanschaf van nieuwe banden worden alleen banden aangeschaft met het label A op het onderdeel brandstofverbruik van het Europees bandenlabel.	Gepland voor 01/2026 Dit geldt alleen voor het wagenpark in eigendom van de gemeente Stadskanaal

Zero CO2-emissie voertuigen		
Elektrificeren		
Categorie B	tenminste 50%	Gepland voor 12/2026 50% van het wagenpark zal elektrisch rijden

Niet geselecteerde activiteiten

De volgende activiteiten zijn niet geselecteerd: Waterbouw schepen, Materieel, Bouwplaats, Materiaalgebruik / Scope 3, Bedrijfshallen en -terreinen, ICT-dienstverlening.



Werkt
duurzaam

EINDE DOCUMENT



GEMEENTE
Stadskanaal

