

CO₂–emissie-inventaris over 2025



CO₂–PRESTATIELADDER

Opgesteld door:

D. Tjalsma
Kader Consultancy & Interim B.V.

Namens:

Save Traffic Nederland Beheer B.V.

T: 0548 82 09 90

I: <https://www.savetrafficnederland.nl/>

E: rpit@savetrafficnederland.nl

KvK nummer: 62096060

Datum: 09-03-2026

Versie: 1.2

Status: Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Introductie	3
1.2	Opbouw van dit rapport en gehanteerde norm	3
2	Beschrijving van de organisatie.....	4
2.1	Inschrijving Kamer van Koophandel.....	4
2.2	Verantwoordelijkheden	4
2.3	Organisatiegrens (organisational boundary)	4
2.4	Bedrijfsomvang	5
3	Basisjaar en rapportageperiode	6
3.1	(Her) berekening van het referentiejaar.....	6
4	Afbakening CO₂-emissies	6
5	Resultaten 2025	8
5.1	Uitstoot per scope.....	9
5.2	Uitstoot per categorie.....	9
5.3	Verbranding van biomassa, broeikasgasverwijderingen	10
5.4	Uitzonderingen	10
6	Berekeningsmethoden	10
6.1	Methode	10
6.2	Verificatie	10
7	Conversie factoren	11
8	Onzekerheden.....	12
9	Rapportage conform ISO 14064-1	13
10	Bijlagen.....	14
10.1	Bijlage I – Boundary Save Traffic Nederland Beheer B.V. (2025).....	14

1 Inleiding

1.1 Introductie

In het kader van certificatie voor de CO₂ Prestatieladder, wordt gevraagd om het verstrekken van inzicht in de bronnen van het energieverbruik, de CO₂-emissies en de gerealiseerde CO₂ Footprint in de rapportage periode en de voortgang ten opzichte van een bepaald referentiejaar. Deze zogenoemde emissie-inventaris moet zijn opgesteld volgens ISO 14064-1:2019, Specificatie met richtlijnen voor kwantificering en rapportage van emissies en verwijderingen van broeikasgassen op organisatieniveau.

Dit document 'STN_CO2-emissie inventaris_2025' is in opdracht van de directie van Save Traffic Nederland Beheer B.V. door D. Tjalsma, adviseur van Kader Consultancy & Interim B.V., opgesteld.

In dit document is de nadere uitwerking terug te vinden van de manier waarop de bronnen van energieverbruik en uitstoot van broeikasgassen, zijn geïdentificeerd, wat de verantwoordelijkheden zijn van de betrokken partijen, wat de referentie- en rapportageperiode is, wat de organisatorische en operationele grenzen zijn en op welke manier de gegevens worden verzameld en worden omgerekend naar emissies.

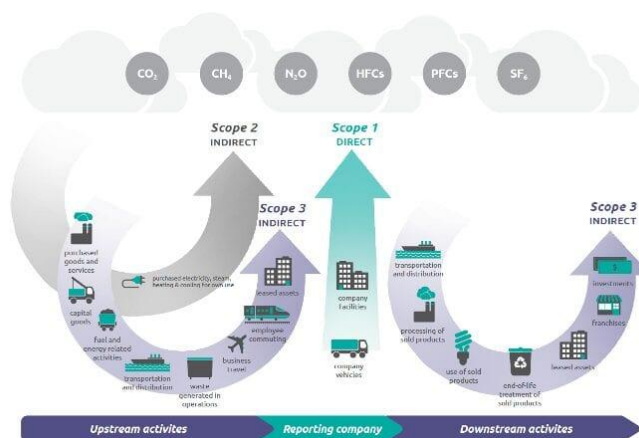
Save Traffic Nederland Beheer B.V. wil het certificaat CO₂-Prestatieladder behouden op trede 1 van de CO₂-Prestatieladder. De eisen om het certificaat te behalen en te behouden op dit niveau zijn o.a. dat het bedrijf inzicht heeft in het eigen energieverbruik en dat het bedrijf haar eigen energieverbruik heeft omgerekend naar CO₂-emissies. Save Traffic Nederland Beheer B.V. wil ook richting haar belanghebbenden transparant zijn over haar activiteiten en haar kennis delen. Zij wil betrokken worden bij de MVO-doelstellingen in de branche en van haar klanten. Deze CO₂ Footprint rapportage draagt hieraan bij.

1.2 Opbouw van dit rapport en gehanteerde norm

In dit rapport worden alle energiestromen van Save Traffic Nederland Beheer B.V. kwantitatief geïdentificeerd. Deze energiestromen zijn uitgewerkt naar een emissie-inventaris voor de scope 1 en 2 CO₂-emissies.

Inhoudelijk is dit document opgesteld conform ISO 14064-1:2019. Deze norm geeft richtlijnen voor kwantificering en verslaglegging van broeikasgasemissies en –verwijdering op bedrijfsniveau.

Om het energieverbruik om te zetten naar CO₂-emissies zijn de conversiefactoren gebruikt conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder versie 4.0 (uitgegeven in januari 2025) en volgens de website www.CO2emissiefactoren.nl.



Figuur 1: Scope-indeling

De CO₂-Prestatieladder wordt beheerd en verder ontwikkeld door de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO).

Dit rapport volgt de scope-indeling van SKAO, zoals weergegeven in figuur 1. De scope-indeling staat in detail beschreven in hoofdstuk 4, Afbakening CO₂-emissies, van dit document.

2 Beschrijving van de organisatie

Save Traffic Nederland Beheer B.V. is een specialist in verkeerstechniek en verkeersmaatregelen. Sinds de oprichting in 2012 biedt het bedrijf deskundige oplossingen voor verkeersvraagstukken, waaronder advies, verkeersplannen, tijdelijke maatregelen en de inzet van gecertificeerde verkeersregelaars. Ook verzorgt de organisatie bedrijfsopleidingen voor o.a. verkeersregelaar, verkeersrichtlijnen, en bedrijfshulpverlening. Kwaliteit en veiligheid staan bij Save Traffic Nederland Beheer B.V. centraal, met een integrale aanpak van advies tot uitvoering. De organisatie opereert vanuit vier vestigingen: Rijssen, Beilen, Bunschoten en Assen.

Met ongeveer 160 medewerkers blijft Save Traffic Nederland zich inzetten voor verkeersveiligheid en optimale doorstroming bij wegwerkzaamheden en evenementen.

Tenslotte faciliteert RegioExamens B.V. het afnemen van examens voor externe partijen. Hier hoort de ruimte, infrastructuur, surveillance en veiligheid bij.

2.1 Inschrijving Kamer van Koophandel

Het bedrijf is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 62096060, onder de naam Save Traffic Nederland Beheer B.V..

2.2 Verantwoordelijkheden

De eindverantwoordelijkheid voor dit rapport ligt bij de directie van Save Traffic Nederland Beheer B.V.. De operationele verantwoordelijkheid voor de CO₂-reductie alsmede alle coördinatie activiteiten die hieraan gekoppeld zijn voor het behalen van de doelstellingen liggen bij Remco Pit (KAM-coördinator). De verantwoordelijke rapporteert direct aan de directie.

2.3 Organisatiegrens (organisational boundary)

De organisatiegrenzen zijn in het kader van CO₂ bewustzijn bepaald volgens het principe van de juridische eigendomsstructuur van het te certificeren bedrijf. Binnen het Greenhouse Gas (GHG) Protocol wordt dit omschreven als 'organizational boundary' en 'operational boundary': de organizational boundary is bepaald aan de hand van de top-down operational control methode.

Save Traffic Nederland Beheer B.V. heeft in 2025 de volgende werkmaatschappijen:

- Save Traffic Nederland Rijssen B.V.
- RegioExamens B.V.
- SAVA Verkeersregelaars B.V.
- Save Traffic Nederland Beilen B.V.
- Save Traffic Nederland Bunschoten B.V.

Deze concernrelaties zijn vastgelegd in het handelsregister van de Kamer van Koophandel. De organisatiegrens is bepaald op het een-na hoogste concernniveau met alle onderliggende werkmaatschappijen (zie Bijlage I – Boundary Save Traffic Nederland Beheer B.V.). Voor deze emissie-

inventarisatie betekent dit dat alle CO₂-emissies van Save Traffic Nederland Beheer B.V. binnen scope 1 en 2 zijn meegenomen in de CO₂-emissieinventarisatie.

In 2026 zijn er veranderingen in de organisatiegrens. Deze veranderingen worden in het desbetreffende rapportagejaar meegenomen in de berekening van de footprint en documentatie. Indien in de toekomst andere werkmaatschappijen worden opgericht dan zullen de CO₂-emissies van deze toekomstige werkmaatschappijen worden meegenomen in de organisatiegrens.

2.4 Bedrijfsomvang

Kleine organisaties kunnen op basis van hun organisatiegrootte in aanmerking komen voor een beperkt aantal vrijstellingen op trede 3 (vermeld bij de eisen zelf). Organisaties zijn klein als zij aan tenminste twee van de volgende drie voorwaarden over het voorgaande jaar voldoen:

- de personeelsomvang was gelijk aan of minder dan 250FTE;
- de jaaromzet was gelijk aan of minder dan 50 miljoen euro;
- het balanstotaal was gelijk aan of minder dan 25 miljoen euro.

Voor Save Traffic Nederland Beheer B.V. geldt dat haar totale personeelsbestand in 2025 168,2 FTE bevat en een omzet heeft van ongeveer 23 miljoen. Save Traffic Nederland Beheer B.V. valt daarmee volgens de norm van de CO₂-Presatieladder binnen de grenzen van een 'kleine organisatie'.

3 Basisjaar en rapportageperiode

De inventaris van de CO₂-emissies is voor Save Traffic Nederland Beheer B.V. voor de eerste maal uitgevoerd in 2025 over 2024. Er zijn dus geen historische gegevens beschikbaar die verder terug in de tijd gaan. Het eerste inventarisjaar (2024) is daarom tevens het basisjaar.

De rapportageperiode is gelijk aan het fiscale boekjaar. Het boekjaar voor Save Traffic Nederland Beheer B.V. loopt van 1 januari tot en met 31 december. De gerapporteerde periode is van 01 januari 2025 tot en met 31 december 2025. Gezien het voorgaande hebben er geen wijzigingen of herberekeningen van voorgaande jaren plaatsgevonden.

3.1 (Her) berekening van het referentiejaar

Herberekeningen zijn niet van toepassing.

4 Afbakening CO₂-emissies

Om de CO₂-emissies van Save Traffic Nederland Beheer B.V. af te bakenen is gebruik gemaakt van de scope-indeling van het Green House Gas Protocol (GHG-protocol). Conform het GHG-protocol wordt onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie (scopes) in twee categorieën: directe emissies en indirecte emissies.

Scope 1: de directe emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door eigen gasgebruik (in bijv. gas boilers, warmtekrachtinstallaties en ovens) en emissies door het eigen wagenpark.

Scope 2: de indirecte emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales.

Scope 3: overige indirecte emissies die een gevolg zijn van de activiteiten van het bedrijf en/of die voortkomen uit bronnen (in de 'productieketen') die geen eigendom zijn van het bedrijf, nog beheerd worden door het bedrijf, zoals business travel (zakelijk vervoer met eigen vervoermiddelen, openbaar vervoer of vliegverkeer), woonwerk verkeer, productie van aangekochte materialen en diensten, afval en externe transporteurs.

Voor Save Traffic Nederland Beheer B.V. zijn deze als volgt van toepassing:

Scope 1, directe emissies:

- Gasverbruik ter verwarming van de panden;
- Brandstofverbruik voor het wagenpark en bedrijfsactiviteiten, waaronder het gebruik van aspen, propaan, (bio)diesel, benzine, LPG en AdBlue.

Wat betreft de koudemiddelen was er in 2025 geen onderhoud aan de airco's, waardoor geen koudemiddelen zijn bijgevuld.

Scope 2, indirecte emissies:

- Ingekochte elektriciteit, waarvan een klein deel voor het laden van elektrische voertuigen in het wagenpark;
- Opgewekte elektriciteit met zonnepanelen op locatie Rijssen.

Een volledige emissie-inventaris voor scope 3 valt momenteel nog buiten de CO₂-inventarisatie in verband met de trede waarop Save Traffic Nederland zich wil laten certificeren en is daarom niet opgenomen in deze rapportage.

Uitstoot van niet-CO₂-broeikasgassen

Naast de uitstoot van CO₂, die voor de meeste organisaties een belangrijk onderdeel van de klimaatimpact vormt, kunnen er ook andere broeikasgassen vrijkomen. Deze niet-CO₂-broeikasgassen, zoals methaan (CH₄), distikstofoxide (lachgas, N₂O) en gefluoreerde broeikasgassen (HFK's, PFK's en SF₆), hebben vaak een aanzienlijk hoger opwarmingspotentieel (GWP) dan CO₂. Desondanks is de uitstoot van deze gassen voor veel bedrijven beperkt of niet van toepassing.

Voor onze organisatie is de uitstoot van niet-CO₂-broeikasgassen niet materieel. Dit betekent dat deze emissies geen significante bijdrage leveren aan de totale broeikasgasvoetafdruk van het bedrijf. Toch is het belangrijk om inzicht te hebben in mogelijke bronnen van deze emissies, zodat we gericht kunnen werken aan verdere reductie en verbetering van onze milieuprestaties.

In de onderstaande tabel worden de mogelijke niet-CO₂-broeikasgassen weergegeven, inclusief een korte toelichting op hun herkomst en relevantie voor onze organisatie.

Broeikasgas	Bronnen	Relevantie voor ons bedrijf
Methaan (CH ₄)	Vergisting van organisch materiaal, lekkage van LNG, mest van vee, vuilstort	Niet van toepassing; bij onze activiteiten vinden geen processen plaats waarbij methaan vrijkomt.
Distikstofoxide (N ₂ O)	Verbranding van fossiele brandstoffen, gebruik van stikstofmeststoffen	Niet van toepassing; bij onze processen vinden geen activiteiten plaats die lachgasemissies veroorzaken.
Gefluoreerde gassen	Koudemiddelen (airco's, koelsystemen), blaas- en blusmiddelen, drijfgassen	Beperkt; eventueel gebruik van koudemiddelen is minimaal. In 2025 heeft er geen gebruik van koudemiddelen plaatsgevonden.

5 Resultaten 2025

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.

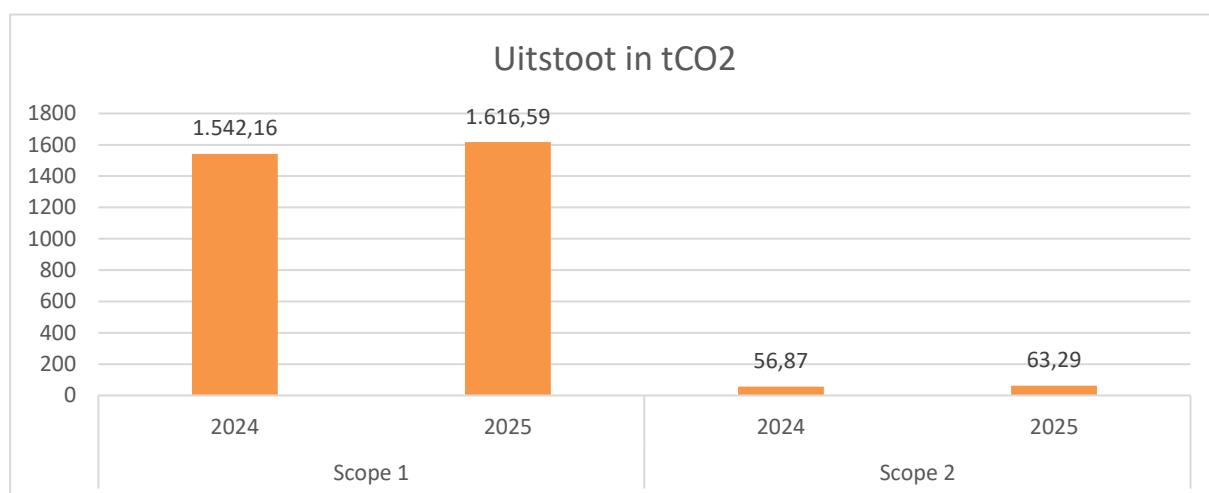
In het jaar 2025 heeft Save Traffic Nederland Beheer B.V. een locatie-gebaseerde uitstoot van **1.657,52 ton CO₂** en een markt-gebaseerde uitstoot van **1.679,88 ton CO₂**. In Tabel 1 is een overzicht te vinden van de emissies en waar deze vandaan komen. Het verschil tussen de markt- en locatie-gebaseerde uitstoot is afkomstig uit scope 2, waar de locatie-gebaseerde emissies op elektraverbruik lager liggen.

2025		
	Emissies in tCO ₂ (market-based)	Emissies in tCO ₂ (location-based)
Scope 1	1616,59	1616,59
Verwarming	51,99	51,99
Gasverbruik	51,99	51,99
Wagenpark	304,37	304,37
Benzine	148,19	148,19
LPG	6,12	6,12
AdBlue	0,03	0,03
Diesel B7	150,03	150,03
Brandstofleveringen	1257,69	1257,69
LPG	3,93	3,93
AdBlue	1,23	1,23
Diesel B7	6,50	6,50
HVO7	959,47	959,47
Diesel B0	260,94	260,94
HVO10	25,62	25,62
Activiteiten	2,53	2,53
Aspen	0,17	0,17
Propan	2,36	2,36
Scope 2	63,29	40,93
Elektraverbruik	62,32	40,41
Ingekochte elektriciteit	60,88	32,83
Geladen elektriciteit	1,44	0,78
Opgewekte elektriciteit	0,00	6,81
Wagenpark	0,96	0,52
Geladen elektriciteit	0,96	0,52

Tabel 1: Overzicht emissies (market- en location-based) over scope 1 en 2.

5.1 Uitstoot per scope

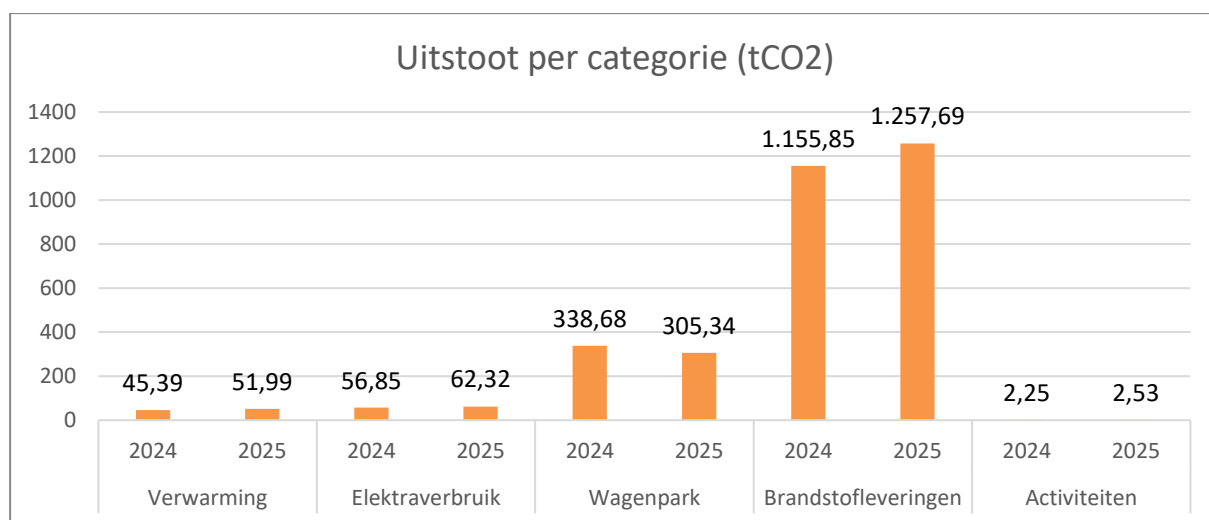
Grafiek 1 (pagina 9) geeft inzicht in de CO₂-uitstoot van Save Traffic Nederland over het jaar 2025, verdeeld over de verschillende scopes. Scope 1, die directe emissies omvat, is met **1.616,59 ton CO₂** de grootste bron van uitstoot binnen het bedrijf. Scope 2, die de indirecte emissies door ingekochte energie betreft, draagt significant minder bij aan de uitstoot van het bedrijf. Er is nog wel sprake van een uitstoot van **63,29 ton CO₂** in deze scope. De uitstoot is in beide scopes licht toegenomen.



Grafiek 1: Overzicht uitstoot per scope in tCO₂.

5.2 Uitstoot per categorie

Grafiek 2 geeft inzicht in de CO₂-uitstoot van Save Traffic Nederland over het jaar 2025, verdeeld over verschillende emissie-categorieën. De uitstoot is het hoogst in de categorie “Brandstofleveringen” met **1.257,69 ton CO₂**-uitstoot, gevolgd door de uitstoot veroorzaakt door het wagenpark met **305,34 ton CO₂**-uitstoot. Het elektraverbruik is verantwoordelijk voor **62,32 ton CO₂**-uitstoot, waar de verwarming van panden **51,99 ton CO₂**-uitstoot veroorzaakt. De uitstoot afkomstig uit de activiteiten van Save Traffic Nederland bedraagt **2,53 ton CO₂**.



Grafiek 2: Overzicht uitstoot per categorie in tCO₂.

In hoofdstuk 6 wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de cijfers omschreven in paragraaf 5.1 en 5.2.

5.3 Verbranding van biomassa, broeikasgasverwijderingen

Verbranding van biomassa (als onderdeel van scope 1 en scope 2) vond in 2025 niet plaats. Daarnaast zijn er ook geen broeikasgassen verwijderd en heeft er geen compensatie plaatsgevonden bij Save Traffic Nederland Beheer B.V..

5.4 Uitzonderingen

Alle geïdentificeerde bronnen en putten van CO₂ zijn verantwoord in de rapportage; er zijn geen uitzonderingen.

Wel kan nog het volgende worden opgemerkt:

- Zakelijke kilometers worden wekelijks verwerkt in de salarisadministratie, wat resulteert in 52 registraties per jaar per medewerker bij een totaal van ongeveer 160 medewerkers. Omdat deze gegevens niet centraal worden beheerd, is het niet mogelijk om het exacte totaal aantal kilometers te achterhalen of betrouwbaar in te schatten. In 2026 is er een nieuwe wagenparkbeheerder aangesteld en vanaf dit jaar wordt de kilometerregistratie beter inzichtelijk gemaakt.

6 Berekeningsmethoden

6.1 Methode

Voor het kwantificeren van de CO₂ uitstoot is gebruik gemaakt van een voor Save Traffic Nederland Beheer B.V. op maat gemaakt model. In het model kunnen alle verbruiken worden ingevuld. Vervolgens wordt de daarbij behorende CO₂ uitstoot automatisch berekend en vergeleken met het basisjaar. Hierbij zijn de emissiefactoren van de website www.co2emissiefactoren.nl gehanteerd.

Voor de berekening van de CO₂-footprint zijn de volgende stappen uitgevoerd:

- Vaststellen van de organisatiegrenzen;
- Inventariseren van de energiestromen en energieverbruikers;
- Verzamelen van kwantitatieve verbruikscijfers bij de vastgestelde energiestromen;
- Berekenen van de CO₂-emissies van de verbruikte energie aan de hand van CO₂-emissiefactoren van de website www.co2emissiefactoren.nl;
- Verzamelen van alle CO₂-emissies (scope 1 en scope 2 en scope 3 business travel) in de CO₂-footprint.

De berekening van de in dit document opgenomen CO₂-emissies staan in het Excel-bestand "STN_CO2-emissie-inventaris.xlsx".

6.2 Verificatie

Er is nog geen verificatie van de CO₂-emissie-inventarisatie uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerde verificatie instantie. Op verzoek van belanghebbenden kan deze rapportage worden geverifieerd en Save Traffic Nederland Beheer B.V. verklaart verder dat:

- De inventarisatie is opgezet conform de eisen en wensen vanuit de ISO 14064-1, het GHG-Protocol, het CO₂-prestatieladder-handboek versie 4.0;
- Genoemde CO₂-inventaris geen materiële onjuistheden bevat, afbreuk doende aan de materialiteitseis van 5%.

7 Conversie factoren

Voor de inventarisatie van de CO₂-uitstoot van Save Traffic Nederland Beheer B.V. zijn de CO₂-emissiefactoren gehanteerd zoals gepubliceerd op de website www.co2emissiefactoren.nl, conform het Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0. Alle gebruikte CO₂-emissiefactoren staan vermeld de volgende tabel:

Sub-categorie	Eenheid EF	Kg CO ₂ /eenheid (WTW)
Aardgas	Nm ³	2,134
Ingekochte elektriciteit (grijs)	kWh	0,497
Opgewekte elektriciteit	kWh	0
AdBlue	kgCO ₂ eq/liter	0,26
HVO7/20	Liter	3,25053
HVO100	Liter	0,441
Diesel B7 (2020, blend)	Liter	3,251
Diesel B0 (fossiel)	Liter	3,462
Benzine (E10, 2020 blend)	Liter	2,797
Aspen	Liter	2,821
LPG (fossiel)	Liter	1,792
Propan	Kg	1,725

8 Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten altijd geïnterpreteerd worden met een bepaalde onzekerheidsmarge.

Daarnaast moesten als gevolg van enkele praktische beperkingen bepaalde aannames worden gemaakt. Deze nauwelijks invloed hebben op de daadwerkelijke CO₂-emissiecijfers. Deze schattingen zijn berekend in het Excel-spreadsheet 'STN_CO2-emissie-inventaris.xlsx'

- Er is in 2025 geen inzicht in de opwek van de zonnepanelen aan de Fahrenheitstraat 13. Daarom is er uitgegaan van de productie van afgelopen jaar gerelateerd aan het verbruik van ingekochte elektriciteit op dit adres. De teruggeleverde elektriciteit aan het net is wel bekend. Daarmee is het verbruik van eigen opgewekte elektriciteit in kaart gebracht. Echter kan dit verbruik in werkelijkheid hoger of lager uitvallen. Naar verwachting is deze afwijking niet significant.
- Er wordt in de emissie-inventaris geen onderscheid gemaakt tussen de benzinesoorten EUR95 en Super 98, aangezien hier geen aparte emissiefactor voor bekend is. In werkelijkheid zal er echter wel sprake zijn van verschillende emissiefactoren. De afwijking wordt gezien als niet significant.
- Aan de Ampèreweg 3 wordt het pand gehuurd. De verhuurder belastte de energierekening door, maar deze wijkt op gasverbruik af van het verbruik wat wordt gerapporteerd in de jaarnota van de energieleverancier. Er is in dit geval uitgegaan van het gasverbruik gerapporteerd in de jaarnota van de verhuurder. Om afwijkingen in het gasverbruik aan deze locatie in de toekomst te vermijden neemt Save Traffic Nederland Beheer B.V. vanaf juni 2026 direct haar energie af van de energieleverancier i.p.v. via een tussenpartij. Hiermee hoopt ze het inzicht in energieverbruik op deze locatie te verbeteren.
- De aard van de werkzaamheden van Save Traffic Nederland Beheer B.V. brengen een bepaalde onzekerheid met zich mee i.v.m. de locatie waarop een deel van de werkzaamheden moet worden uitgevoerd. Het is niet inzichtelijk wat de invloed hiervan is op de footprint.
- Het brandstofverbruik van het wagenpark wordt geregistreerd met behulp van tankpassen. De voertuigen zijn allen gekoppeld met eigen brandstofpassen en verbruik is aangetoond. Er wordt nog geen volledige kilometerregistratie bijgehouden en de invloeden van omgevingscondities tijdens het verbruik zijn ook niet meegenomen. Daarom wordt gekozen om de CO₂-emissie op basis van de brandstofgegevens te bepalen.
- Zeer incidenteel wordt gereisd voor zakelijke doeleinden met eigen vervoer. Een registratie van deze kilometers is nog niet ingericht en is beoordeeld als niet significant. In principe wordt voor zakelijke ritten gebruik gemaakt van de auto's van het bedrijf. De CO₂-emissie voor deze energiestroom is daarom ingeschat als nihil.

9 Rapportage conform ISO 14064-1

Deze CO₂-emissieinventarisatie is opgesteld conform de eisen uit de internationaal geaccepteerde norm ISO 14064-1:2019, § 9. In onderstaande referentietabel is de samenhang tussen ISO 14064-1 (algemeen), specifiek § 9.3 (GHG-report content) en deze emissie-inventaris.

ISO 14064-1 (algemeen)	Specifiek § 9.3	Beschrijving	Hoofdstuk Emissie- inventaris
	A	Beschrijving van de rapporterende organisatie	2
	B	Persoon of entiteit verantwoordelijk voor het rapport	2.2
	C	Bestreken periode van rapportage	3
5.1	D	Documentatie van organisatorische grenzen	2.3
	E	Documentatie van rapportagegrenzen, inclusief criteria vastgesteld door de organisatie om significante emissies te definiëren	4
5.2.2	F	Directe broeikasgasemissies, individueel gekwantificeerd voor CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ en andere relevante broeikasgasgroepen (HFCs, PFCs, etc.) in ton CO ₂ e	5.1
Annex D	G	Een beschrijving van hoe CO ₂ -emissies en -verwijderingen worden behandeld in de broeikasgasinventaris en de relevante biogene CO ₂ -emissies en -verwijderingen, afzonderlijk gekwantificeerd in ton CO ₂ e	5.3
5.2.2	H	Indien gekwantificeerd, directe broeikasgasverwijderingen in ton CO ₂ e	5.1
5.2.3	I	Uitleg van de uitsluiting van significante broeikasgasbronnen of -putten van de kwantificering	5.4
5.2.4	J	Gekwantificeerde indirecte broeikasgasemissies, uitgesplitst per categorie in ton CO ₂ e	5.2
6.4.1	K	Het geselecteerde historische basisjaar en het basisjaar voor de broeikasgasinventaris	3
6.4.1	L	Toelichting op eventuele wijzigingen in het basisjaar of andere historische broeikasgasgegevens of -categorisering, en eventuele herberekeningen van het basisjaar of andere historische broeikasgasinventarissen, en documentatie van eventuele beperkingen in de vergelijkbaarheid als gevolg van een dergelijke herberekening	3.1
6.2	M	Verwijzing naar of beschrijving van kwantificeringsbenaderingen, inclusief redenen voor de keuze ervan	6.1
6.2	N	Toelichting op veranderingen aan de kwantificatie-methodes welke voorheen zijn gebruikt	6.1
6.2	O	Verwijzing naar of documentatie van gebruikte broeikasgasemissies of -verwijderingsfactoren	7
8.3	P	Beschrijving van de impact van onzekerheden en de nauwkeurigheid van de gegevens over de broeikasgasemissies en – verwijderingen per categorie	8
8.3	Q	Beschrijving en resultaten van de onzekerheidsbeoordeling	8
	R	Een verklaring dat het broeikasgasrapport is opgesteld in overeenstemming met ISO 14064-1:2019	9
	S	Een toelichting waarin wordt beschreven of de broeikasgasinventarisatie, het rapport of de verklaring is geverifieerd, inclusief het type verificatie en het bereikte zekerheidsniveau	6.2
	T	De gebruikte GWP-waarden, evenals hun bron. Als de GWP-waarden niet uit het meest recente IPCC-rapport komen moeten de emissiefactoren of de databasereferentie die in de berekening is gebruikt worden vermeld, evenals hun bron	Niet van toepassing

10 Bijlagen

10.1 Bijlage I – Boundary Save Traffic Nederland Beheer B.V. (2025)

Bron: KVK 03-09-2025

