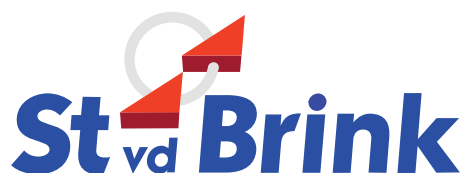




▶▶ St vd Brink
CO₂-voortgangs-
rapportage



CO₂-voortgangsrapportage

INHOUDSOPGAVE

1.	Beschrijving organisatie, boundary, en verantwoordelijke personen.	3
2.	Energiebeleid (3.C.1).	3
3.	CO ₂ -footprint 2024 (3.C.1)	4
3.2	Indirecte emissie, scope 2 (+ business travel)	4
3.3	Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en wijzigingen.....	5
4.	Verbranding biomassa en GHG opname/opslag.....	5
4.1	Uitsluitingen van CO ₂ -emissiebronnen of opnamebronnen.....	5
5.	Uitzonderingen en opmerkingen	6
6.	Gegevensbronnen.....	6
7.	Invloed van onzekerheden en meetonnauwkeurigheden	7
8.	Referentiejaar	7
9.	Energie Management Actieplan (3.B.2).....	7
10.	Doelstellingen scope 1 & 2 (3.B.1).....	8
10.1	Maatregelen scope 1 & 2 (3.C.1)	8
10.2	Energiebeoordeling	9
11.	Trends (3.C.1)	11
12.	Individuele bijdrage (3.C.1).....	12
13.	Projecten met CO ₂ -gerelateerd gunningsvoordeel (3.C.1).....	12
14.	Keteninitiatief (3.D.1)	13
15.	Verificatie door middel van interne controle	13
16.	Conclusie voortgangsrapportage CO ₂ -reductie 2024	14
17.	Kruistabel NEN-EN-ISO 14064-1	15

1. Beschrijving organisatie, boundary, en verantwoordelijke personen.

De rapporterende organisatie is Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V. (St vd Brink), en heeft vestigingen in:

- Ermelo, Tolweg 15, 3851 SL (hoofdlocatie, kantoor, opslag, reiniging en werkplaats);
- Ermelo, Tolweg 25, 3851 SL (opslag);
- Wormerveer, Samsonweg 2-6, 1521 RC (kantoor, opslag, reiniging en werkplaats);
- Alkmaar, Koraalstraat 5a, 1812 RK (opslag);
- Lelystad, Zuidersluisweg 6, 8243 RC (opslag);
- Meppel, Eekhorstweg 14, 7942 JC (opslag DV).

Onze scope is: "Nationaal en internationaal koel- diepvries- en bulktransport, transport met autokraan en algemeen wegtransport. Inslag, opslag, orderpicking, uitslag, crossdocking en warehousing. In- en externe reiniging van bedrijfswagens en getrokken materieel".

Met deze rapportage conform NEN-EN-ISO 14064-1:2019 wil St vd Brink interne en externe belanghebbenden en geïnteresseerden informeren over de CO₂-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze rapportage worden de voortgangen beschreven ten aanzien van de geformuleerde reductiedoelstellingen.

De organisatorische grens is vastgesteld middels de laterale methode, zoals omschreven in het Handboek CO₂-prestatieladder v3.1, hoofdstuk 4.

St vd Brink (kvk 08008990) is 100% onderdeel van Steven van den Brink Holding B.V. Deze holding bestaat uit meerdere bedrijven. St vd Brink koopt in bij enkele van deze bedrijven. Deze bedrijven vallen buiten de boundary.

De bestuurders van St vd Brink zijn Alex van den Brink en Gerrit Jan Mulder. De kwaliteitscoördinator is verantwoordelijk voor de CO₂-footprint en voortgangsrapportage.

2. Energiebeleid (3.C.1).

St vd Brink is zich bewust van zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid voor de leefomgeving en de mogelijke energiebelasting. Daarom willen we ons inspannen om de energiebelasting te beperken door te voldoen aan de eisen van het managementsysteem "CO₂-prestatieladder".

Het energiebeleid, dat een onderdeel vormt van de totale beleidsvoering, is gericht op een continue vermindering van onze CO₂-emissie.

Onze 4 belangrijkste doelstellingen daarbij zijn:

- het toepassen van energievriendelijke energiebronnen;
- het gebruik van alternatieve brandstoffen;
- het verduurzamen van het wagenpark;
- de medewerkers te informeren over energieverbruik.

Reductie van CO₂-emissie

Wat betekent dit in de praktijk voor St vd Brink?

We willen zo slim mogelijk omgaan met energie en dus ook met energiebelasting. Dat doen we door slimme keuzes te maken in hoe we werken in de organisatie én in de technieken die we gebruiken.

Het management helpt hierbij door een goed intern systeem te gebruiken én actief maatregelen in te voeren die ons energieverbruik omlaag brengen.

Om onze CO₂-emissie verder te verlagen, checken we regelmatig hoe goed ons systeem (de CO₂-Prestatieladder) werkt. Tijdens die controles kijken we ook meteen of er nieuwe ideeën zijn om nog meer te besparen.

3. CO₂-footprint 2024 (3.C.1)

De hier ondergenoemde CO₂-emissies zijn de definitieve emissie van 1-1-2024 tm 31-12-2024.

Scope 1: Brandstof vestiging				
Soort	Eenheid	Verbruik	Emissiefactor*	Ton
Aardgas	Nm3	43.144	2,134	92
Totaal CO ₂ -emissies door brandstof vestiging:				92
Scope 1: Overige zakelijke emissies				
Soort	Eenheid	Verbruik	Emissiefactor*	Ton
B7 Diesel	Liter	3.350.432	3,256	10.909
Euro E10	Liter	4.286	2,821	12
HVO 20 Diesel	Liter	3.216.462	2,844	9.148
BIO LNG	Kg	224.655	0,670	151
Totaal overige zakelijke CO ₂ -emissies:				20.219
Scope 2: Elektriciteitsverbruik vestiging				
Soort	Eenheid	Verbruik	Emissiefactor*	Ton
Grijze stroom	kWh	0	0,536	0
Groene stroom	kWh	1.441.606	0	0
Totaal CO ₂ -emissies door elektriciteitsverbruik vestiging:				0
Business travel				
Soort	Eenheid	Verbruik	Emissiefactor*	Ton
Brandstof onbekend	Km	155.260	0,193	30
Totaal CO ₂ -emissies door business travel:				30
Totale CO ₂ -emissies				
			%	Ton
Scope 1			99,9	20.311
Scope 2 & business travel			0,1	30
Scope 1 + 2 & business travel			100,0	20.341

* bron: www.co2emissiefactoren.nl

3.1 Directe emissie, scope 1

De totale directe CO₂-emissie kwam in 2024 uit op 20.219 ton. Dat is 99,9% van de totale emissie van dat jaar.

Aardgassen

In 2024 zorgde ons aardgasverbruik voor 92 ton CO₂-emissie. Dat is 0,5% van onze totale emissie.

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

In 2024 zorgde het brandstofgebruik van ons eigen wagenpark voor 20.219 ton CO₂-emissie.

Dat is maar liefst 99,4% van onze totale emissie.

Het wagenpark is daarmee veruit de grootste veroorzaker van CO₂-emissie, vooral door het gebruik van diesel.

3.2 Indirecte emissie, scope 2 (+ business travel)

Elektriciteitsgebruik

In 2024 was er geen indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik. Dit komt volledig doordat we groene stroom gebruikten.

Volledig elektrische en hybride personenauto's

In 2024 bestond het wagenpark deels uit volledig elektrische en hybride personenauto's.

Deze worden opgeladen bij laadpalen op onze locaties in Ermelo en Wormerveer.

De eventuele CO₂-emissie wordt meegerekend bij het energieverbruik van de specifieke locatie.

Zakelijk vervoer met privéauto's

Als er geen bedrijfsauto beschikbaar is, reizen medewerkers soms met hun eigen auto van en naar een andere werkplek.

In 2024 leidde dit tot een CO₂-emissie van 30 ton, wat neerkomt op 0,1% van de totale emissie.

Ingekocht zakelijk verkeer

Niet van toepassing in 2024.

Projecten

Niet van toepassing in 2024.

3.3 Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en wijzigingen

Kwantificeringsmethoden en conversiefactoren

Voor het berekenen van onze CO₂-emissie gebruiken we de methode van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO).

Deze methode gaat ervan uit dat we het energieverbruik per scope goed in beeld hebben.

Als die data beschikbaar is, kunnen we het verbruik omrekenen naar CO₂-emissie, met behulp van de juiste conversiefactoren. Hiervoor gebruiken we de waarden van CO₂-emissiefactoren.nl.

Bij St vd Brink werken we met een eigen, op maat gemaakt model. Daarin voeren we alle verbruiksgegevens in, waarna de bijbehorende CO₂-emissiefactor automatisch wordt berekend. Die resultaten vergelijken we vervolgens met het referentiejaar.

Wijzigingen

In januari 2024 zijn de volgende emissiefactoren die voor ons gelden aangepast. Deze wijzigingen van januari 2024 zijn doorgevoerd in onze footprint van 2024.

Brandstof	Emissiefactor 2024	Emissiefactor 2023
Aardgas	2,134	2,079

Deze wijzigingen van januari 2024 zijn **niet** doorgevoerd in de footprint van referentiejaar 2020 en tussenliggende jaren.

4. Verbranding biomassa en GHG opname/opslag

In 2024 vonden geen verbranding van biomassa, GHG-verwijderingen of compensatie plaats bij St vd Brink.

4.1 Uitsluitingen van CO₂-emissiebronnen of opnamebronnen

Onze emissie-inventarisatie, ook deze rapportage, focust alleen op het broeikasgas CO₂. Andere GHG-gassen laten we buiten beschouwing.

5. Uitzonderingen en opmerkingen

We nemen vooral de materiële emissies mee. Dat zijn de CO₂-emissies die groot genoeg zijn om echt impact te hebben op beslissingen en doelen van de organisatie en haar stakeholders. Denk aan scope 1 & 2 en zakelijk vervoer (business travel).

Kort gezegd: als we deze belangrijke emissies zouden weglaten, krijgen we een vertekend beeld van onze echte impact.

Als richtlijn geldt bij de CO₂-Prestatieladder dat emissies boven de 5% van het totaal als materieel worden gezien.

Volledig elektrisch vrachtvervoer

Meerdere volledig elektrische vrachtwagens worden opgeladen bij de standplaats van de opdrachtgever. De laadgegevens worden helaas niet geregistreerd door de opdrachtgever.

6. Gegevensbronnen

Scope 1:

Brandstoffen

De meetgegevens voor ons aardgasverbruik komen rechtstreeks van de energiefacturen.

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

De meetgegevens van het brandstofgebruik van ons eigen wagenpark komen van BP Fleetexpert. Chauffeurs gebruiken een brandstofpas en geven bij het tanken hun vlootnummer door. Deze manier van werken vinden we betrouwbaar. We volgen alles via Power BI.

Scope 2:

Elektriciteitsgebruik

De meetgegevens van ons elektriciteitsverbruik komen van energiefacturen. Onze groene stroom is gecontroleerd via hier.nu en wordt als 100% Nederlands geproduceerd beoordeeld. We vinden deze data daarom betrouwbaar.

Business travel

De meetgegevens van het brandstofgebruik van privéauto's zijn gebaseerd op gedeclareerde onbelaste kilometers, vastgelegd in ons salarissysteem (Unit4/HR en Salarisgemak). We vinden deze manier van verzamelen betrouwbaar genoeg.

7. Invloed van onzekerheden en meeton nauwkeurigheden

De gepresenteerde resultaten zijn onze beste schatting van de echte waarden. Bijna alle data voor het berekenen van de CO₂-footprint komen van facturen of daadwerkelijke metingen, waardoor de foutmarge klein is.

Toch zijn er bij deze CO₂-footprint rapportage een paar meeton nauwkeurigheden en onzekerheden waar we rekening mee houden:

Meetgegevens brandstofgebruik

Medewerkers van St vd Brink krijgen een tankpas ter beschikking. Hiermee kan in binnen- en buitenland getankt worden.

Het brandstof gebruik is gebaseerd op de door het personeel geregistreeerde verbruiksgegevens, en niet op facturen. Deze methode geeft een beter beeld op de emissie dan op basis van facturen vanwege:

- aanwezige voorraad diesel op homebase. Deze is wel aan St vd Brink gefactureerd, maar nog niet verbruikt;
- tankingen vanuit andere dochterbedrijven van de holding op homebase. Deze worden wel berekend op de totaalfactuur van de dieselleverancier, maar vallen buiten de boundary;
- de mogelijkheid voor ondervoerders om gebruik te maken van door St vd Brink beschikbaar gestelde tankpassen. Dit gebeurt op basis van na-facturatie aan de ondervoerder.

8. Referentiejaar

We zijn in 2021 begonnen met het registreren van onze CO₂-emissie.

Het jaar 2020 was het eerste jaar waarin we een emissie-inventaris maakten volgens het GHG-protocol. Dit rapport gaat over 2020 en geldt als ons referentiejaar voor CO₂-reductiedoelen.

In november 2021 stelde St vd Brink als doel om in 2025 minimaal 50% minder CO₂ uit te stoten dan in 2020.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari tot en met 31 december.

9. Energie Management Actieplan (3.B.2)

Dit korte document laat zien dat St vd Brink voldoet aan alle eisen van ISO 50001 voor niveau 3 van de CO₂-Prestatieladder.

1. Identificatie en beoordeling van energieaspecten (Plan)

- a) Het energieverbruik en de gebruikte energiefactoren moeten gebaseerd zijn op metingen of andere data.
- b) Significant energieverbruik, in het bijzonder significante veranderingen, moeten in beeld worden gebracht.
- c) Een inschatting van het verwachte energieverbruik van de komende periode.
- d) Het identificeren van alle personen die werken voor de organisatie wiens acties kunnen leiden tot significante veranderingen in het energieverbruik.
- e) Identificatie van mogelijkheden om energie te besparen en het bepalen van de prioriteiten.

2. Energie doelstellingen, doelen en programma's (Do)

- a) Het aanwijzen van verantwoordelijkheden.
- b) De middelen en het tijdspad voor het behalen van de verschillende doelen.

3. *Bewaken en meten (Check)*
 - a) De organisatie maakt en beschrijft de bewaking en de eisen om de gestelde doelen te behalen. Er moet een energie meetplan worden geschreven en geïmplementeerd.
 - b) De organisatie moet er voor zorgen dat het energieverbruik en bijbehorende energiefactoren op vooraf bepaalde momenten wordt gemeten en gedocumenteerd.
 - c) De organisatie moet ervoor zorgen dat juistheid en herhaalbaarheid van de meetmethode die is gebruikt past bij de taak.
 - d) De organisatie moet de relatie tussen het energieverbruik en de energiefactoren aangeven. En zal op vooraf bepaalde momenten de werkelijke situatie toetsen met de verwachte situatie.
 - e) De organisatie moet alle significante afwijking van het verwachte energieverbruik documenteren , inclusief de mogelijke oorzaken.
 - f) De relatie tussen het energieverbruik en de energie factoren moeten op vooraf bepaald tijdstip worden beoordeeld en waar nodig aangepast.
 - g) De organisatie moet zijn energieverbruik, waar mogelijk, vergelijken met andere, gelijksoortige, organisaties.
4. *Afwijkingen, verbeteringsacties en preventieve maatregelen (Act)*

De organisatie moet afwijkingen opsporen en binnen een afgesproken tijd verbeteringen doorvoeren. Ook moet alle belangrijke documentatie bewaard worden volgens de wettelijke bewaartermijn.

10. Doelstellingen scope 1 & 2 (3.B.1)

Onze doelstellingen voor 2025 zijn:

- *Scope 1*

50% reductie CO₂-emissie gerelateerd aan omzet in 2025, t.o.v. 2020. En 57% reductie CO₂ emissie gerelateerd aan de omzet in 2026 t.o.v. 2020. Geplande realisatiedatum 31 december 2025.

- *Scope 2*

100% reductie CO₂-emissie in 2025 t.o.v. van 2020.
Geplande realisatiedatum 31 december 2025.

10.1 Maatregelen scope 1 & 2 (3.C.1)

Om deze doelstellingen te realiseren heeft St vd Brink het volgende pakket maatregelen opgesteld of reeds uitgevoerd:

- *Scope 1*

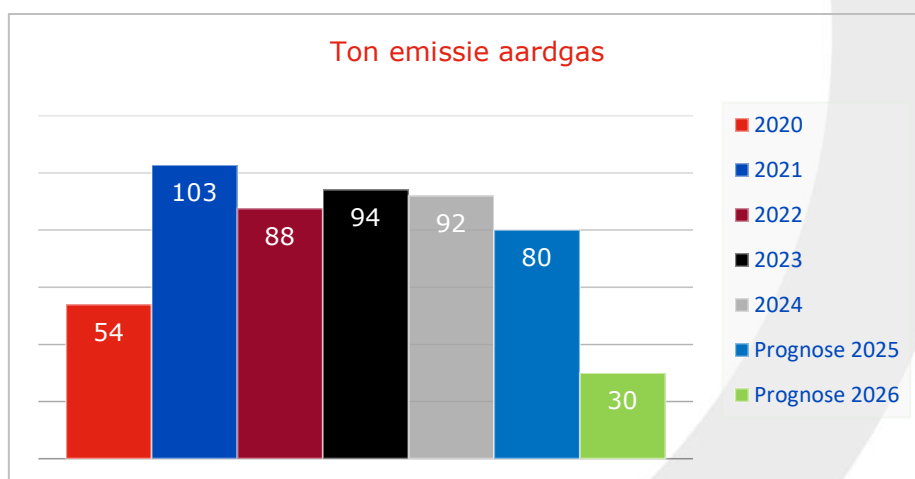
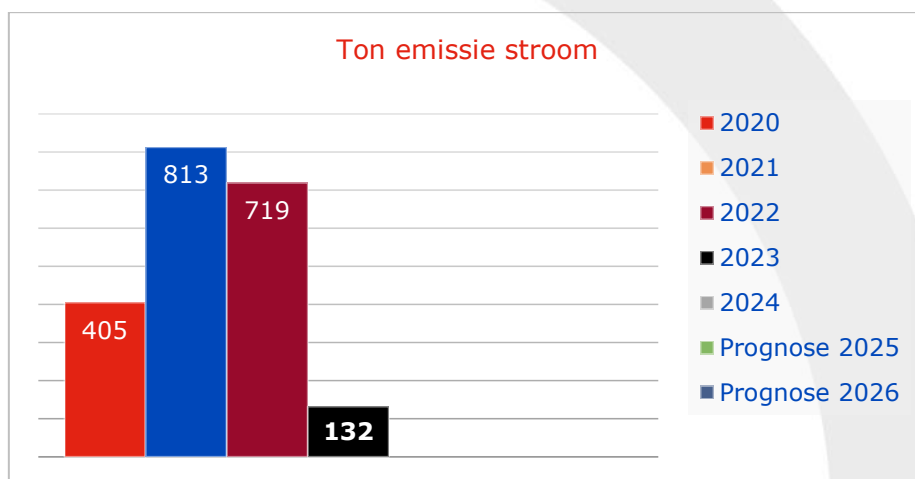
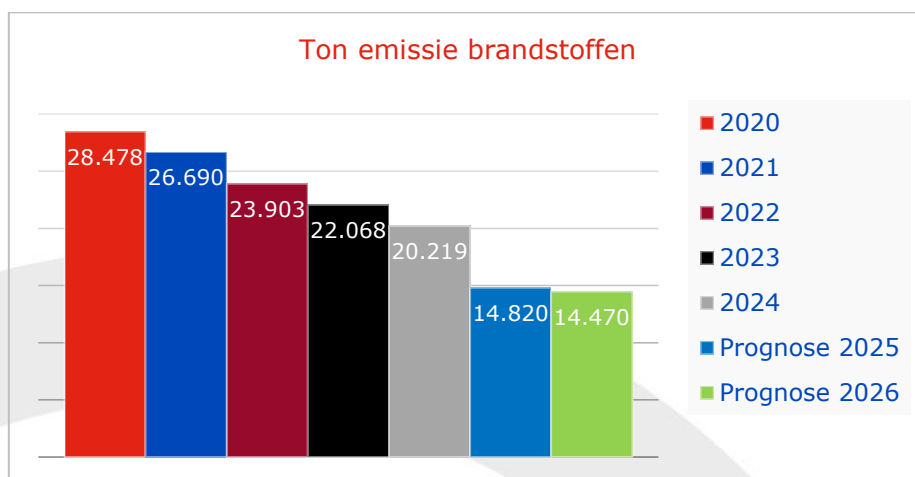
- invoering elektrische vrachtwagens;
- invoering elektrische koelmotoren;
- aanschaf sturen op laag verbruik;
- wekelijks rijstijlrapport sturen naar alle chauffeurs;
- vervanging personenauto's zoveel mogelijk door hybride of elektrische voertuigen;
- het nieuwe rijden;
- HVO brandstof op verschillende homebases.

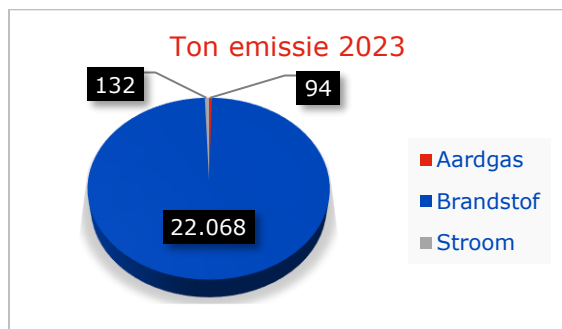
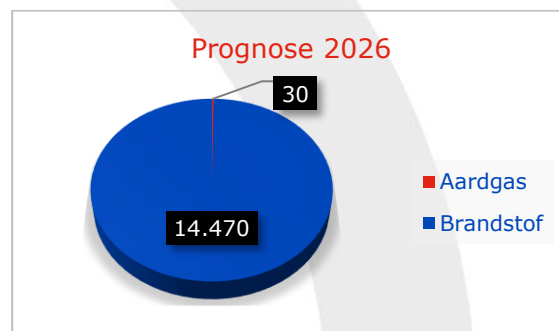
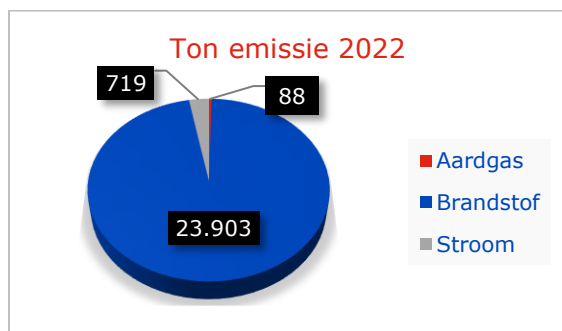
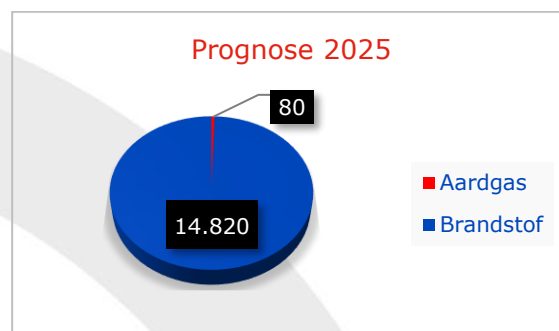
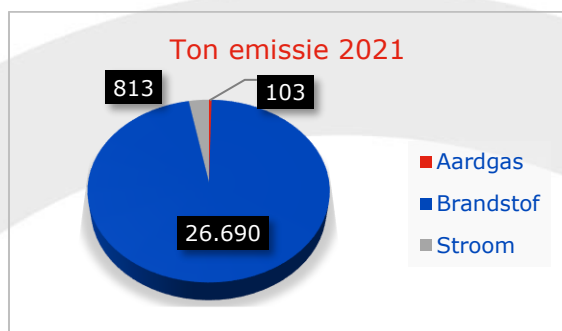
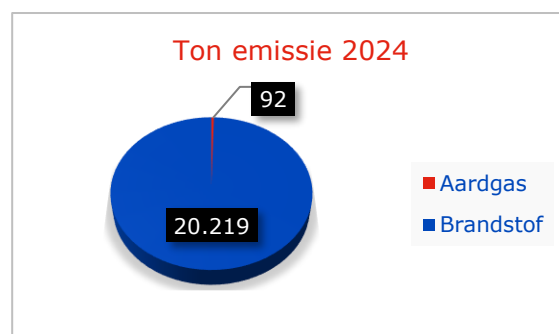
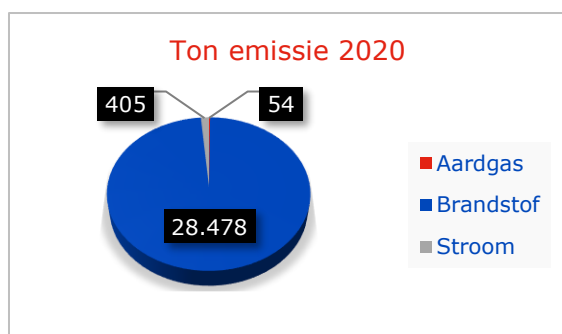
- *Scope 2*

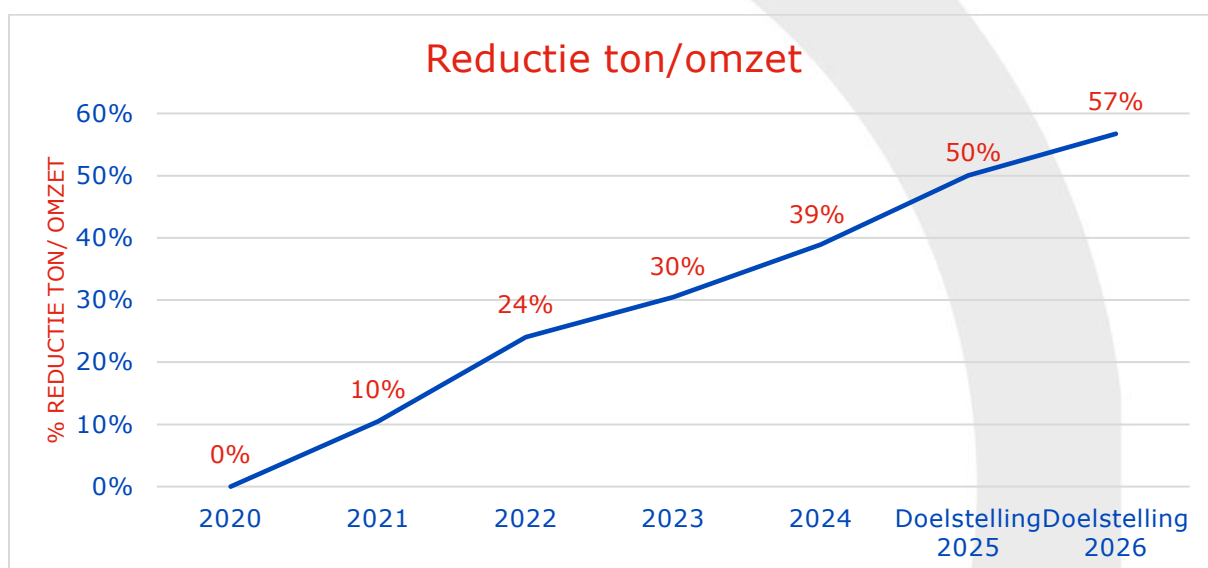
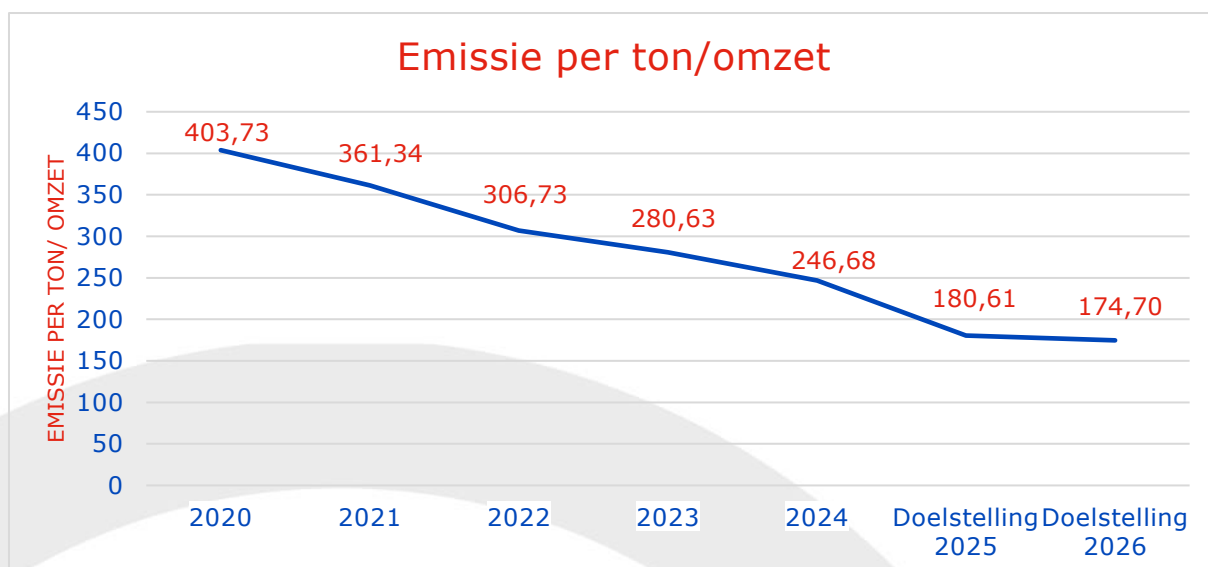
invoering van in Nederland opgewekte groene stroom in alle locaties.

10.2 Energiebeoordeling

In de tabellen hieronder zie je de behaalde resultaten en wat we nog willen gaan bereiken.







11. Trends (3.C.1)

We zien een duidelijke trend: we hebben al flinke vooruitgang geboekt! Helaas hebben we onze doelstelling van 44% reductie in 2024 niet gehaald en zitten we nu op 39% minder CO₂ vergeleken met 2020. Dat is zeker iets om trots op te zijn, maar het blijft een uitdaging om de doelen voor 2025 en 2026 te halen. Toch geloven we dat we het samen kunnen bereiken, door slimme acties en ieders inzet blijven we stappen zetten richting een duurzame toekomst.

12. Individuele bijdrage (3.C.1)

We vragen iedereen om mee te helpen de CO₂-emissie te verlagen. Dat kan bijvoorbeeld door:

- slim en zuinig te rijden, zo bespaar je brandstof én CO₂;
- apparaten en lampen niet onnodig aan te laten staan;
- motoren van auto's en machines niet onnodig te laten draaien;
- goed te zorgen voor de juiste bandenspanning.

Ook vragen we van iedere medewerker ideeën om onze CO₂-emissie nog verder te verlagen. Zo zetten we ons samen in om onze CO₂-reductiedoelstelling te behalen.

13. Projecten met CO₂-gerelateerd gunningsvoordeel (3.C.1)

Trends en maatregelen voor projecten met CO₂-gerelateerd gunningsvoordeel zijn nu niet van toepassing, omdat we geen projecten hebben gehad. Voor toekomstige opdrachten gelden volgens de CO₂-Prestatieladder wel deze extra eisen:

- de emissiestromen + CO₂-emissie en voortgang daarvan moeten apart voor deze opdrachten inzichtelijk zijn;
- de maatregelen die van toepassing zijn op de opdrachten moeten benoemd zijn (algemene maatregelen op bedrijfsniveau kunnen ook gelden voor de projecten);
- externe en interne belanghebbenden van de opdracht moeten benoemd zijn
- taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor de opdrachten met gunningvoordeel moeten vastgelegd zijn;
- er dient specifiek gecommuniceerd te worden over de voortgang in CO₂-reductie in de opdrachten;
- er moet jaarlijks een energiebeoordeling en een interne controle uitgevoerd worden.

14. Keteninitiatief (3.D.1)

Lean en Green

Lean & Green is hét CO₂-reductieprogramma voor de logistiek. Het is gemaakt door én voor bedrijven die goederen verladen of vervoeren. Het doel? De CO₂-emissie in de logistiek flink en blijvend verminderen.

Tijdens bijeenkomsten is een uitgebreid programma met kennissessies samengesteld, waarbij inspireren en kennis delen centraal staan. Er is veel ruimte voor interactie en de onderwerpen passen precies bij het thema CO₂-reductie. Meer informatie kun je [hier](#) vinden.

Branchevereniging TLN

De directie van St vd Brink is actief bestuurslid bij TLN (deelmarkt distributie en cluster bouw) en daardoor nauw betrokken bij de transportsector. TLN werkt aan zaken zoals:

- toegang voor emissievrije vrachtwagens in binnensteden vanaf 2025;
- rijden op duurzame biobrandstoffen in de buitengebieden;
- meer efficiëntie in de logistieke keten, zodat vrachtwagens minder kilometers maken;
- duurzame oplossingen in kantoren en warehouses van logistieke bedrijven.

Zo helpt TLN mee om de CO₂-emissie in de logistiek met 60% te verminderen in 2030, vergeleken met 1990.

TLN organiseert meerdere keren per jaar bijeenkomsten om kennis en ideeën over brandstofbesparing te delen. Tijdens deze sessies leren deelnemers van elkaar en worden ze gemotiveerd om actief brandstof te besparen, dat scheelt kosten én CO₂.

De bijeenkomsten worden door TLN georganiseerd en faciliteren ruimte om ervaringen uit te wisselen. Meer informatie kun je [hier](#) vinden.

15. Verificatie door middel van interne controle

De CO₂-emissie-inventarisatie is gemaakt door Barend Livestroo, kwaliteitscoördinator bij St vd Brink. Een externe adviseur heeft deze inventarisatie tijdens de interne audit gecontroleerd en bevestigd, met een beperkte mate van zekerheid.

16. Conclusie voortgangsrapportage CO₂-reductie 2024

Sinds 2021 registreert St vd Brink actief haar CO₂-emissie volgens het GHG-protocol, met 2020 als referentiejaar. Onze ambitie is om in 2025 minimaal 50% CO₂-reductie te realiseren ten opzichte van 2020.

Tot nu toe hebben we een reductie van 39% bereikt. Hoewel we in 2024 de doelstelling van 44% niet hebben gehaald, zijn we trots op de flinke vooruitgang die we geboekt hebben. Dit resultaat toont dat onze maatregelen en betrokkenheid echt effect hebben. We blijven inzetten op slimme acties, zoals het optimaliseren van ons wagenpark, het gebruik van groene stroom, en het stimuleren van zuinig rijgedrag onder medewerkers.

De directie is nauw betrokken bij de transportsector via bestuurswerk bij TLN, wat onze positie versterkt om duurzame ontwikkelingen te volgen en toe te passen. Daarnaast blijven we werken met betrouwbare meetmethoden en voeren we interne audits uit om onze CO₂-inventaris continue te verbeteren.

Hoewel het halen van de resterende doelstellingen voor 2025 en 2026 een uitdaging blijft, zijn we gemotiveerd en vertrouwen we erop dat we met gezamenlijke inzet onze duurzame ambities gaan realiseren.

Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V.

Tolweg 15

3851 SL Ermelo

www.stvdbrink.nl

Alex van den Brink

Auteur:

B. Livestroo

Kwaliteitscoördinator

17. Kruistabel NEN-EN-ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1 paragraaf 9.3.1

Onderstaand is een cross reference gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064 en de hoofdstukken in het rapport.

ISO 14064-1	§ 9.3.1 GHG report content	Beschrijving	Hoofdstuk rapport
	A	Omschrijving van de rapporterende organisatie.	1
	B	Personen verantwoordelijk voor de emissie-inventarisatie.	1
	C	Rapportageperiode of inventarisatiejaar.	3
5.1	D	Bepaling van de organisatorische grenzen.	1
5.1	E	Rapportagegrenzen, inclusief inclusief vastgestelde criteria voor het definiëren van significante emissies.	1
5.2.2	F	Kwantificering van de directe CO ₂ -emissies.	3
5.2.2	G	Omgang met CO ₂ -emissies door de verbranding van biomassa.	4
5.2.1	H	De opname van CO ₂ uit het milieu.	4
5.2.3	I	Uitsluitingen van CO ₂ -emissiebronnen of van CO ₂ -opnamebronnen.	4.1
5.2.4	J	Indirecte CO ₂ -emissies in verband met de opwekking of inkoop van elektriciteit, warmte of stoom.	3
6.4.1	K	Het referentiejaar.	8
6.4.1	L	Uitleg over wijzigingen met betrekking tot het referentiejaar of andere historische emissie-inventaris gerelateerde data, en elke herberekening van het referentiejaar of andere emissie-inventarisaties.	3.3
6.2	M	Beschrijving van of verwijzing naar de gebruikte (reken)methode voor kwantificering van emissiestromen.	3.3
6.2	N	Uitleg over wijzigingen in de methode van het kwantificeren van emissiestromen ten opzichte van eerder gebruikte methoden.	3.3
6.2	O	Verwijzingen naar of registratie van de gebruikte emissiefactoren voor de emissie en opname van CO ₂ .	3
8.3	P, Q	Beschrijving van de invloed van onzekerheden op de nauwkeurigheid van de gegevens met betrekking tot CO ₂ -emissies en de CO ₂ -opname.	7
9.3.1	R	Verklaring dat deze emissie-inventaris is opgesteld conform NEN-EN-ISO 14064-1:2019.	1
9.3.1	S	Een verklaring dat de emissie-inventaris is geverifieerd, inclusief het niveau van de verificatie en het niveau van verkregen zekerheid.	15
9.3.1	T	De GWP-waarden die bij de berekening zijn gebruikt en hun bron. Binnen St vd Brink wordt alleen de CO ₂ -emissie bepaald. Omrekening van andere broeikasgassen is derhalve niet aan de orde. De Global Warming Potential (GWP) is gelijk aan de totale CO ₂ -emissie.	N.V.T.