

CO₂-EMISSIE INVENTARIS 2025

Versie 5/5/2026



CO₂-PRESTATIELADDER



N.V. ETN.
**FRATEUR-
DE POURCQ**
ETS. S.A.

ALLES OP RAILS
TOUT SUR LES RAILS
EVERYTHING ON THE RAILS

COLOFON

OPDRACHT

CO2-emissie inventaris 2025

Frateur-De Pourcq

OPDRACHTGEVER

Frateur-De Pourcq NV

Rupelweg 1

2850 Boom

OPDRACHTHOUDER

Antea Belgium nv

Roderveldlaan 1

2600 Antwerpen

T: +32(0)3 221 55 00

www.anteagroup.be

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

IDENTIFICATIENUMMER

0500955-PRW-CO2-emissieinventaris 2025

PROJECTMEDEWERKERS

Ruben Beel, Senior Advisor

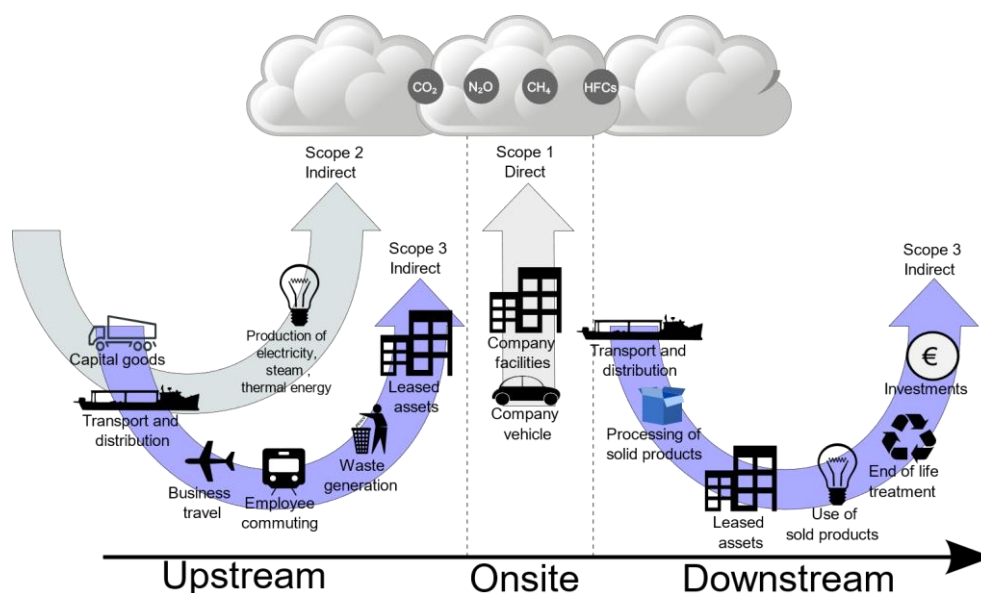
Datum	Auteur	Status/ revisie	Vrijgave
5 mei 2026	Ruben Beel, Senior Advisor	Revisie 0	Frederik Van Eetvelde, Project Manager

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
2	Basisgegevens.....	4
2.1	Beschrijving van de organisatie.....	4
2.2	Verantwoordelijkheden.....	4
2.3	Basisjaar.....	4
2.4	Rapportageperiode.....	4
2.5	Verificatie.....	4
2.6	Definities / afkortingen.....	5
2.7	Scope-indeling.....	5
3	Afbakening.....	6
4	Berekeningsmethode.....	7
4.1	Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren.....	7
4.2	Data-verzameling.....	7
4.3	Aanpassingen.....	8
4.4	Uitsluitingen.....	8
4.5	Opname van CO ₂	9
4.6	Biomassa.....	9
5	Energie.....	10
6	CO ₂ -emissies.....	11
6.1	Huidige CO ₂ -emissies.....	11
6.2	Emissies per FTE.....	11
6.3	Emissies naar omzet.....	12
6.4	Trend per scope.....	13
6.4.1	Scope 1.....	13
6.4.2	Scope 2.....	15
6.4.3	Scope 3.....	18
6.5	Vergelijking met doelstellingen.....	18
7	Onzekerheden.....	19

1 INLEIDING

In het kader van de MVO, streeft Frateur-De Pourcq ernaar om de CO₂-uitstoot van haar activiteiten te kwantificeren en te verminderen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de methode van de CO₂-Prestatieladder. De CO₂-Prestatieladder is een duurzaamheidsinstrument dat als doel heeft organisaties te helpen de CO₂-uitstoot substantieel te verminderen. De CO₂-Prestatieladder gaat over energiebesparing, CO₂-reductie in de waardeketen en het gebruik van duurzame energie door continue verbetering van inzicht, verdere CO₂-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking bedrijfsvoering. Het raamwerk is onderverdeeld in drie "scopes" en heeft betrekking op directe en indirecte emissies (stroomopwaarts en stroomafwaarts van het bedrijf), zoals weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Het scopediagram van de GHG Protocol Scope 3 Standard.

Het onderwerp van dit rapport is het opstellen van een CO₂-emissie inventaris. Dit rapport beschrijft alle onderdelen zoals beschreven in § 9.3.1 van de ISO 14064.

In deze rapportage zijn tenminste de volgende aspecten uit ISO 14064-1 beschreven:

Inleiding (p), Beschrijving van de organisatie (a), Verantwoordelijkheden (b), Basisjaar (j), Rapportageperiode (c), Verificatie (q), Organisatorische grenzen (d), Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren (l,n), Wijzigingen berekeningsmethodiek (m), Uitsluitingen (h), Opname van CO₂ (g), Biomassa (f), Berekening basisjaar en historische gegevens (j,k), Directe en indirecte emissies (e, i) en Onzekerheden (o).

2 BASISGEGEVENS

2.1 BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE

Frateur-De Pourcq is actief in spoorbouwprojecten, als aannemer van spoorweg-, tram- en metrowerken. Ook zijn wij gespecialiseerd in de kraan- en industriespoorbouw. Alles wat met rails te maken heeft, groot of klein, behoort tot onze activiteiten: van het vervaardigen en verkopen van spoormaterialen, het onderzoeken en ontwikkelen van tramsystemen, tot het aanleggen, vervangen en onderhouden van trein-, tram-, metro- en kraanbanen. Voor meer informatie verwijzen wij naar onze website: www.frateurdepourcq.be.

Deze CO₂-emissie inventaris heeft betrekking op alle bedrijfsonderdelen, behorende tot Frateur-De Pourcq NV (zie hoofdstuk 3). Het grootste deel van de CO₂ emissie van Frateur-De Pourcq komt voor rekening van het zakelijk autorijden. Dit komt voort uit het type werk van Frateur-De Pourcq, waarbij veel activiteiten op verplaatsing plaatsvinden.

Het kernteam CO₂ prestatieladder bestaat uit: Mathy Lowel.

2.2 VERANTWOORDELIJKHEDEN

Eindverantwoordelijke: Nathalie Rotthier

Verantwoordelijke stuurcyclus: Mathy Lowel

Contactpersoon emissie-inventaris: Ruben Beel (Antea Group)

2.3 BASISJAAR

Het basisjaar is 2025.

2.4 RAPPORTAGEPERIODE

Deze inventaris omvat voor Frateur – De Pourcq gegevens van het boekjaar 2024, van 1 oktober 2024 tot en met 30 september 2025. Voor Railconstruct worden gegevens van het kalenderjaar gebruikt, dus van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.

2.5 VERIFICATIE

Externe verificatie van deze inventarisatie zal plaatsvinden tijdens de eventuele vervolgaudits. Tot op heden vonden er nog geen externe verificaties plaats op deze inventarisatie.

2.6 DEFINITIES / AFKORTINGEN

Aanbieder	-	Leverancier (inkoop)
C-aanbieder	-	Leverancier (inkoop) met zeggenschapsrelatie
CO ₂	-	Koolstofdioxide
OV	-	Openbaar vervoer
SKAO	-	Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen

2.7 SCOPE-INDELING

De bedrijfsactiviteiten, die CO₂-emissies met zich meebrengen, zijn onderverdeeld in drie scopes:

Scope 1 emissies, oftewel directe emissies, zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door eigen brandstofgebruik en emissies door het eigen wagenpark.

Scope 2 oftewel indirecte emissies, zijn 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 emissies, oftewel overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van het bedrijf (de organisatie) maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van het bedrijf zijn noch beheerd worden door het bedrijf. Hieronder valt bijvoorbeeld het woon-werkverkeer dat met privévoertuigen werd afgelegd, maar ook de grondstoffen en materialen die aangekocht worden.

N.B.: de CO₂-Prestatieladder rekent 'Business Travel'/'Personenvervoer onder werktijd' (Business Travel = 'Business air Travel', 'Personal Cars for business travel' en 'Business travel via public transport') ook tot scope 3.

Deze CO₂-emissie inventaris houdt enkel rekening met de Scope 1 en Scope 2 emissies. Scope 3 emissies worden voorlopig buiten beschouwing gelaten, behalve voor 'Business Travel'.

3 AFBAKENING

Voor de details van de meest recente afbakening van de organisatorische grens wordt verwezen naar de emissie-inventaris van 2024. In dit document werd de grens vastgelegd op basis van de financiële gegevens van 2024.

De organisatorische grens in het kader van de CO2-prestatieladder kan nog steeds vastgesteld worden op Frateur-De Pourcq NV samen met Railconstruct SA en Technorail NV. Er zijn geen andere C-aanbieders aanwezig bij de A-aanbieders die een zeggenschapsrelatie hebben binnen Frateur-De Pourcq.

4 BEREKENINGSMETHODE

4.1 ACTUELE BEREKENINGSMETHODE EN CONVERSIEFACTOREN

Deze CO₂-emissie inventaris is conform handboek 4 Trede 4 opgesteld, zoals gepubliceerd in januari 2025 door de SKAO. De emissiefactoren zijn grotendeels vastgesteld op basis van de website www.CO2emissiefactoren.be. De gebruikte waarden worden in onderstaande tabel weergegeven. De waarde voor elektriciteit is specifiek voor het emissiejaar.

Tabel 1: Gebruikte emissiefactoren

Benaming	Emissiefactor (kg eq CO ₂ /eenheid)	Eenheid
Elektriciteit – grijze stroom – niet gekende mix – 2024	0,167	kWh
Diesel (B7) – Standaard BE	3,255	Liter
Benzine (E10)	2,821	Liter
Benzine (E5)	3,073	Liter
Mazout	3,188	Liter
2-takt brandstof	2,982	Liter
Vliegtuig – korte afstand (< 700 km)	0,234	Pers.km
Vliegtuig – middelgrote afstand (700 – 2500 km)	0,172	Pers.km
Vliegtuig – lange afstand (> 2500 km)	0,157	Pers.km
Acetyleen	5,677	Kilogram
Arcal (300bar)	0,682	Liter

4.2 DATA-VERZAMELING

Frateur-De Pourcq NV maakt jaarlijks de stand van zaken op omtrent significante energiestromen, zodra alle energiegegevens van het voorgaande jaar beschikbaar zijn. De methode van dataverzameling en berekening verschilt per type energie. Hieronder wordt de dataverzameling in hoofdlijnen beschreven.

Brandstofverbruik

Het jaarlijkse brandstofverbruik wordt door de boekhoudafdeling geregistreerd ten behoeve van de wettelijke aangifte. Deze registratie vormt tevens de basis voor het verzamelen van de benodigde gegevens voor de CO₂-Prestatieladder, zodat het energiegebruik nauwkeurig kan worden gemonitord en gerapporteerd.

Lasgassen

Het verbruik van de lasgassen wordt bepaald aan de hand van de in de facturen vermelde aangekochte hoeveelheden gedurende de betreffende periode.

Vliegverkeer

De administratie van de technische cel boekt alle (vlieg)reizen voor het bedrijf en kan daarom alle relevante informatie voor het betreffende jaar aanleveren. Dit kan ook uit de boekhouding gehaald worden aangezien er een post in de boekhouding is voor dergelijke reiskosten.

Elektriciteit

Er wordt gewerkt met maandelijkse afrekeningen voor elektriciteit, waardoor de gegevens ook uit de facturatie kunnen worden verkregen

4.3 AANPASSINGEN

Er is een aanpassing gebeurd aan de structuur van de energieverbruikers. Er kon geen volledig onderscheid gemaakt worden tussen het stookolieverbruik voor verwarming en voor machines, waardoor besloten is om geen onderscheid te maken. De consumables werden hierbij opgesplitst in de lasgassen en de brandstoffen voor machines en verwarming. Dit verandert echter niets aan de eerder berekende cijfers voor 2024.

4.4 UITSLUITINGEN

Frateur-De Pourcq NV te Boom heeft twee koelinstallaties in gebruik. Voor beide installaties is regelmatig een lektest gebeurd, de koelinstallaties voldeden telkens aan de eisen en er werd nog geen koelmiddel aangevuld. Het gebruik van koelmiddelen is daarom niet in rekening gebracht.

Bij de verbranding van fossiele brandstoffen kan er ook distikstofoxide gevormd worden (lachgas). Er zijn emissiefactoren beschikbaar voor N₂O, maar deze worden altijd uitgedrukt in g/km. Voor personenwagens kan de emissiefactor van 0,0048 g/km gebruikt worden, voor zware machines eerder 0,0462 g/km (Volgens de Emissiefactoren wegverkeer 2026, beschikbaar op Emissiefactoren voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie, TNO, geconsulteerd op 05/05/2026)

Als we uitgaan van een gemiddeld brandstofverbruik van de dienstwagens van 5L/100km, dan bekomen we voor 2025 een afstand van ca 2 miljoen km, wat resulteert in 9,6 kg N₂O. Rekening houdend met een broeikaswerking die 273 maal sterker is dan CO₂, dan komt dit overeen met 2,6 ton CO₂e.

Voor de andere brandstoffen gebruikt voor machines en verwarming, gaan we uit van een gemiddelde equivalent brandstofverbruik van 25L/100km. Hiermee komen we voor 2025 aan een afstand van ca 470.000km, wat resulteert in 21,7 kg N₂O. Rekening houdend met de sterkere broeikaswerking komt dit overeen met 5,9 tCO₂e.

De verbranding van brandstoffen in 2025 bij Frateur-De Pourcq zorgt dus bijkomend door de uitstoot van distikstofoxide voor ongeveer 8,5 tCO₂e. Dit is goed voor 1,2% van de directe CO₂-emissies en is niet materieel (<5%).

Andere vormen van niet-CO₂-broeikasgassen worden niet gebruikt en worden eveneens niet geacht vrijgezet te worden bij de activiteiten van Frateur – De Pourcq.

4.5 OPNAME VAN CO₂

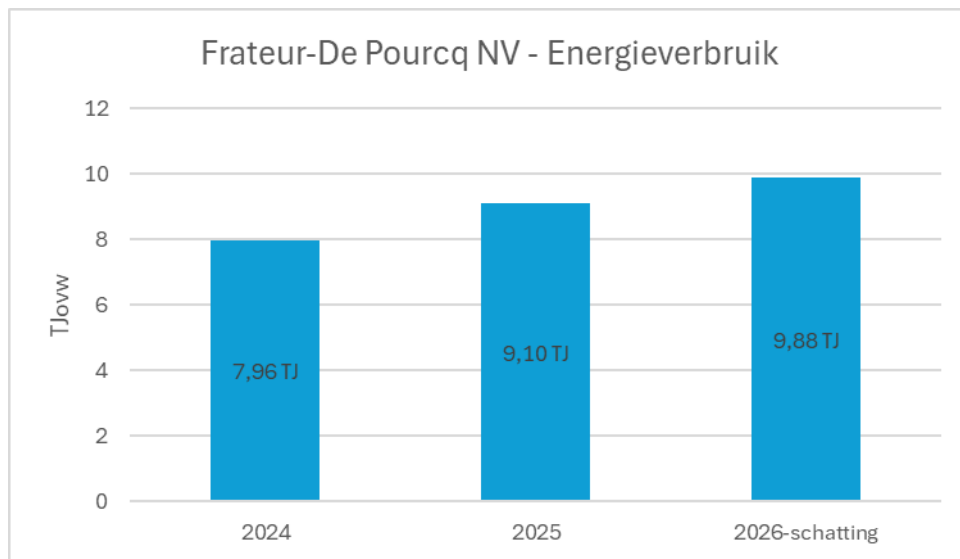
Bij deze berekening wordt geen rekening gehouden met opname van CO₂ of op andere wijze verwijderen van CO₂ uit de lucht. Frateur-De Pourcq NV heeft geen activiteiten die CO₂ opnemen of verwijderen uit de lucht.

4.6 BIOMASSA

Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.

5 ENERGIE

Het totale primaire energieverbruik van Frateur-De Pourcq NV in 2024 is 9,1 TJ.



Figuur 2: Energieverbruik van Frateur-De Pourcq NV.

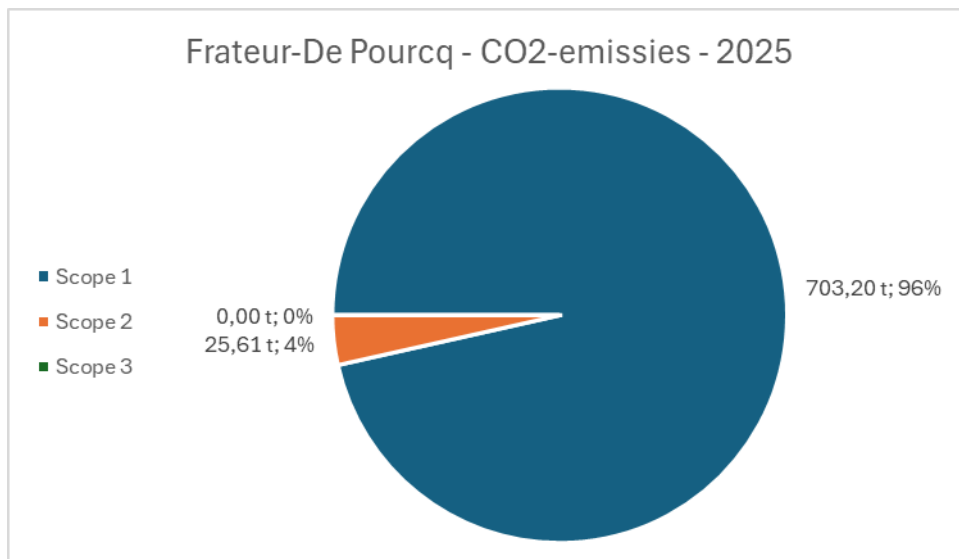
De stijging die zichtbaar is tussen 2024 en 2025 komt voornamelijk op rekening van een stijging van het stookolieverbruik.

6 CO2-EMISSIONS

6.1 HUIDIGE CO2-EMISSIONS

Onderstaande grafiek geeft de CO2-emissies weer voor 2025. De totale CO2-emissie is 728,82 ton, opgesplitst naar scope 1, 2 en 3 is dit respectievelijk 703,20 ton, 25,61 ton en 0 ton. Tegenover basisjaar 2024 betreft dit een stijging met 13%.

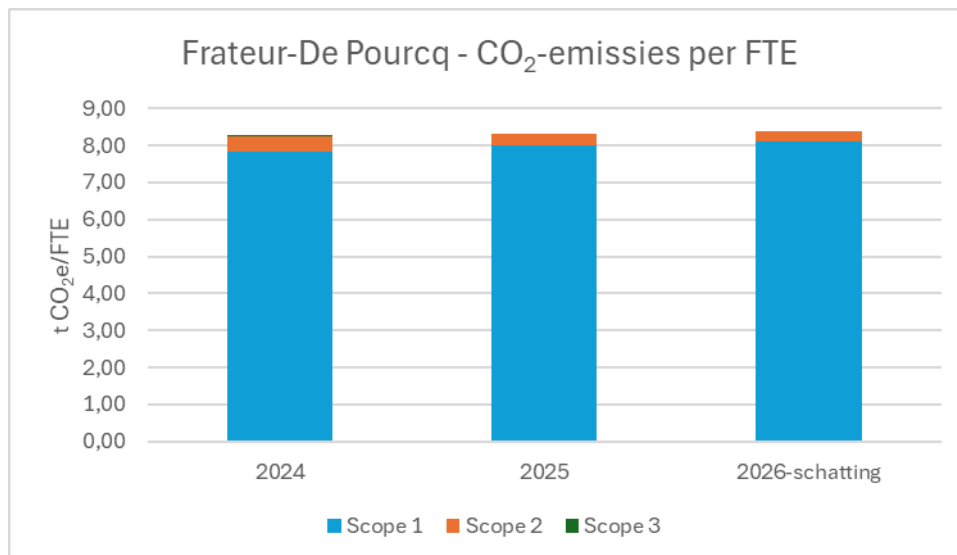
Het grootste deel van de CO2-emissie valt nog steeds onder scope 1. Hierin zit onder andere het brandstofverbruik van de dienstwagens, het stookolieverbruik, het verbruik van brandstoffen voor de machines en de lasgassen.



Figuur 3: CO2-emissies in 2024, onderverdeeld in Scope 1, Scope 2 en Scope 3.

6.2 EMISSIONS PER FTE

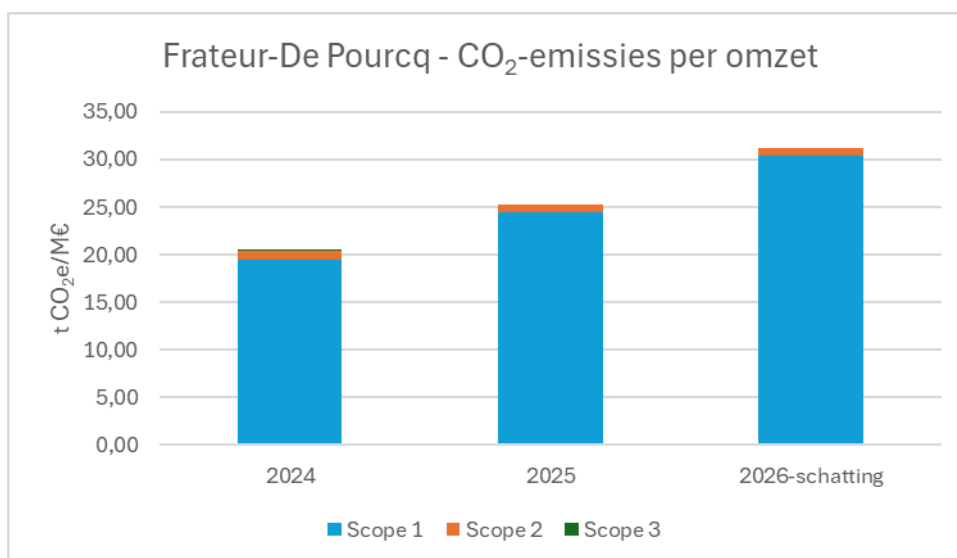
De totale CO2-emissies van Frateur-De Pourcq in verhouding tot het aantal FTE bedragen 8,28 tCO₂e/FTE in 2025. Dit betreft een stijging van slechts 1% tegenover 2024. Dit wil zeggen dat er mogelijk is een correlatie is van de CO2-emissies met het aantal werknemers. Het is echter momenteel niet duidelijk hoe een stijging van het stookolieverbruik hier juist mee te maken heeft.

Figuur 4: CO₂-emissies per FTE.

6.3 EMISSIES NAAR OMZET

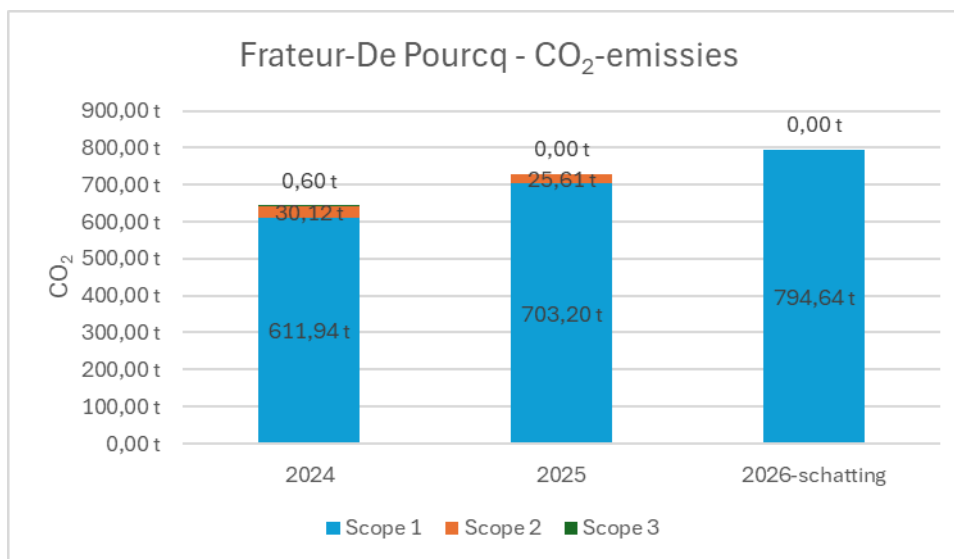
Naast de emissie per FTE is het ook van belang te kijken naar de emissies in relatie tot de omzet, om na te gaan of de toename van de CO₂ footprint niet het gevolg is van een eventuele toename in de werkzaamheden.

De totale CO₂-emissies van Frateur-De Pourcq in verhouding tot de omzet bedragen 20,48 tCO₂e/M€ in 2024. In 2025 stijgt dit tot 25,33 tCO₂e/M€. Dit betreft een stijging met 24%, wat impliceert dat de stijging van de CO₂-emissies niet enkel verklaard kan worden door een toename in de werkzaamheden.

Figuur 5: CO₂-emissies per omzet.

6.4 TREND PER SCOPE

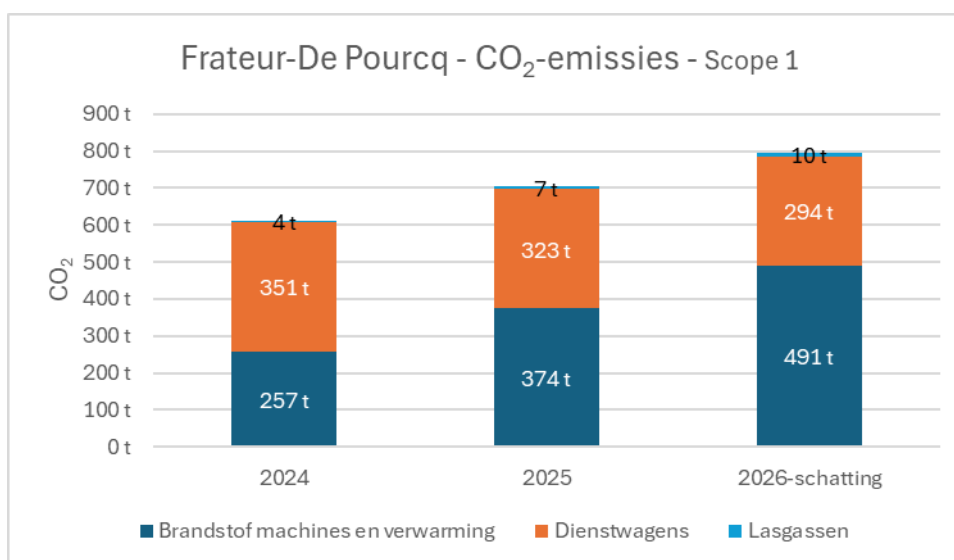
Aangezien dit de tweede CO₂-emissieinventaris betreft, is er met enig voorbehoud een trend zichtbaar voor Scopes 1 en 2. Voor Scope 1 is er een stijgende trend vastgesteld. Dit komt vooral door een toegenomen verbruik van mazout. Voor Scope 2 is er een daling zichtbaar, vermoedelijk komt dit wegens het in gebruik nemen van zonnepanelen in 2025. In de onderstaande grafiek wordt de trend weergegeven per scope.



Figuur 6: CO₂-emissie, basisjaar tot heden met schatting voor komend jaar, per scope.

6.4.1 Scope 1

Onderstaande grafiek geeft de Scope 1 CO₂-emissies weer voor 2024 en 2025 samen met de inschatting voor 2026. Vooral de emissies van brandstof voor machines en verwarming is sterk gestegen. Daarnaast dalen de emissies van de dienstwagens en stijgen de emissies van de lasgassen.



Figuur 7: CO₂-emissie, basisjaar tot heden met schatting voor komend jaar, enkel Scope 1.

Brandstof machines en verwarming

Onder deze categorie vallen alle brandstofverbruiken die niet door dienstwagens gebeurt. Dit omvat de stookolie (zowel voor verwarming als voor machines), benzine in vaten en 2-takt brandstof. Deze categorie is goed voor 51% van de totale CO₂-uitstoot. Er is momenteel een sterk stijgende trend zichtbaar (met 46%) die komt door een sterke stijging van het stookolieverbruik.

Tabel 2: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van de brandstof machines en verwarming

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	257		
2025	374	+46	+46
2026-schatting	491	+31	+91

Dienstwagens

Onder dienstwagens vallen het diesel en benzineverbruik van het wagenpark. Dit is goed voor 44% van de totale CO₂-uitstoot. Er is een licht dalende trend zichtbaar die komt door enerzijds een sterke daling met 13% van het dieselverbruik en anderzijds een stijging van het benzineverbruik met 71%.

Tabel 3: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van de dienstwagens

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	351		
2025	323	-8,1	-8,1
2026-schatting	294	-8,8	-16

Lasgassen

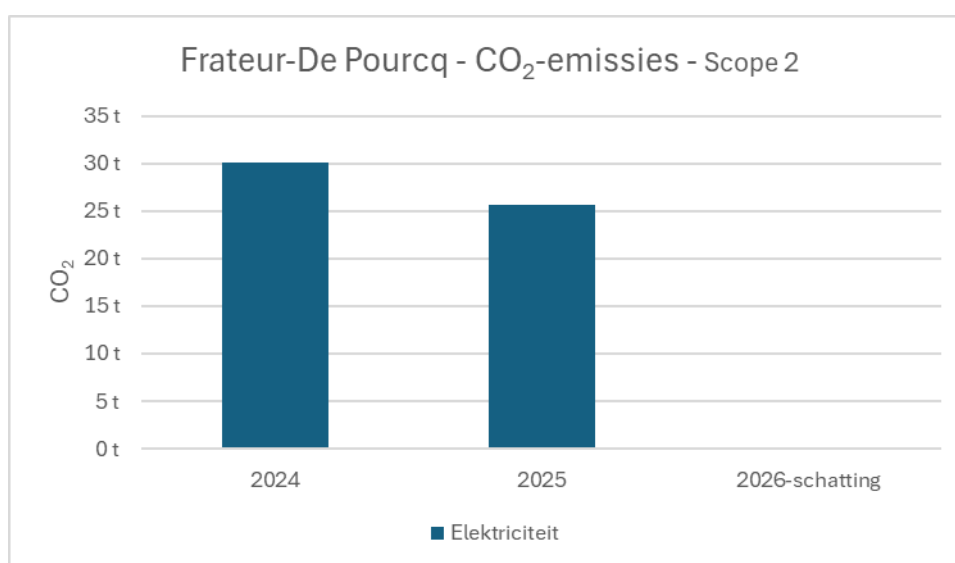
De Scope 1 emissies van de lasgassen zijn goed voor 1% van de totale CO₂-uitstoot. Er is een sterke stijging met 77% zichtbaar, vooral door een stijging van het verbruik van acetyleen.

Tabel 4: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van de consumables

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	4		
2025	7	77	77
2026-schatting	10	44	154

6.4.2 Scope 2

Onderstaande grafiek geeft de Scope 2 CO₂-emissies weer. Deze bestaan momenteel volledig uit elektriciteit van de gebouwen, goed voor 3,5% van de totale CO₂-emissies in 2025. De daling in 2025 komt voornamelijk door de ingebruikname van zonnepanelen.



Figuur 8: CO₂-emissie, basisjaar tot heden, schatting voor volgend jaar, enkel Scope 2.

Elektriciteit

De Scope 2 CO₂-emissies van elektriciteit betreffen uitsluitend het elektriciteitsverbruik in de gebouwen. De daling in 2025 door de ingebruikname van zonnepanelen bedraagt 15%. In de schatting voor 2026 werd rekening gehouden met de verandering naar groene Belgische stroom, maar ook met het realiseren van injectie van overtollige zonnestroom.

Tabel 5: Evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies van elektriciteit

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	30		
2025	26	-15	-15
2026-schatting	-3,8	-115	-112

De CO₂-emissies van de verbruikte elektriciteit werden hierboven berekend volgens een locatie-gebaseerde methode, waarbij één emissiefactor werd gebruikt die de gemiddelde uitstoot op het elektriciteitsnet weergeeft.

Een andere methode hier is de markt-gebaseerde methode, hierbij wordt er per stroombron een aparte accurate emissiefactor gehanteerd. Bij Frateur-De Pourcq te Boom ging het in de jaren 2024 en 2025 om grijze stroom met volgende samenstelling:

Tabel 1: Samenstelling grijze stroom te Boom 2024 – 2025

Periode	Aandeel gas	Aandeel nucleair
1/10/2023 – 1/6/2024	36,70%	63,30%
2/6/2024 – 31/10/2025	38,07%	61,93%
1/11/2025 – 30/09/2026	33,99%	66,01%

Op basis van deze gegevens kunnen volgende emissiefactoren bepaald worden voor de stroom:

Tabel 2: Emissiefactoren voor grijze stroom te Boom 2024 – 2025

Jaar	Aandeel gas	Aandeel nucleair	Emissiefactor kgCO ₂ e/kWh
Basisjaar 2024	37,15%	62,85%	0,163
2025	38,07%	61,93%	0,167

Bij Railconstruct te Anderlues ging het in de jaren 2024 en 2025 om grijze stroom met volgende samenstelling:

Tabel 3: Samenstelling grijze stroom te Anderlues 2024 – 2025

Periode	Aandeel groen	Aandeel gas	Aandeel nucleair
1/01/2024 – 31/12/2024	11,68%	32,42%	55,90%
1/01/2025 – 31/12/2025	0%	38,07%	61,93%

Op basis van deze gegevens kunnen volgende emissiefactoren bepaald worden voor de stroom:

Tabel 4: Emissiefactoren voor grijze stroom te Boom 2024 – 2025

Jaar	Aandeel groen	Aandeel gas	Aandeel nucleair	Emissiefactor kgCO ₂ e/kWh
Basisjaar 2024	11,68%	32,42%	55,90%	0,143
2025	0%	38,07%	61,93%	0,167

Met deze gegevens kunnen we dan de totale Scope 2 emissies berekenen volgens de markt-gebaseerde methode.

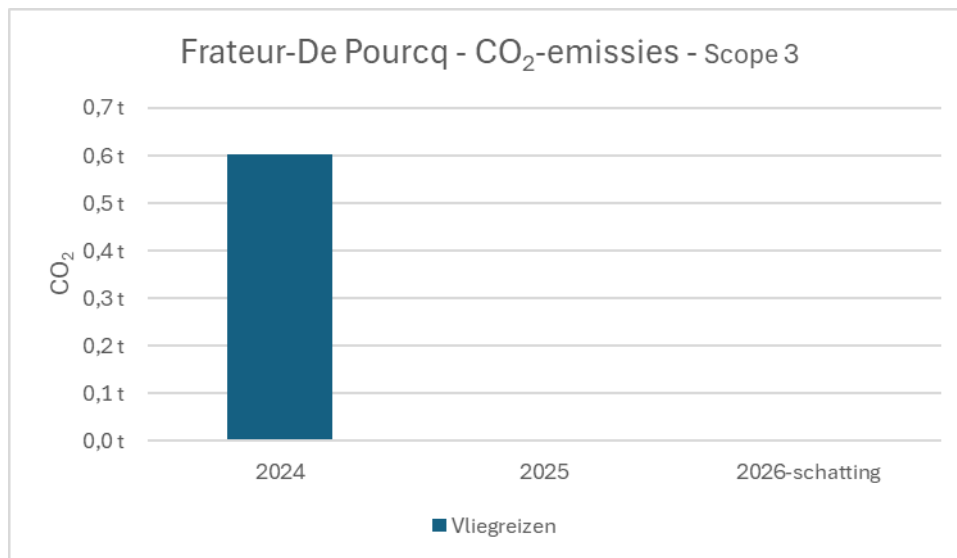
Tabel 5: De Scope 2 CO₂-emissies van elektriciteit, markt-gebaseerde methode

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	29		
2025	26	-12	-12

Voor basisjaar 2024 zijn de emissies volgens de markt-gebaseerde methode lager dan volgens de locatie-methode (-4%). Voor 2025 zijn die nagenoeg gelijk (-0,3%), dit komt doordat de emissiefactor voor beide methodes nagenoeg gelijk is voor 2025.

6.4.3 Scope 3

Onderstaande grafiek geeft de Scope 3 CO₂-emissies weer. De Scope 3 emissies bestaan momenteel volledig uit vliegreizen. In 2025 vonden geen vliegreizen plaats. Voor de schatting voor 2026 wordt ervan uitgegaan dat er ook geen vliegreizen zullen plaatsvinden.



Figuur 9: CO₂-emissie, basisjaar tot heden met schatting volgend jaar, enkel Scope 3.

Vliegreizen

De CO₂-emissies van het zakelijk vliegen in 2024 waren erg beperkt en goed voor slechts 0,094% van de totale CO₂-emissies. In 2025 vonden geen vliegreizen plaats.

Tabel 11: Evolutie van de Scope 3 CO₂-emissies van de vliegreizen

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2024
Basisjaar 2024	0,60		
2025	0,00	-100	-100
2026-schatting	0,00	-	-100

6.5 VERGELIJKING MET DOELSTELLINGEN

Bij het opstellen van deze CO₂-emissieinventaris zijn er nog geen doelstellingen geformuleerd.

7 ONZEKERHEDEN

Deze footprint over 2025 is met zorg opgesteld.

De bekende onzekerheden zijn:

Bij het vliegverkeer werden de afstanden tussen de luchthavens berekend aan de hand van de gegevens op de websites www.vliegtijd.com of www.afstand-berekenen.nl/vliegtijd-berekenen;

Elektriciteit voor laden van (deels) elektrische voertuigen op de site te Boom wordt toegekend aan het elektriciteitsverbruik van de site.

Deze onzekerheden hebben weinig impact op het resultaat van deze CO2-emissieinventaris.