

Categorie	Eenheid	Kg CO ₂ /een heid (WTW)	Kg CO ₂ /een heid (TTW)	Kg CO ₂ /een heid (WTT)	Bron	Toelichting	Datum laatste wijziging
CO₂emissiefactoren 2017							
In deze tabel staan alle CO ₂ -emissiefactoren van de brandstoffen, energiedragers, vervoersbewegingen en koudemiddelen. De factoren hebben betrekking op:							
- Het gebruik van de energiedrager, deze worden ook wel tank-to-wheel emissies genoemd. Het gaat hier dus om de productie van arbeid (bijvoorbeeld de omzetting van elektriciteit in beweging).							
- De productie van de energiedrager, deze worden ook wel de well-to-tank emissies genoemd. Het gaat hier om de processen bij de conversie van energiebron naar energiedrager							
- De optelsom van beide ketenonderdelen; het gebruik van energie + de gelieerde voorketen ('well-to-wheel emissies').							
Het is afhankelijk van het doel van de CO ₂ -inventaris of men alleen de tank-to-wheel emissiefactor hanteert of de well-to-wheel emissiefactor. In het laatste geval is het transparant om de twee onderdelen van de factor beiden te noemen.							
Voor de meest actuele CO ₂ emissiefactoren kijkt u op: www.co2emissiefactoren.nl							
Brandstoffen voertuigen en schepen	Benzine (E95) (NL)	liter	2,74	2,269	0,471	[2]	Het bijmengpercentage biobrandstof op basis van de energie-inhoud (MJ) is 3,3%.
	Benzine (E95) (EUR)	liter	2,8	2,3	0,5	[15]	Deze waarde kan gebruikt worden wanneer er sprake is van internationaal transport. Het bijmengpercentage biobrandstof op basis van de energie-inhoud (MJ) is 3,3%. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van brandstof zijn in dit geval niet meegenomen.
	Benzine (puur)	liter	2,88	2,42	0,46	[15]	Vrijwel pure octaan (samenstelling benzine voor bijmenging met biobrandstof).
	Bio-ethanol (E85)	liter	1,083	0,373	0,71	[2]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen. Er is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote bandbreedte (226-1775 g CO ₂ /liter).
	Bio-ethanol	liter	1,24	0	1,24	[15]	Deze waarde kan gebruikt worden als er sprake is van internationaal transport. De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn in dit geval niet meegenomen.
	Bio-ethanol (mais)	liter	2,186			[6]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen.
	Bio-ethanol (tarwe m	liter	1,39			[6]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen.
	Bio-ethanol (suikerrie	liter	0,914			[6]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen.
	Diesel (NL)	liter	3,23	2,606	0,624	[2]	Het bijmengpercentage biobrandstof op basis van de energie-inhoud (MJ) is 2,6%.
	Diesel (EUR)	liter	3,2	2,58	0,62	[15]	Deze waarde kan gebruikt worden als er sprake is van internationaal transport. Het bijmengpercentage biobrandstof op basis van de energie-inhoud (MJ) is 2,6%.
	Diesel (puur)	liter	3,24	2,67	0,57	[15]	Vrijwel pure diesel (samenstelling diesel voor bijmenging met biobrandstof).
	Biodiesel (B100) (NL)	liter	3,154	0,024	3,13	[2]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen. Er is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote bandbreedte (264 tot 3786 g CO ₂ per liter), op basis van TNO en CE Delft (2014), bron 15.
	Biodiesel (B100) (EUR)	liter	1,92	0	1,92	[15]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn in dit geval niet meegenomen.
	Biodiesel (B100) uit a	liter	0,345	0	0,345	[6]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. De emissies bij de productie van de brandstof ontstaan door het opwerken van afgewerkte olie en transport. Bekend type brandstof in deze categorie is bijvoorbeeld HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) op basis van UCO (Used Cooking Oils).
	Waterstof	liter	1,136	0	1,136	[2]	De waarde betreft een schatting binnen een grote bandbreedte (0,844-57,24 kgCO ₂ /kg H ₂) en is sterk afhankelijk van de productiewijze van de waterstof. Gerekend is met een energieinhoud van 119,4 MJ/kg en 105 gr CO ₂ /MJ. Indien waterstof in kilo's wordt afgerekend, dan kunt u rekenen met 12,53 kg CO ₂ /kg.
	LPG (NL)	liter	1,806	1,61	0,196	[2]	
	LPG (EU)	liter	1,9	1,7	0,2	[15]	
	LNG	kg	3,37	2,7	0,67	[15]	
	CNG (aardgas) (NL)	kg	2,728	2,234	0,494	[2]	
	CNG (aardgas) (EUR)	kg	3,07	2,68	0,39	[15]	Deze waarde kan gehanteerd worden indien er sprake is van internationaal transport.
	Bio-CNG (groengas)	kg	1,039	0,045	0,994	[2]	De CO ₂ emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO ₂ vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikaseffect. Er is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote bandbreedte (-1362-794 gCO ₂ /eenheid).
	Marine Diesel Oil	liter	3,53	2,92	0,61	[15]	
	Marine Gas Oil	liter	3,49	2,88	0,61	[15]	
	Heavy Fuel Oil	liter	3,31	3,05	0,26	[15]	
Brandstoffen energiecentrales en individuele warmteopwekking	Stookolie	liter	3,185			[6]	jan '15
	Ruwe aardolie	kg		3,13		[1]	jan '15
	Orimulsion	kg		2,118		[1]	jan '15
	Aardgascondensaat	kg		2,825		[1]	jan '15
	Petroleum	kg		3,099		[1]	jan '15
	Leisteenolie	kg		2,793		[1]	jan '15
	Ethaan	kg		2,784		[1]	jan '15
	Nafta	kg		3,225		[1]	jan '15
	Bitumen	kg		3,381		[1]	jan '15
	Smeerolien	kg		3,035		[1]	jan '15
	Petroleumcokes	kg		3,432		[1]	jan '15
	Raffinaderijgrondstoff	kg		3,152		[1]	jan '15

Categorie	Eenheid	Kg	Kg	Kg	Bron	Toelichting	Datum laatste wijziging	
		CO2/eenheid (WTW)	CO2/eenheid (TTW)	CO2/eenheid (WTT)				
	Raffinaderij gas	kg		3,028	[1]	Voor elektriciteitsproductie uit afval, hoogovengas en restgassen uit raffinaderijen en petrochemie wordt verondersteld dat deze wordt opgewekt met een rendement dat gelijk is aan het gemiddelde rendement van het productiepark in Nederland (exclusief deze bronnen). Voor deze bronnen is het lastig de brandstof inzet te verdelen over elektriciteitsproductie en de andere functies die deze centrales hebben.	jan '15	
	Chemisch restgas	kg		2,82	[1]	Voor elektriciteitsproductie uit afval, hoogovengas en restgassen uit raffinaderijen en petrochemie wordt verondersteld dat deze wordt opgewekt met een rendement dat gelijk is aan het gemiddelde rendement van het productiepark in Nederland (exclusief deze bronnen). Voor deze bronnen is het lastig de brandstof inzet te verdelen over elektriciteitsproductie en de andere functies die deze centrales hebben.	jan '15	
	Overige oliën	kg		2,947	[1]		jan '15	
	Antraciet	kg		2,88	[1]		jan '15	
	Cokeskolen	kg		2,688	[1]		jan '15	
	Cokeskolen (cokeoven)	kg		2,728	[1]		jan '15	
	Cokeskolen (basismet)	kg		2,568	[1]		jan '15	
	Steenkool	kg		2,339	[1]		jan '15	
	Sub-bitumeneuze kool	kg		1,816	[1]		jan '15	
	Bruinkool	kg		2,02	[1]		jan '15	
	Bitumeneuze leisteen	kg		0,952	[1]		jan '15	
	Turf	kg		1,035	[1]		jan '15	
	Steenkool - bruinkool	kg		2,018	[1]		jan '15	
	Aardgas	Nm3	1,89	1,791	0,099	[1] en [22]	jan '17	
	Propana	liter	1,725	1,53	0,195	[6] en [2]	jan '15	
	Biogas (stortgas)	Nm3	0,398	0	0,398	[6]	De CO2 emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO2 vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikas effect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen.	jan '15
	Biogas (covergisting)	Nm3	1,26	0	1,26	[6]	De CO2 emissies tijdens gebruik worden gelijk aan nul gesteld vanwege het kort cyclische karakter van de koolstof in deze brandstoffen. Er komt weliswaar wel CO2 vrij, echter deze draagt niet bij aan de versterking van het broeikas effect. Emissies door Indirecte Land Use Change Effects door de productie van biobrandstof zijn meegenomen.	jan '15
Elektriciteit	STROOMETIKET			VARIABEL	0,054		stroometiket is het meest specifiek, maar is exclusief de emissies voor de productie van brandstof voor de centrale, die van belang zijn bij fossiele bronnen en biomassa. Deze emissies in de voorketen zijn gemiddeld zo'n 54 gram CO2/kWh. Dit getal kan preciezer berekend worden, afhankelijk van de geleverde stroom. Op het stroom etiket staat ook de herkomst van de geleverde groene stroom (specifieke energiebron en land van oorsprong). Vermeld dit in rapportages.	
	Grijze stroom	kWh	0,526	0,464	0,062		Deze factor kan worden gebruikt voor elektriciteitsconsumptie waar er géén gebruik gemaakt is van stroom met een Garantie van Oorsprong. Het gaat om een voor Nederland representatieve stroommix van kolen, gas en kernenergie.	
	Stroom (onbekend)	kWh	0,355	0,301	0,054	[23]	Deze factor kan worden gebruikt voor elektriciteitsconsumptie waar er niets bekend is over de herkomst van de stroom, bijvoorbeeld bij een laadpaal voor het opladen van elektrische auto's.	
	Windkracht	kWh	0,000	0,000	0,000	[12]	Exclusief de CO2 uitstoot t.g.v. de bouw van windmolens. (ca. 12 gram CO2 per kWh Bron [6] [14]. Dit betreft een gemiddelde waarde op basis van wind op zee en wind geproduceerd op land).	
	Waterkracht	kWh	0,000	0,000	0,000	[12]	Exclusief CO2 uitstoot t.g.v. de bouw van de waterkrachtcentrale. (ca. 4 gram CO2 per kWh (bron [6]) (water op basis van Nederlandse waterkracht (rivieren)). Op basis van Noorse waterkracht geldt 6 gram CO2 per kWh.)	
	Zonne-energie	kWh	0,000	0,000	0,000	[12]	Exclusief de CO2 uitstoot t.g.v. de bouw van de zonnepanelen. Ca. 70 gram CO2 per kWh Bron [19]. Studies rapporteren broeikasgasemissies van zonnepanelen tussen de 10 en 225 g CO2 per kWh).	
	Biomassa	kWh	0,189	"0"	0,189	[23]	Elektriciteit uit biomassa kan afkomstig zijn uit vele soorten biomassa. Bij het gebruik van een brandstof met biogene componenten, worden de CO2-emissies door verbranding niet meegenomen (want onderdeel van een kortcyclische koolstofketen). Wel zijn de de emissies van het produceren, inzamelen, voorbehandelen en vervoeren van de biomassa van belang. Emissiefactoren uit wetenschappelijk onderzoek tonen daarin echter een zeer grote spreiding. We adviseren een factor te gebruiken die van toepassing is op de specifieke leverancier.	
Warmtelevering	Warmte onbekend	GJ	34,54	30,64	3,9	[25] en [26]		
	STEG-centrale	GJ	35,97	32,53	3,44	[25]	Warmte afkomstig uit grootschalige of kleinschalige WKK installaties, die op gas worden gestookt. Dit is verreweg de meest voorkomende soort warmte. Gebruik deze factor als u de warmtebron van uw netwerk niet weet.	mei '16
	Afvalverbrandingsinstallatie	GJ	26,49	23,06	3,44	[25]		mei '16
	Geothermie	GJ	25,05	23,41	1,65	[25]		mei '16
	Biomassa (pellets)	GJ	25,82	15,3	10,52	[25]	Het gaat hier om Nederlandse biomassa.	mei '16
	Restwarmte met bijstook	GJ					Het gaat hierbij om de afname van restwarmte en bijstook. De leverancier van restwarmte zet gasturbines in om op de momenten dat er geen of onvoldoende restwarmte beschikbaar is de klant van warmte te voorzien.	mei '16
	Restwarmte zonder bijstook	GJ	21,53	20,63	0,9	[25]	Het gaat hierbij om de afname van restwarmte waarbij de klant zelf de pieken opvangt op de momenten dat er geen of onvoldoende restwarmte beschikbaar is.	mei '16
		GJ	8,8	7,9	0,9	[25]		mei '16
Personenvervoer								
Auto	Gewichtsklasse voertuig	Brandstof	0,22	0,181	0,039	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype en een brandstofmix van 65,5% Benzine, 31,1% Diesel, 3,4% LPG en een auto in de gewichtsklasse middelzwaar (ca. 1170 kg). 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 1,39 (Bron 2).	
	Klein (< 950 kg)	Benzine	0,177	0,147	0,03	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een kleine personenauto op benzine heeft een massa van kleiner dan 950 kg en doorgaans een motorinhoud van minder dan 1,6 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen kleine en middelzware auto's is uitgegaan van een 21% zuinigere verbruik (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	

Categorie	Eenheid						Bron	Toelichting	Datum laatste wijziging
	Benzine	Middel (950 - 1.350 kg)	voertuigkilometer	0,224	0,186	0,038	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een middelzware personenauto op benzine heeft een massa van minimaal 950 en maximaal 1350 kg, gemiddeld 1150 kg en doorgaans een motorinhoud van 1,6 - 2,0 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. 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 1,39 (Bron 2).	
	Benzine	Groot (>1.350 kg)	voertuigkilometer	0,253	0,21	0,043	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De klasse zware auto op benzine weegt meer dan 1350 kg en heeft doorgaans een motorinhoud > 2,0 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen middelzware en grote auto's is uitgegaan van een meerverbruik van gebruik 13% (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	Benzine	Hybride	voertuigkilometer	0,171	0,142	0,029	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een hybride kan tot 35% zuiniger zijn dan een vergelijkbare auto zonder elektrische ondersteuning. Uit metingen aan het praktijkverbruik van hybride auto's die gebruikt worden als bedrijfsvoertuig werd echter slechts 20% minder verbruik aangetoond. 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 1,39 (Bron 2).	
	Benzine	plug-in hybride	voertuigkilometer	0,146	0,088	0,058	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een plug in hybride kan tot 40% zuiniger zijn dan een vergelijkbare auto zonder elektrische ondersteuning en accu. Uit metingen aan het praktijkverbruik van hybride auto's die gebruikt worden als bedrijfsvoertuig werd echter een zwaar variërend minder verbruik aangetoond. 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 1,39 (Bron 2).	
	Diesel	Klein (voertuig gewicht < 1050 kg)	voertuigkilometer	0,168	0,135	0,033	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een kleine personenauto op diesel heeft een massa van kleiner dan 1050 kg en doorgaans een motorinhoud van minder dan 1,8 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen lichte en middelzware auto's is uitgegaan van een 21% zuiniger verbruik (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	Diesel	Middel (voertuig gewicht 1050 - 1.450 kg)	voertuigkilometer	0,213	0,171	0,042	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een middelzware personenauto op diesel heeft een massa van minimaal 1050 en maximaal 1450 kg en doorgaans een motorinhoud van 1,8 - 2,2 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. 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 1,39 (Bron 2).	
	Diesel	Groot (voertuig gewicht > 1.450 kg)	voertuigkilometer	0,241	0,193	0,047	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De klasse zware auto op diesel weegt meer dan 1450 kg en heeft doorgaans een motorinhoud meer dan 2,2 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen middelzware en grote auto's is uitgegaan van een meerverbruik van 13% (Bron 2). In sommige gevallen kan dit veel meer zijn. 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 1,39 (Bron 2).	
	Diesel	Hybride	voertuigkilometer	0,157	0,126	0,031	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. 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 1,39 (Bron 2).	
	LPG	Licht (voertuig gewicht < 1000 kg)	voertuigkilometer	0,192	0,175	0,016	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een kleine personenauto op LPG heeft een massa van kleiner dan 1000 kg en doorgaans een motorinhoud van minder dan 1,6 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen kleine en middelzware auto's is uitgegaan van een 21% zuiniger verbruik (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	LPG	Middel (voertuig gewicht 1000 - 1.400 kg)	voertuigkilometer	0,196	0,175	0,021	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een middelzware personenauto op LPG heeft een massa van minimaal 1000 en maximaal 1400 kg, en doorgaans een motorinhoud van 1,6 - 2,0 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. 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 1,39 (Bron 2).	
	LPG	Zwaar (voertuig gewicht > 1.400 kg)	voertuigkilometer	0,221	0,198	0,024	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De klasse zware auto op LPG heeft doorgaans een massa van meer dan 1400 kg en een motorinhoud van meer dan 2,0 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen middelzware en grote auto's is uitgegaan van een meerverbruik van gebruik 13% (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	Aardgas/	Licht (voertuig gewicht < 1100 kg)	voertuigkilometer	0,149	0,122	0,027	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. Een kleine personenauto op CNG heeft een massa van kleiner dan 1000 kg en doorgaans een motorinhoud van minder dan 1,6 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen kleine en middelzware auto's is uitgegaan van een 21% zuiniger verbruik (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	Aardgas/	Gemiddeld (voertuig gewicht 1100 - 1.500 kg)	voertuigkilometer	0,189	0,154	0,035	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype en een auto in de gewichtklasse middelzwaar (ca. 1170 kg). 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 1,39 (Bron 2).	
	Aardgas/	Zwaar voertuig gewicht > 1.500 (kg)	voertuigkilometer	0,214	0,174	0,039	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De klasse zware auto op CNG heeft doorgaans een massa van meer dan 1400 kg en een motorinhoud van meer dan 2,0 L. Het gaat om het praktijkverbruik van de auto's. Voor de differentiatie tussen middelzware en grote auto's is uitgegaan van een meerverbruik van gebruik 13% (Bron 2). 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 1,39 (Bron 2).	
	Bio-CNG	Gemiddeld	voertuigkilometer	0,075	0,006	0,07	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype en een auto in de gewichtklasse middelzwaar (ca. 1170 kg). 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 1,39 (Bron 2). Wat betreft well-to-tank emissie is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote range (Bron 2)	

Categorie	Eenheid			Kg	Kg	Kg	Bron	Toelichting	Datum laatste wijziging
				CO2/eenheid (WTW)	CO2/eenheid (TTW)	CO2/eenheid (WTT)			
	Bio-ethanol	Gemiddeld	voertuigkilometer	0,122	0,042	0,081	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype en een auto in de gewichtklasse middelzwaar (ca. 1170 kg). 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 1,39 (Bron 2). Wat betreft well-to-tank emissie is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote range (Bron 2)	
	Biodiesel	Gemiddeld	voertuigkilometer	0,207	0,001	0,206	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype en een auto in de gewichtklasse middelzwaar (ca. 1170 kg). 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 1,39 (Bron 2). Wat betreft well-to-tank emissie is een schatting gemaakt van een middenwaarde uit een grote range (Bron 2)	
	Waterstof	Gemiddeld	voertuigkilometer	0,126	0	0,126	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De waterstofauto stoot geen andere emissies uit dan waterdamp. Er zijn dus alleen slijtage- en well-to-tank-emissies. De well-to-tank-emissies van waterstof zijn sterk afhankelijk van de productiemethode. Het kan onder andere worden geproduceerd uit kolen, aardgas en met behulp van elektriciteit. Voor waterstof is daarom ook een bandbreedte opgenomen (Bron 2)	
	Elektrisch	Grijze stroom	voertuigkilometer	0,107	0	0,107	[2]	Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype. De well-to-tank-emissies van de elektrische auto zijn in deze gebaseerd op de emissies van de gemiddelde elektriciteitsmix (zie elektriciteit). Wordt een specifieke energiebron ingekocht dan dient de emissiefactor van de betreffende elektriciteit te worden gebruikt vermenigvuldigd met de geschatte zuinigheid van een elektrische auto: 0,23 kWh/vkm (CE Delft, 2014).	
Fiets	Elektrisch	Grijze stroom	voertuigkilometer	0,007	0	0,001	[2]		
Minibus (max. 8 personen)		Diesel	voertuigkilometer	0,298	0,24	0,058	[2]	Het gaat om middelzware bestelbussen, met een leeggewicht van ca. 2000 kg (vergelijkbaar met taxi/belbus) (Bron 2).	
Minibus		Benzine	voertuigkilometer	0,312	0,252	0,06		Het gaat om middelzware bestelbussen, met een leeggewicht van ca. 2000 kg (vergelijkbaar met taxi/belbus) (Bron 2).	
Minibus		LPG	voertuigkilometer	0,274	0,221	0,053		Het gaat om middelzware bestelbussen, met een leeggewicht van ca. 2000 kg (vergelijkbaar met taxi/belbus) (Bron 2).	
Toeringcar		Diesel	reizigerskilometer	0,033	0,027	0,006	[2]	Deze factor is berekend op basis van een bezettingsgraad van 31,6 (Bron 2). Om emissies terug te rekenen voor personenvervoer dient hiervoor gecorrigeerd te worden. Uitgegaan is van een gemiddeld wegtype.	
		Diesel	voertuigkilometer	1,043	0,853	0,19	[2]		
OV algemeen			reizigerskilometer	0,036	0,025	0,011	[2] en [29]	Op basis van het gemiddelde aandeel vervoerswijzen in het openbaar vervoer door reizigers: 19% OV-bus gemiddeld, 3% tram, 3% metro, 75% trein gemiddeld [2]	
Trein	Treintype onbekend	Gemiddeld	reizigerskilometer	0,006	0,005	0,001	[2] en [29]	Berekend op basis van de samenstelling van het Nederlandse treinenpark (5% stoptreinen op diesel, 20% stoptreinen op elektriciteit en 75% intercitytreinen op elektriciteit) [2], het gebruik van groene stroom [29] en een bezettingsgraad van 29%. De emissiefactor is exclusief voor- en natransport en omrijden (lege treinen).	
	Stoptrein	Gemiddeld	reizigerskilometer	0,024	0,019	0,005	[2] en [29]	Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient men de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 23% (2). De emissiefactoren zijn exclusief voor- en natransport en ook de omrijfactor is buiten beschouwing gelaten. Bij de stoptrein wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een elektrische en een dieseltrein. Voor de gemiddelde stoptrein is op basis van de aangeleverde data aangenomen dat 80% van de reizigerskilometers wordt gereden in een elektrische trein en 20% in een dieseltrein.	
	Intercity		reizigerskilometer	0	0	0	[2] en [29]	Ook geldig voor het Intercity Direct traject (HSL). Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 32% (2). De emissiefactoren zijn exclusief voor- en natransport en ook de omrijfactor is buiten beschouwing gelaten.	
	Trein Internationaal		reizigerskilometer	0,026	0	0,026	[2] en [29]	Voorheen HSL genaamd. De HSL in Nederland rijdt nu echter ook op groene stroom. Voor internationale treinen zijn geen recente cijfers bekend. (29). Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 57% (2). De emissiefactoren zijn exclusief voor- en natransport en ook de omrijfactor is buiten beschouwing gelaten.	
Bus	Type onbekend	Brandstof onbekend	reizigerskilometer	0,14	0,113	0,027	[2]	Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 9,00 (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET.	
	Streekbus	Brandstof onbekend	reizigerskilometer	0,135	0,109	0,026	[2]	Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 9,00 (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET.	
	Stadsbus	Brandstof onbekend	reizigerskilometer	0,146	0,118	0,028	[2]	Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 9,00 (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET.	
	Type onbekend	Elektrisch	reizigerskilometer	0,134	0	0,134	[2]	Om de CO2 uitstoot per voertuigkilometer te berekenen dient met de gegeven waarden te corrigeren met een bezetting van 9,00 (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET. Niet geïmplementeerde elektriciteit.	
Metro	Elektrisch		reizigerskilometer	0,095	0	0,095	[2]	Op basis van het gemiddelde elektriciteitsverbruik van 0,18 kWh per rkm, niet geïmplementeerde elektriciteit en 14% bezetting (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET.	
Tram	Elektrisch		reizigerskilometer	0,084	0	0,084	[2]	Op basis van een gemiddelde elektriciteitsverbruik van 0,16 kWh per rkm, niet geïmplementeerde elektriciteit en 14% bezetting (Bron 2). De gemiddelde bezettingsgraad van bus, tram en metro is door CE Delft (2014) bepaald op basis van jaarverslagen van HTM, GVB en RET.	
Vliegtuig	Regionaal	< 700 km	reizigerskilometer	0,297	0,278	0,019	[2]	Het is van belang om een onderscheid te maken in de afstandsklassen voor vliegvluchten. Dit omdat het broeikas-effect voor vliegen op grote hoogte flink verschilt van de emissies voor landen, taxiën en opstijgen (LTO emissies). Met de indeling in drie afstandsklassen benaderen de data het beste de werkelijke situatie.	
	Europees	700 - 2.500 km	reizigerskilometer	0,2	0,187	0,013	[2]	Het is van belang om een onderscheid te maken in de afstandsklassen voor vliegvluchten. Dit omdat het broeikas-effect voor vliegen op grote hoogte flink verschilt van de emissies voor landen, taxiën en opstijgen (LTO emissies). Met de indeling in drie afstandsklassen benaderen de data het beste de werkelijke situatie.	
	Intercontinentaal	> 2.500 km	reizigerskilometer	0,147	0,137	0,01	[2]	Het is van belang om een onderscheid te maken in de afstandsklassen voor vliegvluchten. Dit omdat het broeikas-effect voor vliegen op grote hoogte flink verschilt van de emissies voor landen, taxiën en opstijgen (LTO emissies). Met de indeling in drie afstandsklassen benaderen de data het beste de werkelijke situatie.	
Goederenvervoer									
Bulkgoederen	Bestelauto	> 2 ton	tonkilometer	1,153	0,895	0,258	[24], tabel 6	Laadcapaciteit max. 1,2 ton. Veelal pakketbezorgdiensten.	jan '17
	Vrachtwagen	Klein (< 10 ton)	tonkilometer	0,432	0,336	0,096	[24], tabel 6	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane voertuigmassa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Betreft mn. vrachtwagens van bezorgdiensten en verhuisbedrijven. Ladingcapaciteit is 3 ton.	jan '17
		Gemiddeld (10-20 ton)	tonkilometer	0,259	0,201	0,058	[24], tabel 6	Komt veel voor. De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane voertuigmassa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit is 7,5 ton.	jan '17
		Groot (>20 ton)	tonkilometer	0,11	0,086	0,024	[24], tabel 6	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane voertuigmassa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit is 28 ton.	jan '17

Categorie	Eenheid		tonkilome- ter	Kg	Kg	Kg	Bron	Toelichting	Datum laatste wijziging
				CO2/een heid (WTW)	CO2/een heid (TTW)	CO2/een heid (WTT)			
		Trekker met oplegger zwaar	tonkilome- ter	0,082	0,064	0,018	[24], tabel 6	Komt veel voor. Ladingcapaciteit is 29,2 ton.	jan '17
		LZV	tonkilome- ter	0,079	0,061	0,018	[24], tabel 6	LZV = Lange zware voertuigen. Komen niet in stedelijke gebieden. Ladingcapaciteit 40,8 ton.	jan '17
	Trein	Diesel	tonkilome- ter	0,018	0,014	0,004	[24], tabel 13	Inclusief omrijden, leegrijden en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 1.914 ton	jan '17
		Elektrisch	tonkilome- ter	0,01	0	0,01	[24], tabel 13	Inclusief omrijden, leegrijden en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 1.914 ton	jan '17
		Gemiddeld	tonkilome- ter	0,012	0,003	0,009	[24]	Gemiddeld in Nederland. Combinatie van 80% elektrisch en 20% diesel. Inclusief omrijden, leegrijden en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 1.914 ton	jan '17
	Binnenvaar	Klein, 300-600 ton (Spits-Kempenaar)	tonkilome- ter	0,041	0,032	0,009	[24], tabel 18	Gemiddelde factor van CEMT en Waal, middelzwaar transport. De gewichtsklasse geeft een range van de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het schip plus het laadvermogen). De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. Nb. Past uw vaartuig niet in de gegeven ranges, raadpleeg dan het brondocument.	jan '17
		550 ton	tonkilome- ter				vervalt		jan '17
		Gemiddeld, 1500-3000 ton (RHK-groot Rijnschip)	tonkilome- ter	0,03	0,023	0,007	[24], tabel 19	Meest voorkomend type. Waal en zwaar transport zijn representatief. De gewichtsklasse geeft een range van de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het schip plus het laadvermogen). De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. Nb. Past uw vaartuig niet in de gegeven ranges, raadpleeg dan het brondocument.	jan '17
		Groot, 5000-11000 ton (koppelverband-duwbak)	tonkilome- ter	0,021	0,016	0,005	[24], tabel 19	Waal en zwaar transport zijn representatief. De gewichtsklasse geeft een range van de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het schip plus het laadvermogen). De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. Nb. Past uw vaartuig niet in de gegeven ranges, raadpleeg dan het brondocument.	jan '17
	Zeevaart	Klein (0-5 dwkt)	tonkilome- ter	0,027	0,022	0,005	[24], tabel 24	Middelzwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. De klasse geeft de maximaal toegestane lading aan van brandstof, ballastwater en lading (deadweight tonnage in kiloton).	jan '17
		Middel (5-10 dwkt)	tonkilome- ter	0,021	0,017	0,004	[24], tabel 24	Middelzwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. De klasse geeft de maximaal toegestane lading aan van brandstof, ballastwater en lading (deadweight tonnage in kiloton).	jan '17
		Groot (10-20 dwkt)	tonkilome- ter	0,015	0,012	0,003	[24], tabel 25	Meest representatieve vervoerswijzen/ komt het vaakst voor. Zwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren en exclusief voor- en natransport. De klasse geeft de maximaal toegestane lading aan van brandstof, ballastwater en lading (deadweight tonnage in kiloton).	jan '17
Containers	Bestelauto		tonkilome- ter				vervalt, zie bulk en stukgoederen		jan '17
	Vrachtwag	3,5 tot 10 ton	tonkilome- ter				vervalt		jan '17
		10 tot 20 ton	tonkilome- ter				vervalt		jan '17
		> 20 ton	tonkilome- ter	0,2	0,155	0,045	[24], tabel 9	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit 1 TEU	jan '17
		> 20 ton met aanhang-er	tonkilome- ter	0,117	0,091	0,026	[24], tabel 9	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit 2 TEU.	jan '17
		Trekker met oplegger zwaar	tonkilome- ter	0,102	0,08	0,022	[24], tabel 9	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit 2 TEU.	jan '17
		LZV	tonkilome- ter	0,093	0,073	0,02	[24], tabel 9	De gewichtsklasse geeft de maximaal toegestane massa aan (i.e. het gewicht van het voertuig plus het laadvermogen). Ladingcapaciteit 3 TEU.	jan '17
	Trein	Diesel	tonkilome- ter	0,03	0,023	0,007	[24], tabel 15	Inclusief omrijden, lege containers en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 90 TEU	jan '17
		Elektrisch	tonkilome- ter	0,016	0	0,016	[24], tabel 15	Inclusief omrijden, lege containers en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 90 TEU	jan '17
		Gemiddeld	tonkilome- ter	0,019	0,005	0,014	[24]	Gemiddeld in Nederland: combinatie van 80% elektrisch en 20% diesel. Inclusief omrijden, lege containers en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 90 TEU	jan '17
	Binnenvaar	40 TEU (Neo Kemp)	tonkilome- ter	0,045	0,035	0,01	[24], tabel 21	Gemiddelde factor van CEMT III en Waal, middelzwaar transport. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		96 TEU (Rijn Herne Kanaal)	tonkilome- te	0,044	0,034	0,01	[24], tabel 21	Waal representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		208 TEU (Groot Rijnschip)	tonkilome- ter	0,024	0,018	0,006	[24], tabel 21	Waal representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		348 TEU (koppelverband)	tonkilome- ter	0,017	0,013	0,004	[24], tabel 21	Waal representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		Gemiddeld	tonkilome- ter	0,019	0,005	0,014	[24]	Gemiddeld in Nederland: combinatie van 80% elektrisch en 20% diesel. Inclusief omrijden, lege containers en exclusief voor- en natransport. Ladingcapaciteit 90 TEU	jan '17
	Zeevaart	150 TEU	tonkilome- ter				vervalt		jan '17
		Klein (635 TEU, feeder)	tonkilome- ter	0,035	0,027	0,008	[24], tabel 27	Middelzwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		Gemiddelde (4080 TEU, panamax)	tonkilome- ter	0,021	0,016	0,005	[24], tabel 27	Meest voorkomende type. Middelzwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
		Groot (8170 TEU, Suezmax)	tonkilome- ter	0,015	0,012	0,003	[24], tabel 27	Middelzwaar transport is representatief. De factor is inclusief omvaren, lege containers en exclusief voor- en natransport.	jan '17
Koudemiddelen	R22		kg	1810			[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO2-inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO2; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.	jan '15

Categorie	Eenheid	Kg CO2/eenheid (WTW)	Kg CO2/eenheid (TTW)	Kg CO2/eenheid (WTT)	Bron	Toelichting	CO ₂ emissiefactoren		Datum laatste wijziging
	R134a	kg	1430		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R125	kg	3500		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R143a	kg	4470		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R32	kg	675		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R404a	(44% R125; 52% R143a; 4% R134a) kg	3922		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R507	(50% R143a; 50% R125) kg	3985		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R407c	(23% R32; 25% R125; 52% R134a) kg	1774		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R410a	(50% R32; 50% R125) kg	2088		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	
	R422d	(65,1% R125; 31,5% R134a; 3,4% R600a) kg	2729		[7]	De waarden in deze tabel kunnen worden gebruikt om de klimaatschade van lekkend koelmiddel in een CO ₂ -inventaris op te nemen. Het aardopwarmingsvermogen (GWP) wordt berekend als het opwarmingsvermogen in een periode van 100 jaar van 1 kg van een gas ten opzichte van 1 kg CO ₂ ; Emissies tijdens de productie (WTT) zijn niet bekend en niet meegenomen. Het totale GWP voor een mengsel is berekend via het gewogen gemiddelde van de bestanddelen.		jan '15	

Bronnen:

1. RvO: Nederlandse lijst Energiedragers en standaard CO₂ emissiefactoren 2017
2. CE Delft, 2014. STREAM personenvervoer 2014
3. CE Delft, 2012. Achtergrondgegevens Stroometikettering 2011.
4. World Resources Institute, 2014. Green House Gas protocol – scope 2
5. LNG facts & figures
6. CE Delft, 2011. Conversiefactoren voor de CO₂-prestatieladder ProRail Update factoren 2011
7. IPCC 2007 AR4: Myhre, G., D. Shindell, F.-M. Bréon, W. Collins, J. Fuglestvedt, J. Huang, D. Koch, J.-F. Lamarque, D. Lee, B. Mendoza, T. Nakajima, A. Robock, G. Stephens, T. Takemura and H. Zhang, 2013: Anthropogenic and Natural Radiative Forcing. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. [https://www.ghgprotocol.org/sites/default/files/ghgp/Global-Warming-Potential-Values \(Feb 16 2016\)_1.pdf](https://www.ghgprotocol.org/sites/default/files/ghgp/Global-Warming-Potential-Values%20(Feb%2016%202016)_1.pdf)
8. CEN-EN 16258:2012 (allocation methodology CO₂ of Road Freight Transport
9. Milieu Centraal, Brondata Autokopen
10. CE Delft, 2008. STREAM – Studie naar transport emissies van alle modaliteiten
11. CE Delft, 2014 Achtergrond stroometikettering 2013
12. JRC (2013) [online] <http://iet.jrc.ec.europa.eu/about-jec/downloads>
13. Compendium voor de leefomgeving (2014) [online] <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0386-Windvermogen-in-Nederland.html?i=6-38>
14. NEN-EN 16258 (2012) GHG methodology freight transport (Annex I p.24 & Annex H p.51)
15. CE Delft/TNO, 2012
16. Spath P.L., M.K. Mann, D.R. Kerr, 1999. Life Cycle Assessment of Coal-fired Power Production, U.S. Department of Energy, National Renewable Energy Laboratory, <http://www.nrel.gov/docs/fy99osti/25119.pdf>
17. Spath P.L., M.K. Mann, Life Cycle Assessment of a Natural Gas Combined-Cycle Power Generation System, U.S. Department of Energy, National Renewable Energy Laboratory, <http://www.nrel.gov/docs/fy00osti/27715.pdf>
18. IPCC [O. Edenhofer, R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, K. Seyboth, P. Matschoss, S. Kadner, T. Zwickel, P. Eickemeier, G. Hansen, S. Schlömer, C. von Stechow (eds.)], 2011, IPCC Special Report on Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation. Prepared by Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1075 pp.
19. Harmelink M., L. Bosselaar, P. Boonekamp, J. Gerdes, R. Segers, H. Pouwelse, M. Verdonk, 2012. Berekening van de CO₂-emissies, het primair fossiel energiegebruik en het rendement van elektriciteit in Nederland. Agentschap NL i.s.m. ECN, CBS en PBL.
20. United Nations Framework Convention on Climate Change, 2014. Report of the Conference of the Parties on its nineteenth session, held in Warsaw from 11 to 23 November 2013 Addendum Part two: Action taken by the Conference of the Parties at its nineteenth session.
21. Louwen, 2012. Comparison of Life Cycle Greenhouse Gas Emissions of Shale Gas with Conventional Fuels and Renewable Alternatives. Comparing a possible new fossiel fuel with commonly used energy sources in the Netherlands. Universiteit Utrecht, augustus 2012.
22. Otten M. & Afman M., 2015. Emissiekentallen elektriciteit – Kentallen inclusief upstream emissies. CE Delft.
23. CE Delft oktober 2016, Stream goederenvervoer 2016, Otten M., t Hoen M en Den Boer E.
24. CE Delft, 2016. Ketnmissies warmtelevering – Directe en indirecte CO₂-emissies van warmte technieken.
25. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/02/09/evaluatie-warmtetewet-en-toekomstig-marktontwerp-warmte>
26. Roberto Turconin, Alessio Boldrin, Thomas Astrup, 2013. Life cycle assessment (LCA) of electricity generation technologies: Overview, comparability and limitations. In: Renewable and Sustainable Energy Reviews 28 (2013) p. 555–565.
27. Milieucentraal, CE Delft & Stichting Stimular, 2017. co2factor stroomverbruik <https://www.co2emissiefactoren.nl/co2emissiefactoren/co2-factor-stroomverbruik-20-11-2017/29>. Stimular,
28. Emissiecijfers openbaar vervoer (dec, 2017) . <https://www.co2emissiefactoren.nl/co2emissiefactoren/emissiecijfers-openbaar-vervoer-dec-2017/>
29. KandT-Zilverberg, 2018 CO₂ emissiefactoren voor Nederlandse houtige biobrandstoffen en -grondstoffen. Voor gedetailleerder berekening is ook een rekenool beschikbaar, zie: <https://e-land.info/>
30. Ramchandra Bhandari , Clemens A. Trudewind, Petra Zap, 2012. Life Cycle Assessment of Hydrogen Production Methods – A Review.