

Verificatie	Project:	Projectplan: Nationale Campagne Slimme Bandenpompen	Resultaten toets op de criteria	
	Kenmerk:	Band op Spanning - SNK-F-1	32	Ja
	Datum:	12. Aug 22	0	Nee
	Verificateur	Loek Verwijst	0	?
	Verificatiedatum:	04. Jul 22	0	NVT
	Verificatieperiode:	1 maart 2022 t/m 12 juni 2022		
	Conclusie:	Zie verificatierapport		

NB: Dit verificatieschema is een afgeleid document ter ondersteuning van een gestructureerd verificatieproces. Bij validatie en verificatie zijn SNK Regels leidend, gevolgd door het bepaalde in het betreffende Methodedocument. Wel kunnen tijdens het validatie en verificatie proces aanvullende eisen worden gesteld waar het algemene principes betreft, zoals de nauwkeurigheid van GHG-emissieberekeningen of het toepassen van conservatieve aannames.

Methode-document:	Type project:	CO2 emissiereductie door gebruik van slimmer werkende bandenpompen voor auto's
	Datum:	02. Dez 21
	Kenmerk:	SNK – Slimme Bandenpomp - 003
	Status:	vastgesteld
	Relevant voor verificatie*:	Dit document is gebaseerd op het validatieschema van SNK. In kolom F is een filter ingebouwd, voor alle criteria die relevant zijn voor de verificatie, al dan niet vanwege een specifieke referentie naar de verificateur, of omdat het criterium naar periodieke monitoring refereert. In dat laatste geval, kan de verificateur signaleren dat een update in het projectplan nodig is, die een dusdanige omvang heeft dat dit goedkeuring van de validator vereist.

Samenvatting: De verificatie is in goede samenwerking en interactie verlopen. Het was duidelijk te merken dat de projecteigenaar betrokken is geweest bij de ontwikkeling van de methode en de validatie. Het projectdoel is helder omschreven, de methode om emissiereducties te berekenen heeft zich in de interactie met SNK duidelijk ontwikkeld in de loop van de tijd. Hier moesten keuzes gemaakt worden tussen juistheid en ook praktijkabiliteit. Zoals in dit rapport te zien, zijn alle relevante criteria positief getoetst. Tijdens het verificatiebezoek zijn betreft de documentatie enkele opmerkingen gemaakt mbt het voeren van versienumers en twee kleine updates in het monitoringsrapport (datumnotatie in bijlage 6 en het toevoegen van een indicatie of een pomp ook op netstroom is aangesloten). Daarnaast is het rekenblad uitgebreid, zodat we alle berekeningen via formules in excel konden verifiëren, ook hoe via de tussenstappen de totalen berekend zijn. Daarnaast is ook de bronvermelding in het rekenblad uitgebreid. Deze aanpassingen zijn na het verificatiebezoek doorgevoerd en op 20 juli aan de verificatieinstelling gestuurd. Alle aanpassingen konden worden goedgekeurd.

Hoofdstuk Methodedoc	Criterium-nummer	Criteria voor verificatie, (afgeleid) uit Methodedocument.	Project voldoet Ja/Nee/?/NVT	Bevindingen verificateur op criterium/resultaat	Relevant voor verificatie
	3.1	Er is geen wet- of regelgeving die een dergelijke verbeterde werking van luchtapparatuur voorschrijft of in de toekomst gaat voorschrijven. En tot slot is er ook geen stimuleringsregeling of subsidie ter ondersteuning van beter werkende apparatuur. Zolang er op dit punt geen regel-of wetgeving wordt opgesteld en wordt ingevoerd, is de verbeterde werking van bandenpompen en de doordoor gerealiseerde reductie van CO2-uitstoot daarom additioneel.	ja	gecontroleerd en bevestigd door validator op 16.02.2022, op het moment van deze verificatie zijn er geen redenen om aan te nemen dat dit opnieuw geevalueerd dient te worden.	ja
	3.2	Mocht gedurende de looptijd van het project er toch geïnstrumenteerd beleid komen dat de maatregel van slimmer werkende bandenpomp voorschrijft of stimuleert, dan wordt het project na invoering van het beleidsinstrument nog gedurende vijf jaar als beleidsadditioneel beschouwd (zie hiervoor de regel Additionaliteit van emissiereducties in https://nationaleCO2markt.nl/methoden/).	Ja	gecontroleerd en bevestigd door validator op 16.02.2022, op het moment van deze verificatie zijn er geen redenen om aan te nemen dat dit opnieuw geevalueerd dient te worden.	ja

3.3	<p>Aan de toets van “common practice” is voldaan als het aantal banden dat in een jaar is opgepompt met een slimmer werkende bandenpomp (volgens CBS statistiek; zie hoofdstuk 5 voor de bronnen) lager is dan 20% van het totaal (zoals berekend volgens tabel in hoofdstuk 3). Voor deze berekening worden in het projectplan de meest recente gegevens van het CBS gebruikt. Indien op het moment van indienen van het projectplan is voldaan aan de toets “common practice”, geldt dit voor de looptijd van het gevalideerde projectplan van maximaal 10 jaar gedurende welke het project koolstofcertificaten kan ontvangen (zie ook de Maximale termijn projectlevensduur in hoofdstuk 6), ook al zou tijdens deze looptijd de marktomvang van het gebruik van de in het project geplaatste slimmer werkende bandenpompen boven de grens van 20% stijgen.</p>	Ja	Huidige marktaandeel is nog duidelijk onder 20%	ja
4.2	<p>De doelgroep van een project zijn motorvoertuigen met 3 of 4 luchtbanden en 2 assen met een maximale aan te brengen bandenspanning van 5 bar. Daar vallen personenauto’s en bestelauto’s (inclusief bestelbusjes en campers volgens het CBS) onder... Andere gebruikersgroepen of vervoermiddelen die van slimmer werkende bandenpompen gebruik kunnen maken, zoals fietsen, bromfietsen, motoren, caravans, aanhangwagens en andere vervoermiddelen op luchtbanden vallen niet onder dit methodedocument en worden niet meegenomen in de berekening van de CO2-emissiereductie. Bij gebruik van de slimme bandenpompen moeten deze gebruikersgroepen dus herkend kunnen worden. Ook kleine en grote vrachtauto’s en trucks die rijden met hogere bandenspanningen van circa 9 tot 10 bar vallen buiten het projecttype.</p>	Ja	<p>Dit is tijdens de verificatie gecontroleerd, zoals ook op de fotos te zien is. Touchscreen is gebruiksvriendelijk, hoewel een klant met haast wellicht toch snel een invoerfout kan maken. Aangezien de emissiereductie uiteindelijk gemiddeld mag worden volgens deze SNK methode, kan dit risico als niet relevant worden ingeschat.</p>	ja
4.3	<p>Elke separate gebruiker van een slimmer werkende bandenpomp moet worden vastgelegd om vast te stellen of die tot de doelgroep behoort (anders niet meetellen)</p>	Ja	<p>tijdens de verificatie is het logsysteem gecontroleerd, van de volgende logs zijn samples genomen, ja procedures voldoen aan dit criterium:</p> <ul style="list-style-type: none">  log_088_Enexis_DBOrthen_00000001_20220316_100928.xml  log_103_AH_Houten_00000001_20220307_101852.xml  log_188_Tango_Nieuwegein_00006609_20220612_213434.xml  log_218_Berkelland_Borculo_00001155_20220612_202816.xml 	ja
4.4	<p>Er moet bij het gebruik .. worden vastgelegd hoeveel banden er worden opgepompt.</p>	Ja	<p>uit samples genomen zoals beschreven in 4.3 blijkt dat aan dit criterium wordt voldaan.</p>	ja
4.5	<p>Stichting Nationale Koolstofmarkt (SNK) beperkt zich tot certificering van maatregelen die binnen de landsgrenzen van Nederland worden uitgevoerd, zoals het plaatsen van slimmer werkende bandenpompen in Nederland. Kortom, projecten worden begrensd door plaatsing van de apparatuur binnen de Nederlandse landsgrenzen. In het vaststellen van de kengetallen in hoofdstuk 5 wordt het totaal aantal kilometers aangegeven dat alleen de Nederlandse auto’s en bestelauto’s rijden per jaar, niet de kilometers die buitenlandse auto’s binnen Nederland maken.</p>	Ja	<p>Tijdens de verificatie is dit ter sprake gekomen, er is geen bewijs gevonden dat er ook pompen in het buitenland staan.</p>	ja

5.4 (voorheen 5.5)	Oppompfrequentie per jaar van een auto bij een luchtpomp In het onderzoek van CE Delft (2019) blijkt dat tussen de twee momenten van oppompen gemiddeld 0,20 bar aan druk ontsnapt, omdat blijkt dat gemiddeld de druk van elke band in dit onderzoek met 0,20 bar wordt verhoogd. TNO (2016a) hanteert een leegloopsnelheid van 0,05 bar per maand. Op basis van deze informatie is in hoofdstuk 5 reeds een oppompfrequentie bepaald van 3,02 keer per jaar.	Ja	tijdens de verificatie is geen afwijking op dit criterium geconstateerd. Wel raadt de verificatieinstelling aan de gemiddelde oppompfrequentie nog eens onder de loep te nemen. Is die daadwerkelijk enkel op gemiddelde leeglooppfrequentie te baseren? Zijn de huidige slimme bandenpomp gebruikers een representatieve steekproef op de gemiddelde voertuiggebruiker, of zijn ze bovengemiddeld geïnteresseerd aan goed opgepompte banden, en controleren dit daardoor vaker? In toekomstige verificaties zal de verificatie instelling deze zaken bespreken, naarmate meer data verzameld is in logfiles is dat wellicht beter te toetsen.	ja
5.5	Omdat de oppompfrequentie en daarmee de afstand die na het gebruik van een slimmer werkende bandenpomp wordt afgelegd grote invloed heeft op de berekening van de Project CO2-emissiereductie, dient in het projectplan een voorstel te worden opgenomen hoe dit kengetal kan worden bepaald om bij de voorgeschreven update van alle kengetallen te worden aangepast aan de eventueel veranderde oppompfrequentie	Ja	uitgebreid beschreven in het projectplan en validatierapport. Ten tijde van deze eerste verificatie is nog geen actie vereist.	ja
5.6	Uitgaande van bovengenoemd gemiddeld kilometrage van een gemiddelde Nederlands auto (15.107,7 km/jaar), kan met deze oppompfrequentie worden uitgerekend dat een auto na het controleren van de bandenspanning bij een gangbare luchtpomp bij een tankstation gemiddeld 15.107,7 km/3,02 oppompbeurten = 4.996,7 kilometer/per beurt rijdt.	Ja	aandachtspunt voor toekomstige verificaties, monitoring en mogelijke updates van kengetallen noodzakelijk.	ja
6.2	Het is van belang vast te stellen dat de te gebruiken slimmer werkende bandenpomp iedere keer dat banden worden opgepompt dit op eenzelfde en uniforme wijze doet. Dit moet in het projectplan helder omschreven zijn, inclusief een definitie van een softwareversie die gedurende de levensduur van het project als uitgangspunt wordt genomen. De software stuurt het oppompen immers aan en is een essentieel onderdeel van elke bandenpomp. Met behulp van de softwareversie kan het gebruik op een server/computer geregistreerd worden met een zogenaamde logfile.	Ja	softwareversie is duidelijk inzichtelijk gebleken bij de verificatie.	ja
6.5	2. De druksensor die wordt gebruikt in de slimmer werkende bandenpomp moet op honderdsten bar nauwkeurig de spanning registreren met een afwijking van maximaal 0,05 bar. De druksensor in de slimmer werkende bandenpomp moet zijn geïkset met een ijkset die een geldig certificaat heeft, niet ouder dan 2 jaar;	Ja	Druk eiker: 2111 13436, uitgevoerd op 22 nov 2021, uitgevoerd door Trescal, cert nr: 210622702 Kalibratie 19.04.2021: Z210023707 excel gezien, nr behoort bij pomp tango nieuwegein, nr 188 (zie logfile in criterium 4.3)	ja
6.6	3. Van elke keer gebruik moet een digitale logfile worden gemaakt en worden bewaard op een server.	Ja	system is gecheckt tijdens de verificatie, steekproef van logfiles weergegeven bij criterium 4.3.	ja
6.7	4. Er wordt zodoende een betrouwbare dataset opgebouwd van 12 x 50 auto's met elk maximaal 4 banden. Totaal zijn dit minimaal 600 en maximaal 2.400 metingen van een band (van de gemeten bandenspanning bij aankomst en de aangebrachte bandenspanning waarop de auto wegrijdt).	Ja	De database is bekeken tijdens de verificatie, dit blijkt een omvangrijk project aangezien er veel variabelen zijn (merk, type, uitvoeringen van autos)	ja

6.10	Daarnaast moet ook een definitie en omschrijving van de gebruikte softwareversie van de slimmer werkende bandenpomp in het projectplan worden opgenomen. Dit kan gebruikt worden door de onafhankelijk verifiërende organisatie die moet vaststellen hoeveel CO2-emissiereductie er per (kalender)jaar wordt gerealiseerd. Daarbij is het van belang de software(versie) van de slimmer werkende bandenpomp te vergelijken met de in het projectplan opgenomen werking en de daaruit voortkomende Karakteristieke eindspanning. Tot slot moet de dataset van de Karakteristieke eindspanning op dezelfde wijze worden genormaliseerd als de dataset van de Baseline om deze met elkaar te kunnen vergelijken. Daartoe worden warme banden omgerekend naar koude banden (-0,3 bar) en bij koude banden wordt gecorrigeerd voor de gemiddelde temperatuur van de Baseline dataset van 15,45° Celsius (met 0,01 bar per 1 graad) (zie ook hoofdstuk 5).	Ja	Dit is beschreven in het projectplan in hoofdstuk 6, daarnaast hebben we dit ook geverifieerd bij de controles aan de slimme bandenpomp. Er is een controle uitgevoerd bij de pomp aan het tango tankstation in Nieuwegein en bij de pomp in Harderwijk (Parkweg 4). Een extra verificatie op dezelfde dag met dezelfde auto heeft ook plaatsgevonden in Nunspeet, waarbij de pomp terecht aangaf dat de spanning van de auto goed was. De controles laten zien dat de gebruiker een besparing op de monitor te zijn krijgt die is toegespitst op de drukverschillen van zijn/haar pompgebruik. Het is relevant hier op te merken, dat dit voor de gebruiker een prettige (inschatting) is van de resultaten, maar dat deze resultaten niet worden gebruikt om de besparing waar certificaten voor worden afgegeven te berekenen. Tijdens de verificatie werd uitgelegd dat hiervoor gekozen is om de methode simpel te houden en de administratieve lasten ook in te perken. Discussie hierover is niet in de scope van de verificateur.	ja
6.14	In een project worden slimmer werkende bandenpompen geplaatst en gebruikt. Voor elke keer dat één van de slimmer werkende bandenpompen wordt gebruikt, wordt per opgepompte band de Project CO2-emissiereductie gebruikt. Dit wordt door de software geregistreerd, waarbij alle opgepompte banden worden bijgehouden en worden opgeteld.	ja	Dit is duidelijk beschreven en wordt ook zodanig geïmplementeerd.	ja
6.15	De software houdt eveneens per bandenpomp de cumulatieve CO2-emissiereductie bij voor al het gebruik en dit wordt geregistreerd per projectperiode (en kalenderjaar). De totale CO2-emissiereductie is dan bij elke in een project gebruikte slimmer werkende bandenpomp in de meest recente logfile op te zoeken. De totale CO2-emissiereductie van alle gebruikte slimmer werkende bandenpompen in een project is daarmee ook direct beschikbaar door de pomptotalen op te tellen.	ja	Dit is duidelijk beschreven en wordt ook zodanig geïmplementeerd.	ja
7.1	De in een projectplan opgevoerde slimmer werkende bandenpomp, moet betrouwbaar functioneren en op de goede werking gecontroleerd kunnen worden. Daarom moet de werking minimaal voldoen aan de volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> •De werking en functionaliteiten zijn in het projectplan duidelijk omschreven in een softwareversie; •Elke keer gebruik vindt plaats met behulp van de vastgelegde softwareversie zodat het oppompen van banden op een uniforme wijze plaatsvindt; •Elke keer gebruik wordt met behulp van een logfile geregistreerd waarin verschillende verplichte parameters zijn opgenomen. De logfile wordt minimaal bewaard tot en met de laatste datum van de levensduur van een projectplan. Deze logfile en op te nemen parameters worden later in dit hoofdstuk toelicht: 	Ja	tijdens de verificatie is een controle bij meerdere pompen doorgevoerd, zoals bij criterium 6.10 toegelicht. Hierbij is duidelijk geworden hoe het proces voor de gebruiker werkt, en ook dat het op druk brengen van de banden gecorrigeerd wordt voor al dan niet opgewarmde banden. Hiervoor wordt met een binair systeem gewerkt (warm of koud), dit wordt met een verschil van 0,3 bar voor alle banden hetzelfde gecorrigeerd, om zo in elk geval bij een optimalere spanning uit te komen. Het wordt aangenomen dat dit voor alle banden dezelfde impact heeft. Tijdens de controle bleek dat hier wel een onzekerheidsfactor in zit. Voor de scope van deze verificatie trekken we ook hier de conclusie dat dit relevant is voor de drukverschillen die aan de gebruiker worden gecommuniceerd, maar dus niet relevant is voor de berekeningen voor CO2 certificaten, aangezien daar van een standaard gemiddelde wordt uitgegaan.	ja

7.2	<ul style="list-style-type: none"> • Bij elke keer gebruik moet vastgesteld worden of de gebruiker met een vervoermiddel banden gaat oppompen zoals gedefinieerd in hoofdstuk 4, de projectbegrenzing. Het project wordt hierin begrensd tot de doelgroep motorvoertuigen met 3 of 4 luchtbanden en 2 assen met een maximale aan te brengen bandenspanning van 5 bar. Dat zijn personenauto's en bestelauto's (inclusief bestelbusjes en campers). • In de logfile moet zijn geregistreerd of het gebruik (=oppompen van banden) wel of niet wordt betrokken in de bepaling van de CO2-emissiereductie; 	Ja	dit is uitgelegd in het projectplan	ja
7.3	<ul style="list-style-type: none"> • De druksensor die gebruikt wordt, heeft een meetafwijking van maximaal 0,05 bar. De druksensor moet eens per drie jaar worden geijkt met een (mobiele) ijkset die is voorzien van een geldig certificaat door een gecertificeerde instantie; 	Ja	dit is eveneens zo beschreven bij dit project, de mobiele ijkset is gecalibreerd zoals beschreven in criterium 6.5.	ja
7.4	<ul style="list-style-type: none"> • Elke bandenpomp die in de SNK-Certificering wordt betrokken, wordt vanaf een startdatum voorzien van deze softwareversie en wordt in een bestand opgenomen met de plaatsingslocatie, datum van plaatsing en met een vermelding of die bandenpomp nog actief is en welke softwareversie actief is. 	Ja	dit is eveneens zo beschreven bij dit project	ja
7.5	Eventueel aangepaste versies van de werking van de gebruikte slimmer werkende bandenpomp in een project kunnen invloed hebben op de Karakteristieke eindspanning (hoofdstuk 7). Omdat de Karakteristieke eindspanning als verplicht kengetal wordt betrokken in de frequente updates, zal een aangepaste softwareversie die mogelijk een veranderde werking (= Karakteristieke eindspanning) oplevert, een aangepaste Project CO2-emissiereductie (aantal kg CO2 per band) opleveren. Dit wordt dus op de updatemomenten in de softwareversie geregistreerd en aangepast waarmee voorkomen wordt dat er een te hoge of te lage totale CO2-emissiereductie in het project wordt berekend. Een softwareaanpassing die, bijvoorbeeld, het gebruiksgemak verbetert of een uitbreiding betreft van onderdelen die daarmee ook indirect invloed kunnen hebben op de CO2-emissiereductie, moet met versiebeheer worden vastgelegd, maar is dus vanzelfsprekend mogelijk.	Ja	dit is goedgekeurd bij de validatie in februari, voor nu nog geen reden dit te herzien.	ja
7.6	Bij vaststelling van dit methodedocument gelden (<i>de huidige</i>) kengetallen. Na verloop van tijd kunnen deze kengetallen echter niet meer goed aansluiten op de dan geldende omstandigheden. Hierdoor bestaat er een verplichting voor de penvoerder van een projectplan om deze kengetallen en de daarop gebaseerde Project CO2-emissiereductie te herzien gedurende de levensduur van een project. De eerste keer dat deze kengetallen na vaststelling van dit methodedocument moeten worden onderzocht en indien nodig moeten worden bijgesteld, is na het passeren van de derde jaarwisseling na de projectstart. Vervolgens moet dit om de twee jaar plaatsvinden tot aan de maximale levensduur van het project.	Ja	dit is goedgekeurd bij de validatie in februari, voor nu nog geen reden dit te herzien.	ja

7.7	<p>Indien er kengetallen moeten worden aangepast, moet dit in een softwareversie worden bijgehouden met versiebeheer. Tussen 1 januari en 1 april volgend op de ontstane verplichting van het doorvoeren van deze update, moet op alle slimmer werkende bandenpompen die onder een project vallen en in de monitoring worden betrokken, deze nieuwste software versie met updates functioneren. Vanaf het moment (ergens in dat eerste kwartaal van het kalenderjaar) dat de nieuwe softwareversie functioneert op de betreffende pomp wordt een aangepaste CO2-emissiereductie per band uitgevoerd en in de logfile cumulatief opgeteld. Dit wordt geverifieerd door een onafhankelijke instelling die betrokken is bij de verificatie van de bereikte CO2-emissiereductie.</p>	Ja	dit is goedgekeurd bij de validatie in februari, voor nu nog geen reden dit te herzien.	ja
7.10	<p>De logfile wordt automatisch gestart door de computer in de bandenpomp zodra een gebruiker met de bandenpomp aan de slag gaat en wordt beëindigd als de gebruiker klaar is en de auto weer wegrijdt. De logfile zelf wordt bewaard op een dataserver tenminste tot na afloop van de projectlevensduur.</p>	Ja	dit kon tijdens de verificatie gedemonstreerd worden	ja
7.11	<p>De logfile ... moet minimaal de volgende informatie elementen overzichtelijk opslaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uniek bandenpomp identificatienummer; • Locatie van de bandenpomp; • Software versienummer dat actief is op de bandenpomp; • Uniek logfilenummer; • Datum en tijdstip van start en beëindiging van de logfile; • Instellingen die de gebruiker selecteert, waaronder minimaal: <ul style="list-style-type: none"> o Voor welk type vervoermiddel de bandenpomp gebruikt wordt (auto of overig); o Het aantal met succes opgepompte banden door per band een meting van de druk bij aanvang en de registratie van de bereikte bandenspanning te registreren; 	Ja	dit kon tijdens de verificatie gedemonstreerd worden, de logfile heeft de informatie die in dit criterium is vastgelegd.	ja
7.12	<ul style="list-style-type: none"> • De verplichte kengetallen zoals eerder in dit hoofdstuk vermeld en die op dat moment geldig zijn; • De gebruikte Project CO2-emissiereductie per keer gebruik en per band; • De berekende totale CO2-emissiereductie op basis van het aantal opgepompte banden in deze logfile; • Een optelling van de totale CO2-emissiereductie op basis van het aantal logfiles vanaf de startdatum van deze unieke bandenpomp; • Een optelling van de totale CO2-emissiereductie per kalenderjaar van 	Ja	dit kon tijdens de verificatie gedemonstreerd worden, de logfile heeft de informatie die in dit criterium is vastgelegd.	ja

7.14	In een totaaloverzicht moeten alle in een project gebruikte slimmer werkende bandenpompen worden opgenomen. In dit overzicht moet de gerealiseerde totale CO2-emissiereductie per bandenpomp zoals in de logfile weergegeven per kalenderjaar of monitoringsperiode worden opgenomen. Dit monitoringsrapport moet voldoende zijn voor het mogelijk maken van een verificatie van de emissiereductie.	Ja	dit kon tijdens de verificatie gedemonstreerd worden, de logfile heeft de informatie die in dit criterium is vastgelegd. Tijdens de verificatie zijn wel enkele "clarification requests" gedaan om het verifiëren van de emissiereductie goed mogelijk te maken: CL1: berekeningen in het monitoringrapport dienen in excel aangeleverd te worden zodat formules verifieerbaar zijn. CL2: bij het gebruik van emissiefactoren in het rekenblad, dienen de bronnen vermeld te worden CL3: het dient inzichtelijk te zijn of de locatie voor het functioneren van de bandenpomp enkel van zonneenergie, netstroom of beide stroombronnen gebruik maakt CL4: in het monitoringsrapport wordt aangegeven dat emissies voor onderhoud verwaarloosbaar is, dit dient nader gespecificeerd te worden in een onderbouwing.	ja
7.15	In een projectplan moet ook worden aangegeven wat de door de penvoerder gewenste verificatiefrequentie is. Deze frequentie bedraagt minimaal 1 keer per kalenderjaar. Deze jaarlijkse rapportage vormt de basis voor de onafhankelijke verificatie van de CO2-emissiereductie. De verificatie vindt plaats door een onafhankelijke instelling die voor deze taak geaccrediteerd is.	Ja	de verificatiefrequentie is besproken maar ligt niet vast, vermoedelijk meerdere keren per jaar.	ja
7.16	Onderdeel van de verificatie is het controleren van de logfiles en de softwareversie. Een steekproef onder willekeurige gebruikte slimmer werkende bandenpompen en logfiles van een bepaalde datum of periode moeten overhandigd kunnen worden om vast te stellen of de werking, de kengetallen en de berekende CO2-emissiereducties zoals in de logfile zijn opgenomen, overeenkomen met dit methodedocument en het projectplan.	Ja	voor deze verificatie was de periode relatief kort, het systeem is gecontroleerd en als cross-check zijn 4 logfiles gecontroleerd. De steekproef is tijdens de verificatie gecommuniceerd en het opzoeken van de files lukte met enkele clicks. Geen redenen om aan te nemen dat dit systeem niet naar behoren functioneert.	ja
8.3	Dit geldt ook voor het risico dat auto's zuiniger worden of minder (of meer) kilometers per jaar gaan rijden. Het aandeel elektrische auto's neemt komende 10 jaar naar verwachting sterk toe, met als gevolg minder fossiele brandstof per kilometer. Elektrische auto's hebben echter nog steeds een zekere CO2-emissie per gereden kilometer en ze rijden vaak op hoge bandenspanningen. Uiteindelijk worden deze effecten ook met de vastgestelde verplichte update van de CO2-emissie per gereden kilometer van een gemiddelde auto in Nederland geborgd en dit effect leidt daarmee ook niet tot een overschatting van de CO2-emissiereductie.	Ja	dit is goedgekeurd bij de validatie in februari, voor nu nog geen reden dit te herzien.	ja
8.4	Ontbreekt de logfile van een gebruikte bandenpomp of wordt deze met eventueel een groter aantal van meerdere bandenpompen niet goed op een server bewaard, dan vervalt de basis voor een onafhankelijke monitoring en kan er niet tot de uitgifte van CO2 Certificaten worden overgegaan.	Ja	er zijn bij de verificatie geen risico's geconstateerd dat logfiles kunnen verdwijnen of ontbreken.	ja

Ja
Nee
?
NVT