

Emissie inventaris 2013



Opgesteld door: L. Pira
Datum: 24/09/2014

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
1. Toepassingsgebied en reikwijdte	4
2. CSM.....	5
2.1 Efficiëntie ratio	5
2.2 Aard en soort projecten	5
2.3 Classificering.....	6
3. Energiestromen- en energieverbruikers	6
3.1 Elektriciteit	6
3.2 Primaire brandstoffen	6
4. CO2 footprint.....	6
4.1 Resultaten 2013 – scope 1 en 2.....	6
4.2 Trends.....	8
4.3 Evolutie CO2-emissies	10
5. Onderbouwing van de resultaten.....	11

Inleiding

CSM is een staalconstructiebedrijf waarbij afhankelijk van de opdracht zowel het ontwerp, de engineering, de productie als de montage uitgevoerd kunnen worden. CSM heeft een 160-tal werknemers verdeeld over 2 productievestigingen en diverse bouwplaatsen.

Op vraag van verschillende opdrachtgevers werd er al gedurende verschillende jaren een vereenvoudigde CO2 voetafdruk bepaald. CSM is zich bewust van haar klimaatimpact en heeft dan ook de behoefte gekregen om een meer gedetailleerd inzicht te hebben in de eigen CO2 voetafdruk. Sinds 2011 is daarom gestart met het systematisch en structureel in kaart brengen van de CO2-emissies van de eigen bedrijfsvoering.

Het gedetailleerd in kaart brengen van de CO2 voetafdruk biedt CSM de kans om de uitstoot te monitoren en te sturen op maatregelen om de CO2 emissies te reduceren en de bedrijfsvoering te verduurzamen.

In dit rapport wordt de CO2 voetafdruk van CSM over het gehele jaar 2013 besproken, met 2011 als referentiejaar. De CO2 voetafdruk geeft een inventarisatie van de totale hoeveelheid uitgestoten broeikasgassen¹. Daarnaast geeft ze inzicht in de herkomst van deze emissies, door een onderverdeling te maken naar directe en indirecte broeikasgasemissies. Aan de hand van de resultaten uit dit rapport vergeleken met het referentiejaar 2011 kan CSM haar klimaat- en energiebeleid op gerichte wijze monitoren, evalueren en sturen.

1. Toepassingsgebied en reikwijdte

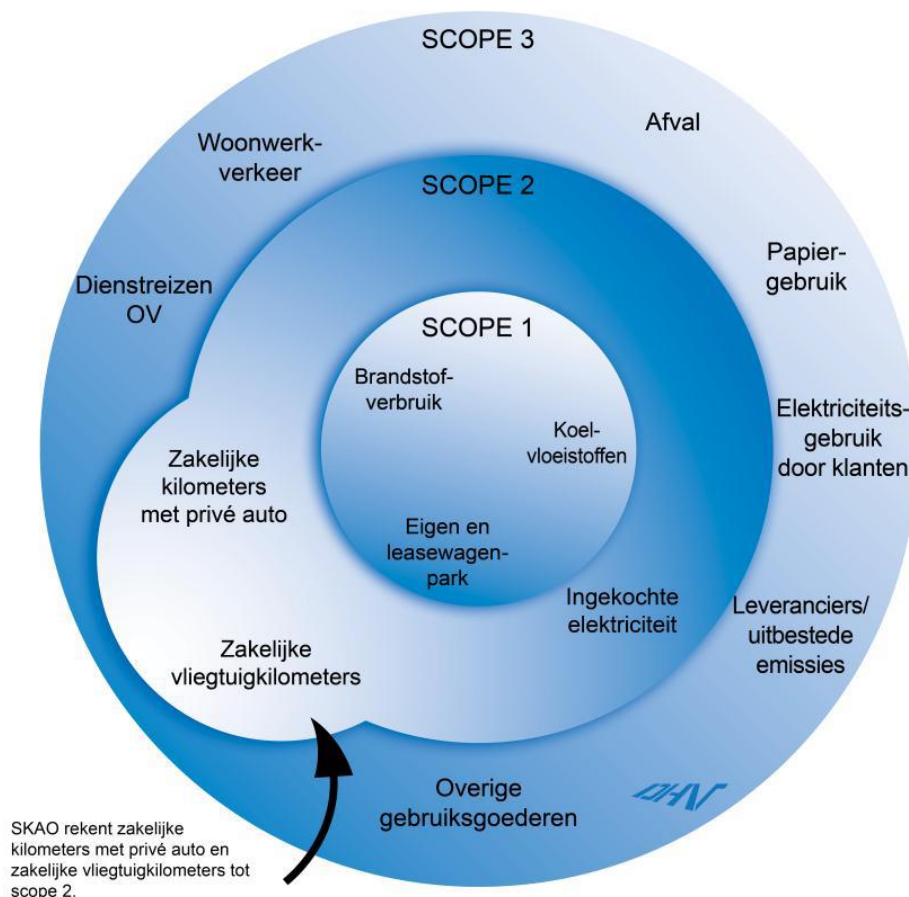
Deze emissie-inventaris is van toepassing op:

- Vestiging te Achel: kantoren, magazijn en voorbereidende productie
- Vestiging te Hamont: samenstellen, lassen en conserveren
- Diverse bouwplaatsen: transport en montage

Voor het bepalen van de organizational boundary is gebruik gemaakt van methode 2: de laterale methode overeenkomstig bijlage B van CO₂ prestatiehandboek 2.1.

Op basis van de inkoopomzet zijn de A-leveranciers bepaald. Met geen enkel bedrijf van deze A-leveranciers heeft CSM een zeggenschapsrelatie. De CO₂ emissie-inventaris beperkt zich dus tot alle activiteiten van CSM.

Deze emissie-inventaris is opgesteld overeenkomstig de vereisten van ISO 14064-1 en het handboek CO₂-prestatieladder 2.2 (dd 4/04/2014). Conform het GHG-protocol wordt onderscheid gemaakt tussen 3 bronnen van emissie (scope) in 2 categorieën: directe emissies (scope 1) en indirecte emissies (scope 2 en 3).



Scope 1: directe emissies:

- Emissies door de eigen organisatie: aardgas tbv verwarming en lasgassen
- Emissies door eigen wagenpark: diesilverbruik en smeermiddelen

Andere broeikasgassen dan CO₂ (bijvoorbeeld tbv koeling en airco) worden slechts in zeer kleine hoeveelheden toegepast en zijn dan ook niet opgenomen in deze inventaris.

In verband met het brandstofverbruik van voertuigen gaat het hier uitsluitend over het eigen wagenpark en behoort dus volledig tot scope 1. Er worden geen persoonlijke voertuigen gebruikt voor business travel (= scope 2).

Scope 2: indirecte emissies

- Emissies door opwekking van elektriciteit
- Emissies door business travel (vliegreizen)

Elektraverbruik op de bouwplaatsen wordt momenteel kosteloos ter beschikking gesteld door de opdrachtgevers en vallen daardoor onder scope 3. Indien er toch zelf voor de nodige elektra wordt gezorgd, gebeurt dit door middel van aggregaten op diesel. Dit diesilverbruik is mee opgenomen in scope 1.

Scope 3: overige indirecte emissies

Voor eis 3.A.1. van de CO₂-Prestatieladder is het verplicht scope 1 en scope 2 te rapporteren. Emissies die in scope 3 vallen komen om deze reden (nog) niet terug in deze voetafdruk.

2. CSM

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen beschreven die relevant kunnen zijn voor het CO₂-beleid van de organisatie.

2.1 Efficiëntie ratio

De rapportage van de CO₂-uitstoot is bij CSM gekoppeld aan het aantal gepresteerde uren. Op deze manier wordt er rekening gehouden met de werklast van het betreffende jaar. De gegevens van de laatste jaren worden hieronder weergegeven.

	2011	2012	2013
Gepresteerde uren	229.094	238.951	233.616

2.2 Aard en soort projecten

CSM is actief op de volgende vlakken: ontwerp, productie, conservering, transport en montage op de bouwplaats van staalconstructies. Het overgrote deel van de activiteiten vindt plaats in de kantoren en de productiehallen.

Het werkgebied van de montage kan van grote invloed zijn op het brandstofverbruik en de daar bijhorende CO₂-emissie. Bij het bepalen en evalueren van reductiedoelstellingen dient daar dan ook rekening mee gehouden te worden.

2.3 Classificering

CSM heeft over 2013 een CO₂ uitstoot van 1.466,39 ton (2011: 1.367,71ton). Hierdoor is CSM in 2013 volgens de CO₂ prestatieladder 2.2 te classificeren als middelgroot bedrijf: de totale CO₂-uitstoot van de kantoren en bedrijfsruimten bedraagt maximaal (\leq) 2.500 ton per jaar, en de totale CO₂-uitstoot van alle bouwplaatsen en productielocaties bedraagt maximaal (\leq) 10.000 ton per jaar.

3. Energiestromen- en energieverbruikers

De voornaamste energiestromen zijn de primaire brandstoffen (aardgas en diesel) en elektriciteit.

3.1 Elektriciteit

De voornaamste elektriciteitsverbruikers zijn:

- Motoren en drivers van metaalbewerkingmachines en kranen voor manipulatie van constructieonderdelen
- Las- en snijbewerkingen
- Verlichting

Verder wordt er nog elektra verbruikt voor:

- Persluchtproductie
- Ventilatie en stof- en solventbehandeling
- Kantoormateriaal
- Heftrucks en schaarliften

3.2 Primaire brandstoffen

De primaire brandstoffen die bij CSM gebruikt worden zijn:

- Aardgas (tbv verwarming)
- Diesel
- Lasgassen (oa propaan, propeen, ...)

Het dieselverbruik is onder te verdelen in:

- Brandstof ten behoeve van het eigen wagenpark:
 - o Personenwagens
 - o Montagevoertuigen
 - o Vrachtwagens
- Bevoorrading machinepark op montage

De ligging van de bouwplaats heeft een grote invloed op het verbruik van diesel.

4. CO₂ footprint

4.1 Resultaten 2013 – scope 1 en 2

De totale scope 1 & 2 CO₂ uitstoot van CSM bedroeg in 2013 1.466,39 ton. Hiervan is 827,86 ton het gevolg van directe emissies (scope 1) en 638,54 ton het gevolg van indirecte emissies door ingekochte elektriciteit en business air travel (scope 2).

Het totaalbeeld van de emissies per emissiebron is in onderstaande tabel weergegeven.

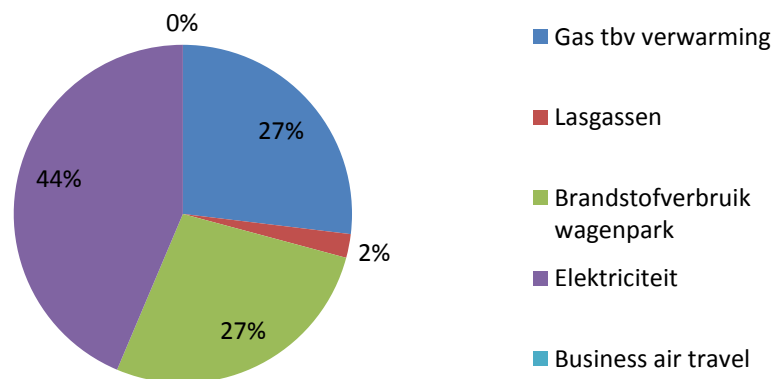
Scope 1: directe emissies (emissies door eigen organisatie + eigen wagenpark)

Item	Hoeveelheid	Eenheid	CO2-conversiefactor	Oorsprong factor	ton CO2
1 Gas tbv verwarming					394,66
Aardgas	216.251	Nm ³	1,825 kg CO2/Nm3	SKAO	394,66
2 Lasgassen					33,17
Atal 6	1.243	m ³	0,356 kg CO2/m ³	berekening	0,41
Acetyleen	14	kg	3,38 kg CO2/kg	berekening	0,05
Propaan	180	kg	2,994 kg CO2/kg	berekening	0,54
Flamal 29	2.234	kg	3,137 kg CO2/kg	berekening	7,01
CO2	10.725	kg	1 kg CO2/kg	berekening	10,73
Weldap	1.338	kg	0,1834 kg CO2/kg	berekening	0,25
Apachi	4.525	kg	3,137 kg CO2/kg	berekening	14,20
3 Brandstofverbruik wagenpark					400,03
Diesel	126.895	l	3,135 kg CO2/l	SKAO	397,82
Smeermiddelen	409	kg	3.620 kg CO2/kg	SKAO	2,21
Totaal scope 1 emissies (ton)					827,86

Scope 2: indirecte emissies

Item	Hoeveelheid	Eenheid	CO2-conversiefactor	Oorsprong factor	ton CO2
1 Elektriciteit					638,54
grijs	1.403.412	kWh	0,455 kg CO2/kWh	SKAO	638,54
groen		kWh	0,08 kg CO2/kWh	SKAO	
2 Business air travel					0
< 700 km	0	km	0,270 kg CO2/reizigerkm	SKAO	0
700 - 2500 km	0	km	0,200 kg CO2/reizigerkm	SKAO	0
> 2500 km	0	km	0,1.35 kg CO2/reizigerkm	SKAO	0
Totaal scope 2 emissies (ton)					638,54
Totale CO2 emissies (scope 1 + 2) (ton)					1.466,39

Uit onderstaande figuur blijkt dat het grootste deel (44%) van de CO2 emissie van CSM veroorzaakt wordt door elektriciteitsverbruik in de 2 vestigingen. Gas tbv verwarming en de brandstof voor het wagenpark hebben een zelfde aandeel en CO2 emissie tgv het gebruik van lasgassen en business air travel is nagenoeg verwaarloosbaar.



4.2 Trends

Onderstaande tabellen geven een grafische weergave van de uitsplitsing van de CO₂ emissies per emissiebron.

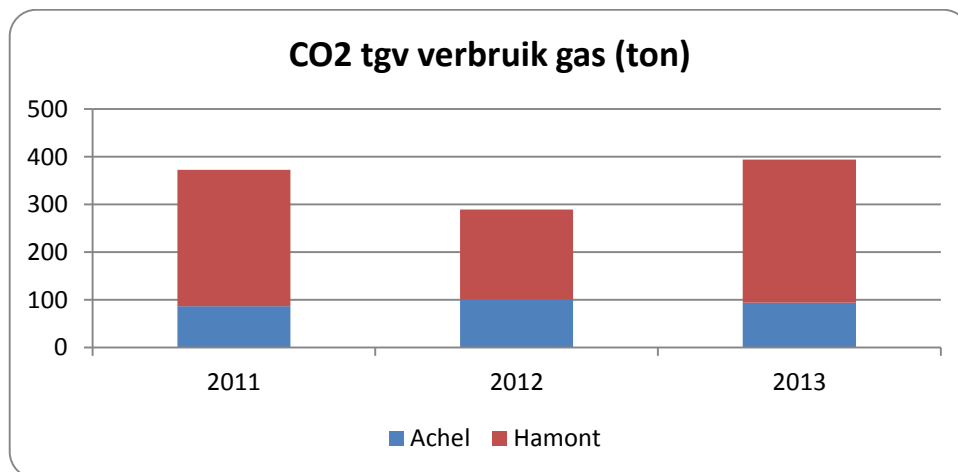
4.2.1 Emissiebron: gas tbv verwarming

Het verbruik van aardgas is nagenoeg volledig gerelateerd aan de weersomstandigheden. Het is dus wenselijk om het verbruik te koppelen aan de graaddagen. De graaddagen zijn echter indicatief aangezien deze uitgaan van een stooktemperatuur tot 16,5°C terwijl er in de werkhuizen maar verwarmd wordt tot 15°C.

De CO₂-emissie tgv gasverbruik (verwarming) is toegenomen. Deze stijging is te verklaren door:

- 2011: een gedeelte van de verwarming van de kantoren in Achel is nog op gasolie (mee opgenomen in dieselverbruik)
- 2012: verwarming in Achel is volledig overgeschakeld op aardgas maar een gedeelte van de verwarming in Hamont is defect en werkt niet. (aandeel gas Hamont veel groter dan Achel)
- 2013: nieuwe verwarmingsinstallatie in Hamont (verfhal).
- Meer graaddagen in 2013 tov 2011.

Er is we een daling waar te nemen van het graaddag gerelateerd verbruikt (jaargemiddelde). Bovendien zijn er een aantal vaststellingen gedaan die nader onderzocht moeten worden. Zo zou er in Achel in de zomermaanden een behoorlijk verbruik zijn. Om hier verdere conclusies en/of maatregelen aan te koppelen dienen er eerst bijkomende gegevens verzameld te worden.

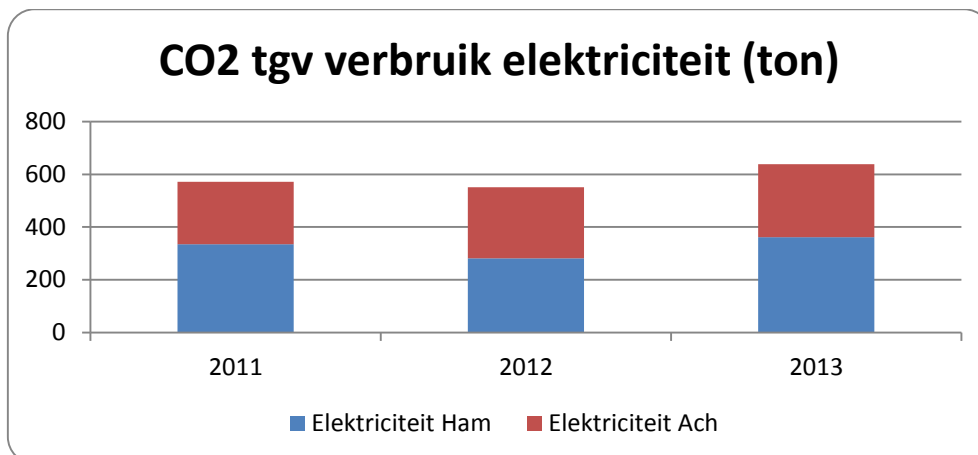


4.2.2 Emissiebron: elektriciteit

Het elektriciteitsverbruik neemt de laatste jaren toe. Er is niet onmiddellijk een verklaring voor en verder onderzoek is nodig. De CO₂-emissie ten gevolge van elektriciteit neemt dus ook toe.

In 2011 en 2012 was er een energiecontract met 100% groene elektriciteit (zie vermelding facturen + VREG rapport). Hier is echter niet meer van te achterhalen om welke type groene elektriciteit het gaat. Overeenkomstig CO₂ handboek 2.2, p 73 dient er dan gerekend te worden met de actuele waarde van de factor ad A (voor de periode tot 30/06/2011 zou hier nog van afgeweken mogen worden, maar er is voor gekozen om dit niet te doen).

In 2013 is er een ander contract afgesloten voor 2 jaar zonder groene stroom.

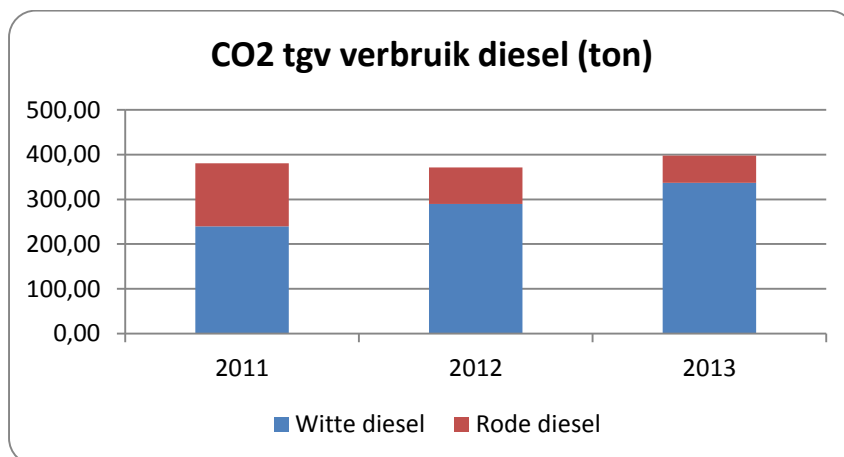


4.2.3 Emissiebron: diesel

Het verbruik van diesel dient opgesplitst te worden in witte diesel (tbv het wagenpark) en rode diesel (tbv werfvoertuigen en verwarming).

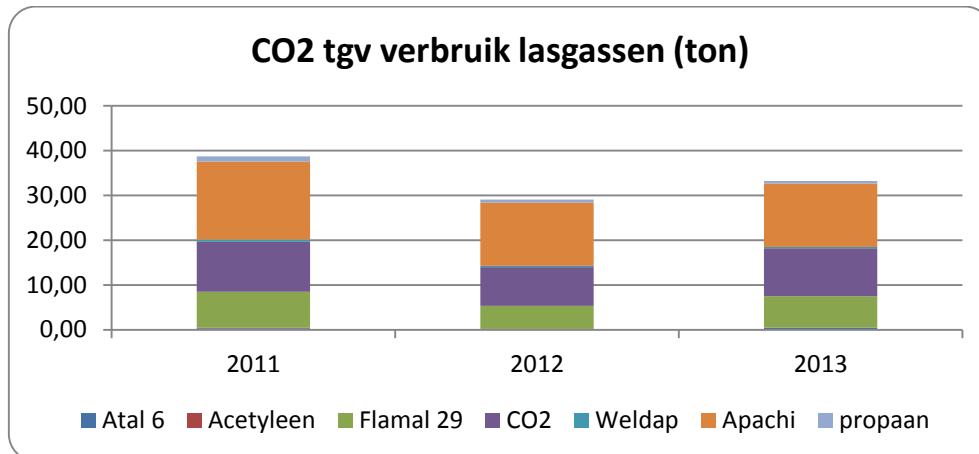
Het gebruik van witte diesel kent een toename door een stijging van het aantal bedrijfsvoertuigen en bijgevolg een toename van het aantal afgelegde km. Het gemiddelde verbruik per 100km kent wel een daling. Het verbruik van rode diesel kent dan weer een enorme daling door:

- 2011: gedeelte van de verwarming in Achel is nog op gasolie
- Einde 2012: mobiele kraan uit dienst



4.2.4 Emissiebron: lasgassen

De onderlinge verdeling in gebruik van lasgassen verschilt minimaal, maar algemeen is er een lichte daling. De CO2 emissie ten gevolge van lasgassen is echter zeer beperkt (2% van het totaal).



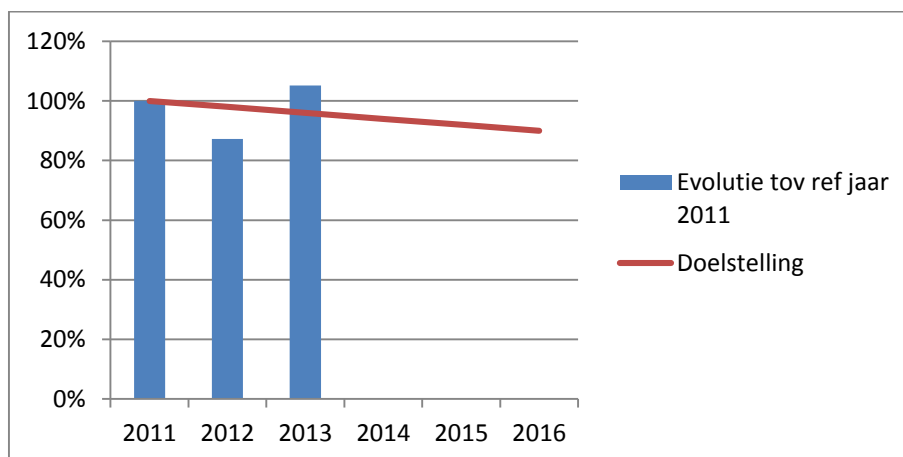
4.3 Evolutie CO2-emissies

	Ton CO2 2011	Ton CO2 2012	Ton CO2 2013	Ton CO2 2014	Ton CO2 2015	Ton CO2 2016
Emissie scope 1	796,25	689,29	827,86			
Emissie scope 2	571,47	551,30	638,54			
Totale emissie CO2	1.367,71	1.240,59	1.466,39			
Evaluatie tov ref jaar 2011	100%	91%	107%			
	Eff.ratio 2011	Eff.ratio 2012	Eff.ratio 2013	Eff.ratio 2014	Eff.ratio 2015	Eff.ratio 2016
Aantal gepresteerde uren	229.094	238.951	233.616			
Emissie scope 1	3,48	2,88	3,54			
Emissie scope 2	2,49	2,31	2,73			
Totale emissie CO2	5,97	5,19	6,28			
Evaluatie tov ref jaar 2011	100%	87%	105%			
Doelstelling	100%	98%	96%	94%	92%	90%

In 2013 was er voor de totale CO2-emissie een toename ten opzichte van het referentiejaar 2011. Zowel in scope 1 als scope 2 was er een toename van emissie. De hogere waarde voor scope 1 is te verklaren door een hoger brandstofverbruik ten behoeve van het (uitgebreide) wagenpark en een groter verbruik van aardgas (voor meer graaddagen). Het hogere elektriciteitsverbruik is verantwoordelijke voor de toename in scope 2.

De ligging en de aard van projecten zal ook steeds een invloed hebben op de totale CO2-emissie. Het is dan ook niet uitgesloten dat ondanks onaflatende inspanningen grote variaties kunnen optreden in de jaarlijkse emissieresultaten. Er wordt wel een opmerkelijke daling verwacht de komende jaren ten gevolge van de aankoop van groene stroom.

De efficiëntie ratio wordt uitgedrukt als het aantal kg uitgestoten CO2 per gepresteerd uur. Op deze manier wordt er rekening gehouden met de werklust van het betreffende jaar.



5. Onderbouwing van de resultaten

De opmaak van de CO₂ emissie-inventaris is uitgevoerd door de preventieadviseur, rekening houdende met:

- De opgegeven hoeveelheden voor rode diesel en lasgassen betreft de ingekochte hoeveelheden in 2013 zonder voorraadcorrecties.
- De opgegeven hoeveelheden voor gas en elektra betreft de hoeveelheden vermeld op de afrekeningfacturen en/of overzichten van de betreffende leverancier.
- Het brandstofverbruik van het wagenpark (witte diesel) wordt bepaald door de aanwezige registratieapparatuur.
- Op projecten wordt elektra kosteloos geleverd door de opdrachtgevers. Dit verbruik is dus niet mee opgenomen in de berekening van de CO₂ footprint. Het brandstofverbruik van werfmachines en eventuele aggregaten is wel mee opgenomen in scope 1.
- Zakelijke vliegtuigreizen komen maar zeer sporadisch voor bij CSM. Indien ze voorkomen worden ze mee opgenomen in scope 2. Op basis van IATA wordt de afstand berekend met behulp van <http://www.dices.net/airports/distances.html>
- De kwantificering van grondstoffen naar CO₂-emissiewaarden is telkens gedaan door gefactureerde volume-eenheden of massa-eenheden van de gebruikte grondstoffen te gebruiken. De omrekening van volume of massa naar emissiewaarden is eenduidig en geeft de meest betrouwbare vergelijking.
- De conversiefactoren zoals opgenomen in CO₂ prestatieladder handboek 2.2 zijn gehanteerd tenzij dit document geen conversiefactor voor de betreffende emissiebron heeft. In dergelijke gevallen zijn de conversiefactoren berekend (zie CPL-WI-001).

Voor het bepalen van de CO₂ footprint zijn er specifieke interne werkinstructies en tabellen opgesteld zodat de bepaling van de CO₂ footprint op een identieke wijze plaatsvindt en verzamelde info niet verloren gaat. De registraties worden dan ook periodiek opgevolgd en bijgehouden.