

# Emissie inventaris 2021



Opgesteld door: T.Lenskens  
Datum: 16/09/2022

## 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 .....	7
4. CO2 footprint.....	7
4.1 Resultaten 2013 – scope 1 en 2.....	7
4.2 Trends.....	9
4.3 Evolutie CO2-emissies .....	13
5. Onderbouwing van de resultaten.....	14

## 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 155-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 2021 besproken, met 2016 en 2011 als referentiejaar. De CO2 voetafdruk geeft een inventarisatie van de totale hoeveelheid uitgestoten broeikasgassen<sup>1</sup>. 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 2016 en 2011 kan CSM haar klimaat- en energiebeleid op gerichte wijze monitoren, evalueren en sturen.

Na 5 jaar van CO2 prestatieladder is er gekozen om een nieuw referentiejaar in te voeren. Dit omdat er doorheen de voorbije jaren best veel inspanningen genomen zijn. Om steeds terug met het referentiejaar 2011 te vergelijken, blijft men steeds goede resultaten behouden, terwijl er in praktijk misschien toch maatregelen genomen moeten worden.

Bij de berekeningen van de CO2 voetafdruk worden de conversiefactoren genomen zoals vermeld op de website [CO2emissiefactoren.nl](http://CO2emissiefactoren.nl) dd 7/7/2015 en latere updates, met de meest recente van 14/01/2022. Hierbij zijn een aantal CO2 conversiefactoren gewijzigd waarbij er geen verrekening naar het verleden moet uitgevoerd worden.

Van 1/01/2015 tot en met 31/12/2019 had CSM een energiecontract bij Eneco waarbij 100% groene stroom aangeleverd werd. Jaarlijks wordt er een VREG rapport brandstofmix<sup>1</sup> opgemaakt waarbij voor elke leverancier een vermelding is van de oorsprong van de brandstof. Het percentage dat hieruit voorkomt dat niet Belgisch is, wordt nog in rekening gebracht als zijnde grijze stroom.

Sinds augustus 2019 is er in Achel een PV-installatie in gebruik genomen waarvan het grootste gedeelte van de opgewekte energie zelf verbruikt wordt. Eventuele overschotten worden op het net gezet.

Sinds 1/01/2020 heeft CSM een energiecontract met Scholt Energy – waarborg groen waarbij er 100% groene energie geleverd wordt. Via de herkomstvergelijker kan er terug gevonden worden dat de groene energie voor 25.1% afkomstig is van Belgisch groen.

Vanaf 2022 zal CSM opteren voor een contract waarbij de energie die geleverd wordt 100% Belgisch groen is.

---

<sup>1</sup> Brandstofmix rapport 2017 – RAPP-2018-05

### 1. Toepassingsgebied en reikwijdte

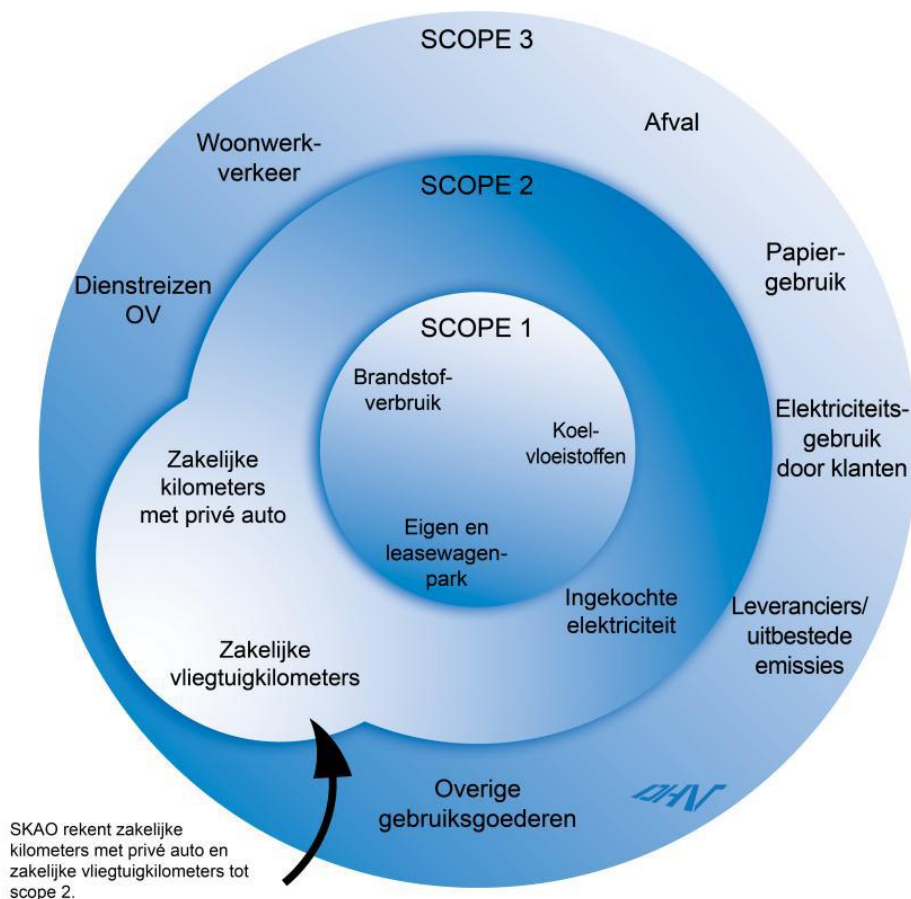
Deze emissie-inventaris is van toepassing op:

- 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 hoofdstuk 4.1 van CO2 prestatiehandboek 3.1

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 3.1 (dd 22/06/2020). 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 t.b.v. verwarming en lasgassen
- Emissies door eigen wagenpark: brandstofverbruik en smeermiddelen

Andere broeikasgassen dan CO2 (bijvoorbeeld t.b.v. 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 + openbaar vervoer)

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 dieserverbruik 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	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Gepresteerde uren</b>	229.094	205.791	218.869	219.825	218.122	206.418	218.736

### 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.

Tot op heden heeft CSM geen projecten waar een gunningsvoordeel voor verkregen is.

### 2.3 Classificering

De CO2 prestatieladder maakt een onderscheid in grootte van bedrijven, kleine, middelgrote en grote bedrijven, op basis van de CO2 uitstoot.

Om tot een welbepaalde groottecategorie te behoren, dient een bedrijf aan de definitie “werken/leveringen” te voldoen. Het gaat hierbij steeds over de CO2-uitstoot in scope 1 & 2 emissies binnen de organizational boundary van het bedrijf.

**Klein bedrijf (K):** de totale CO2-uitstoot van de kantoren en bedrijfsruimten bedraagt maximaal ( $\leq$ ) 500 ton per jaar, en de totale CO2-uitstoot van alle bouwplaatsen en productielocaties bedraagt maximaal ( $\leq$ ) 2.000 ton per jaar

**Middelgroot bedrijf (MG):** 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.

Jaar	CO2-uitstoot	Groottecategorie
2011	1.367,71 ton	MG
Referentiejaar		
2014	1.147,49 ton	MG
2015	652,70 ton	MG
2016	701,53 ton	MG
Referentiejaar		
2017	588,37 ton	MG
2018	589,89 ton	MG
2019*	1.326,08 ton	MG
2020	915,83 ton	MG
2021	957,50 ton	MG

De totale CO2 uitstoot van CSM voor 2021 bedraagt 957,50 ton. Hierdoor kan CSM als een middelgroot bedrijf gezien worden overeenkomstig hoofdstuk 4.2 van het handboek.

Hierbij dient wel de opmerking gemaakt te worden dat deze 957,50 ton CO2 de combinatie is van zowel de CO2 van de kantoren, bedrijfsruimten, bouwplaatsen en productielocaties.

## 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 metaalbewerking machines 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)
- Benzine
- Diesel
- Lasgassen (oa CO<sub>2</sub>, propeen, ...)

Het brandstofverbruik 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 2021 – scope 1 en 2

De totale scope 1 & 2 CO<sub>2</sub> uitstoot van CSM bedroeg in 2021 957,50 ton. Hiervan is 507,12 ton het gevolg van directe emissies (scope 1) en 450,38 ton het gevolg van indirecte emissies door ingekochte elektriciteit en business air travel (scope 2).

Het totaalbeeld van de emissies per emissiebron voor 2021 is in onderstaande tabel weergegeven.

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

Item	Hoeveelheid	Eenheid	CO <sub>2</sub> -conversiefactor	Oorsprong factor	ton CO <sub>2</sub>
<b>1 Gas tbv verwarming</b>					<b>200,27</b>
Aardgas	106.299	Nm <sup>3</sup>	1,884 kg CO <sub>2</sub> /Nm <sup>3</sup>	website	200,27
<b>2 Lasgassen</b>					<b>26,10</b>
Atal 6	234	m <sup>3</sup>	0,330 kg CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup>	berekening	0,08
Acetyleen	8	kg	3,380 kg CO <sub>2</sub> /kg	berekening	0,03
Propaan	0	kg	1,725 kg CO <sub>2</sub> /kg	website	0,00
Flamal 29	1.887	kg	3,137 kg CO <sub>2</sub> /kg	berekening	5,92
CO <sub>2</sub>	9.900	kg	1 kg CO <sub>2</sub> /kg	berekening	9,90
Weldap	510	kg	0,1834 kg CO <sub>2</sub> /kg	berekening	0,09
Apachi	3.215	kg	3,137 kg CO <sub>2</sub> /kg	berekening	10,09
<b>3 Brandstofverbruik wagenpark</b>					<b>280,75</b>
Diesel B7-blend)	79.529	l	3,262 kg/l	website	259,42
GTL	4.685	l	3,274 kg/l	website	15,34
Benzine (E10 blend)	1.842	l	2,784 kg/l	website	5,13
AdBlue	943	l	0,260 kg/l	audit	0,25
Smeermiddelen	205	kg	3,035 kg CO <sub>2</sub> /kg	website	0,62
<b>Totaal scope 1 emissies (ton)</b>					<b>507,12</b>

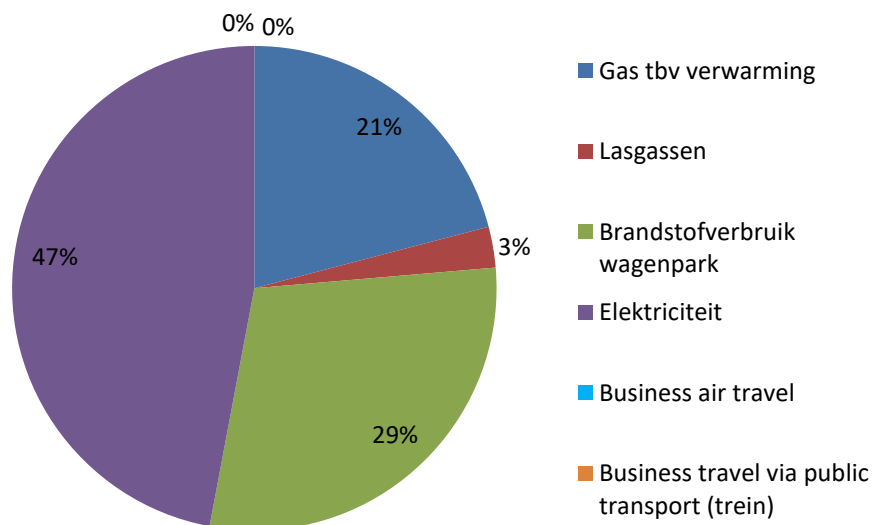
### Scope 2: indirecte emissies

Item	Hoeveelheid	Eenheid	CO2-conversiefactor	Oorsprong factor	ton CO2
<b>1 Elektriciteit</b>					<b>450,38</b>
grijs	806.143	kWh	0,556 kg CO2/kWh	website	448,22
groen CSM	111.390	kWh	0 kg CO2/kWh	website	0,00
groen	270.150	kWh	0 kg CO2/kWh	website	0,00
grijs-vergoed	3.891	kWh	0,556 kg CO2/kWh	website	2,16
<b>2 Business air travel</b>					<b>0,00</b>
< 700 km	0	km	0,297 kg CO2/reizigerkm	website	0
700 - 2500 km	0	km	0,200 kg CO2/reizigerkm	website	0
> 2500 km	0	km	0,147 kg CO2/reizigerkm	website	0
<b>3 Business travel via public transport (trein)</b>					<b>0,00</b>
	0	km	0,026 kg CO2/reizigerkm	website	0
<b>Totaal scope 2 emissies (ton)</b>					<b>450,38</b>
<b>Totale CO2 emissies (scope 1 + 2) (ton)</b>					<b>957,50</b>

Uit onderstaande figuur blijkt dat het grootste deel (47%) van de CO2 emissie van CSM veroorzaakt wordt door elektriciteit. Uit de herkomstvergelijker volgt dat het aandeel Belgisch groen van het, door CSM afgesloten energiecontract "WaarborgGroen", 25,1% bedraagt. Het overige gedeelte van de aangekochte elektriciteit dient dus als grijs beschouwd te worden.

De CO2 emissie tgv brandstofverbruik wagenpark is goed voor 29%. In de toekomst worden hier wel wijzigingen in verwacht, aangezien er vanaf 2021 een aantal hybride voertuigen in gebruik zijn genomen.

Gas t.b.v. verwarming is goed voor 21% van de CO2 emissie in vergelijking met 15% in 2020. Business travel (zowel trein als vliegtuig) en lasgassen blijven 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 t.g.v. gasverbruik (verwarming) heeft doorheen de jaren een aantal schommelingen gekend, maar globaal een sterke daling t.o.v. het referentiejaar 2011.

Een aantal kenmerken waarmee rekening dient gehouden te worden voor vergelijk met het nieuwe referentiejaar 2016:

- 2016: economische werkloosheid in koudere maanden + defecte verwarming (Hamont)
- 2016: december in gebruik name nieuwe verwarming Hamont; alle warme luchtblazers in productiehallen zijn vervangen door zwartstralers.

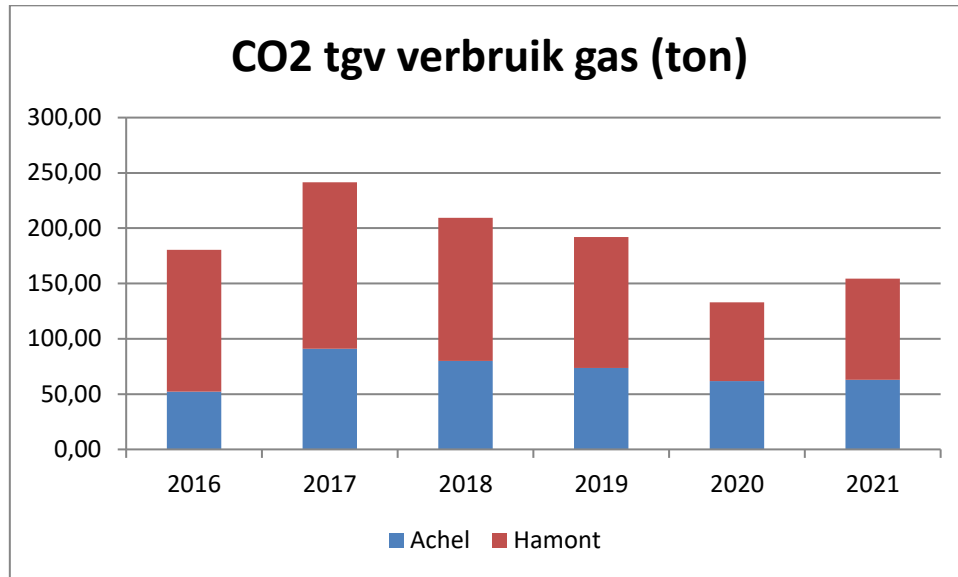
In 2017 is er een enorme toename vast te stellen van het verbruik in Achel en dit zowel relatief als t.o.v. de graaddagen. Gedurende de eerste 4 maanden was er een even groot verbruik als het voorgaande jaar in zijn totaliteit. Een zeer koude januari (480 graaddagen) zal hierin een rol spelen. In Hamont was er ook een toename in het verbruik, zowel relatief als t.o.v. de graaddagen. De economische activiteit in de (koude) wintermaanden en een herstelde verwarming zullen zeker hun input hierin hebben.

In 2021 lag het totaal aantal graaddagen rond het gemiddelde. In Hamont is het verbruik gestegen t.o.v. de vorige jaren. Het verbruik per graaddag is toegenomen en stijgt t.o.v. het referentiejaar. Verder is er moeilijk een conclusie te trekken. In Achel is het verbruik per graaddag ook terug gedaald, maar blijft wel nog hoger dan 2016.

Het gasverbruik heeft een typisch winterprofiel waarbij er meer verbruikt wordt naarmate de wintermaanden vorderen. Mogelijk heeft dit een oorzaak door de collectieve sluiting van het bedrijf. Tijdens deze periode wordt het gebouw helemaal niet opgewarmd en is er nadien meer energie nodig om het geheel terug op te warmen.

Het vergelijk met het aantal graaddagen is ook relatief. Een gebouw opwarmen waarbij er gedurende een week of 2 dagen 50 graaddagen overbrugd moeten worden is een heel verschil. Het tweede vraagt veel meer energie dan gedurende een week een beetje te moeten overbruggen.

Jaar	Achel	Hamont
2011	277 kWh/graaddag	921 kWh/graaddag
2016	141 kWh/graaddag	346 kWh/graaddag
2017	265 kWh/graaddag	439 kWh/graaddag
2018	241 kWh/graaddag	388 kWh/graaddag
2019	224 kWh/graaddag	359 kWh/graaddag
2020	210 kWh/graaddag	338kWh/graaddag
2021	174 kWh/graaddag	380kWh/graaddag



#### 4.2.2 Emissiebron: elektriciteit

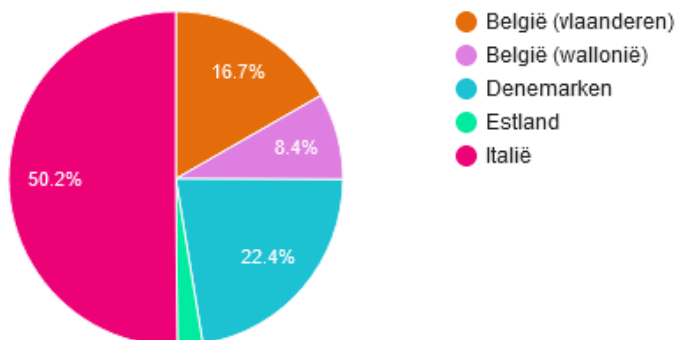
De CO2-emissie tgv elektriciteit heeft doorheen de jaren een aantal schommelingen gekend, maar vertoont de laatste jaren een daling t.o.v. het referentiejaar 2011.

Een aantal kenmerken waarmee rekening dient gehouden te worden voor vergelijking met het nieuwe referentiejaar 2016:

- 2016: gedurende het hele jaar perioden van technische werkloosheid met minder of zelfs geen activiteit in werkhuizen.
- 2017: In Hamont zijn er 14 diluters in gebruik genomen t.b.v. luchtzuivering. Deze zijn gefaseerd in dienst gekomen, 6 in april, 8 in oktober. Het betreft frequentie gestuurde motoren, maar het verbruik is toch aanzienlijk, gemiddeld 37kW/dag/toestel.

In 2020 is er een energiecontract "WaarborgGroen" afgesloten bij Scholt Energy. Uit de herkomstvergelijker is op te maken dat 25.1% van Belgische oorsprong is.

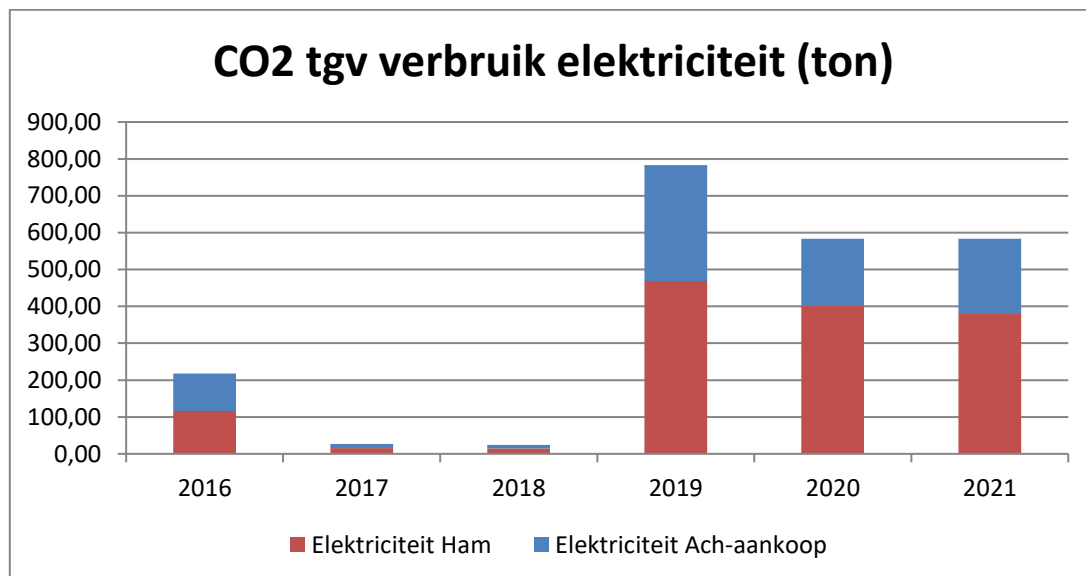
Land van herkomst (gedetailleerd voor hernieuwbare energiebronnen)



Het absolute energieverbruik schommelt de laatste jaren rond dezelfde waarden, maar de bijhorende CO2 emissie is zeer afhankelijk van het type contract. Het energieverbruik t.o.v. de gepresteerde uren kent echter geen daling. Hieruit kan men afleiden dat het elektriciteitsverbruik productiegebonden is. Het elektriciteitsverbruik t.b.v. overhead zoals verlichting is een constante.

Jaar	kWh/gepresteerde uren
2011	5,48
2016	4,63
2017	5,16
2018	5,27
2019	5,71
2020	5,78
2021	5,43

Sinds augustus 2019 is er in Achel een PV-installatie in gebruik genomen. Voor 2021 hebben we 23% van het totale energieverbruik van deze vestiging zelf geproduceerd. Het eigen opgewerkte percentage zal deels afhankelijk zijn van de weersomstandigheden. Voor de vestiging in Hamont staat het dossier momenteel tijdelijk on hold vermits dit samenhangt met een eventuele investering in een nieuwe hal en de deelname aan een windmolenproject.



Zie meerjarenoverzicht excel

### 4.2.3 Emissiebron: diesel

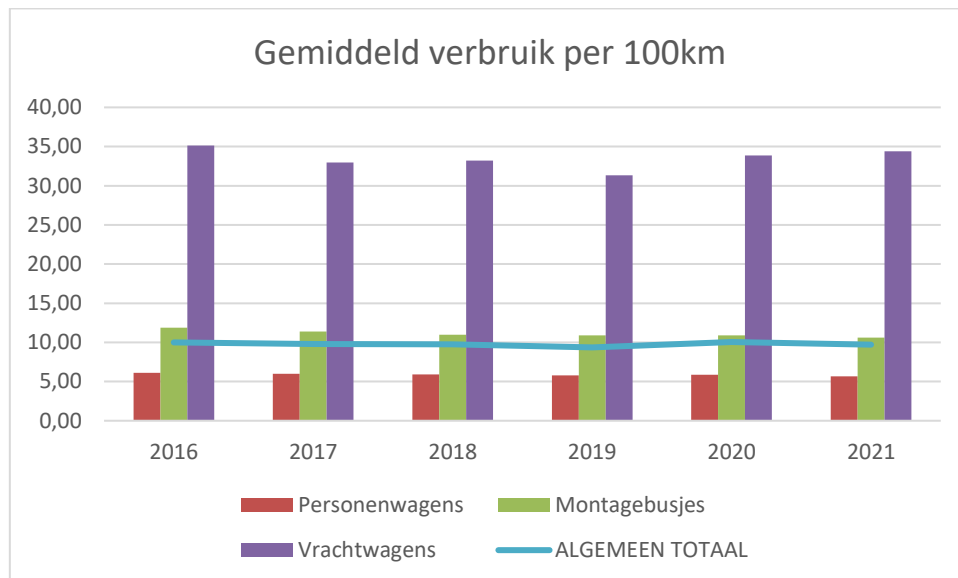
Het verbruik van diesel dient opgesplitst te worden in witte diesel (t.b.v. het wagenpark) en rode diesel (t.b.v. werfvoertuigen en intern transport).

Het gebruik van witte diesel in absolute hoeveelheden kent een daling door Corona. Een groot deel van de vergaderingen die anders fysiek werden bijgewoond, werden nu online georganiseerd en verschillende verplaatsingen konden niet doorgaan wat resulteerde in een daling van het absolute verbruik bij de personenvoertuigen. Voor de montage zelf, is het absolute verbruik wel toegenomen

vermits er bij het georganiseerd transport naar de bouwplaats rekening moest gehouden worden met de regels van social distancing en er dus meer voertuigen naar de bouwplaats gingen om de mensen ter plaatse te krijgen.

Het gemiddelde verbruik per 100km blijft nagenoeg constant.

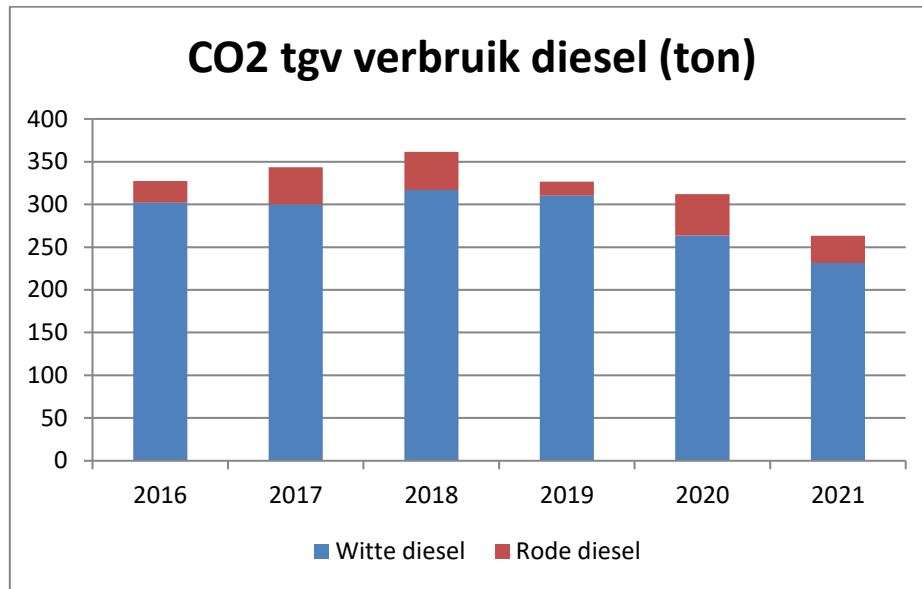
**t140123 doelstellingen milieu rollend materieel rev1**



Het verbruik van rode diesel kan schommelen door een groter verbruik op de bouwplaatsen (vb. t.b.v. generatoren).

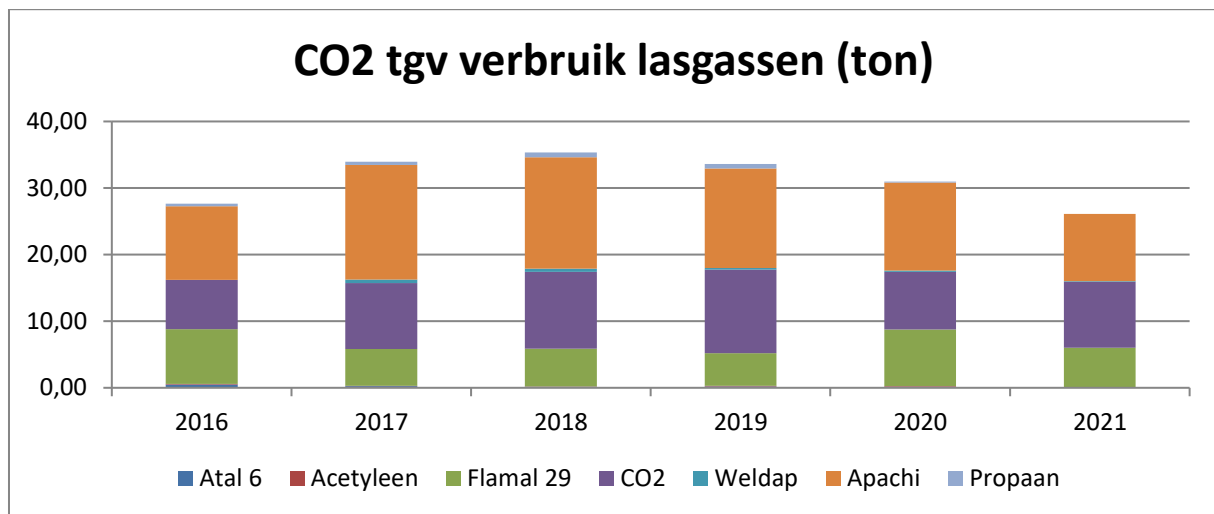
De tijdelijke economische werkloosheid in 2016 had ook betrekking op de montage en het transport. Ook hier dient dus rekening gehouden te worden met een lagere CO2 emissie tgv minder verbruik.

GTL brandstof wordt afzonderlijk geregistreerd en sinds 2021 is er een afzonderlijke CO2conversiefactor voor.



#### 4.2.4 Emissiebron: lasgassen

De CO2 emissie ten gevolge van lasgassen is zeer beperkt en bijgevolg verwaarloosbaar.



### 4.3 Evolutie CO2-emissies

#### Referentiejaar 2016

In 2016 waren er gedurende het hele jaar perioden van tijdelijke werkloosheid met minder of zelfs geen bezetting. Dit heeft een invloed op het totale elektriciteitsverbruik en de verwarming.

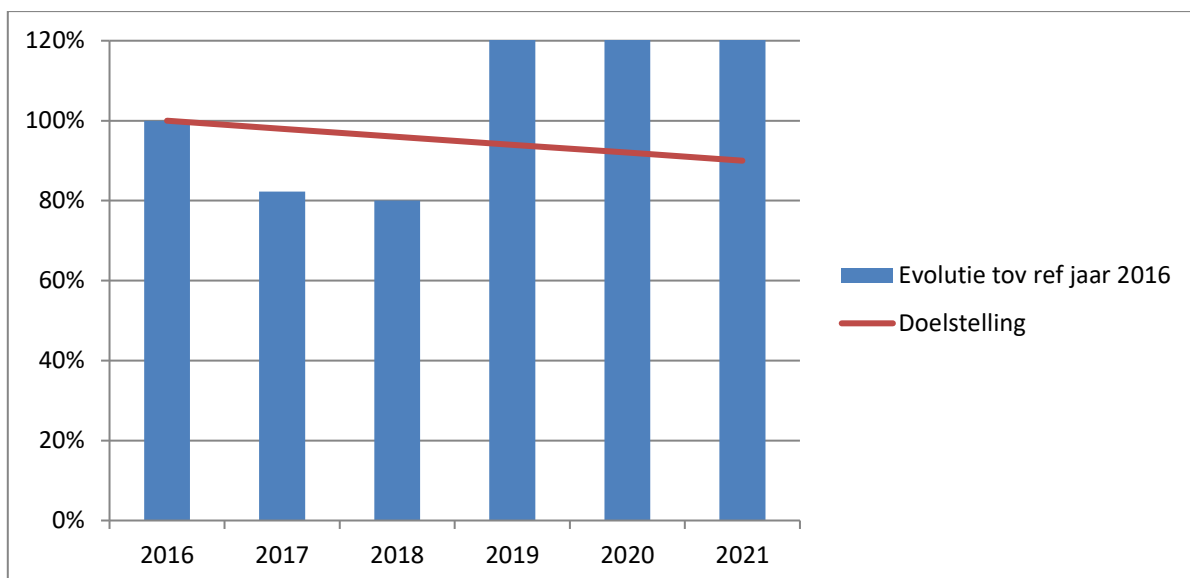
	Ton CO2 2016	Ton CO2 2017	Ton CO2 2018	Ton CO2 2019	Ton CO2 2020	Ton CO2 2021
<b>Emissie scope 1</b>	525,48	608,47	595,75	541,55	467,86	507,20
<b>Emissie scope 2</b>	217,93	30,77	27,85	784,15	447,98	450,38
<b>Totale emissie CO2</b>	743,41	639,24	623,60	1.325,70	915,83	957,57
<b>Evaluatie tov ref jaar 2016</b>	100%	86%	84%	178%	123%	129%

	Eff.ratio 2016	Eff.ratio 2017	Eff.ratio 2018	Eff.ratio 2019	Eff.ratio 2020	Eff.ratio 2021
<b>Aantal gepresteerde uren</b>	205.791	218.869	219.825	218.121	206418	218736
<b>Emissie scope 1</b>	2,55	2,78	2,71	2,48	2,27	2,32
<b>Emissie scope 2</b>	1,06	0,14	0,13	3,60	2,17	2,05
<b>Totale emissie CO2</b>	3,61	2,92	2,84	6,08	4,44	4,38
<b>Evaluatie t.o.v. ref jaar 2016</b>	100%	81%	79%	168%	123%	121%
<b>Doelstelling</b>	100%	98%	96%	94%	92%	90%

Zowel in 2017 als 2018 was er t.o.v. 2016 een enorme daling van de CO2 bij scope 2, dit heeft uitsluitend te maken met een groter aandeel van Belgische stroom. In 2019, gezien de onduidelijkheid i.v.m. de herkomst, is hier een enorme stijging. De overige emissies liggen gelijkaardig t.o.v. vorige jaren.

De ligging en de aard van projecten zal steeds een invloed hebben op de totale CO2-emissie. Het is dan ook niet uitgesloten dat ondanks niet-aflatende inspanningen grote variaties kunnen optreden in de jaarlijkse emissieresultaten.

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.



**VANAF 2023 wordt 2022 het referentiejaar**

## 5. Onderbouwing van de resultaten

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

- De opgegeven hoeveelheden voor rode diesel en lasgassen betreft de ingekochte hoeveelheden in 2021 zonder voorraadcorrecties. Net zoals andere jaren waardoor eventuele fouten intussen uitgemiddeld zijn.

- De opgegeven hoeveelheden voor gas en elektra betreft de hoeveelheden vermeld op de afrekening facturen van de betreffende leverancier.
- Het brandstofverbruik van het wagenpark (witte diesel) wordt bepaald door de aanwezige registratieapparatuur.
- Onderhoud van het wagenpark wordt extern uitgevoerd, hierdoor is er een (kleine) hoeveelheid smeermiddelen niet gekend. Het verbruik wordt dus ook niet meegenomen in de inventaris.
- 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 3.1 en/of de website CO2emissiefactoren.nl dd 7/7/2015, rekening houdende met relevante updates (23/01/2021) zijn gehanteerd tenzij deze documenten geen conversiefactor voor de betreffende emissiebron heeft. In dergelijke gevallen zijn de conversiefactoren berekend (zie CPL-WI-001). Gewijzigde conversiefactoren tov het vorige handboek zijn gemarkeerd en alle gegevens zijn met deze gewijzigde factoren opnieuw berekend. De wijzigingen van de laatste revisies zijn beperkt voor CSM nl:
  - o de factor van grijze stroom (0,649 naar 0,556). Er is een omrekening uitgevoerd van het referentiejaar 2016 naar deze gewijzigde parameters.

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.