

CO₂-emissie inventaris

2023

Antea Group

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

CO₂-emissie inventaris 2023
Antea Group

Opdrachtgever

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

CO2 Prestatieladder > 01 Kennisbeheer > CO2-emissieinventarissen

Projectmedewerkers

Ruben Beel, Senior Advisor

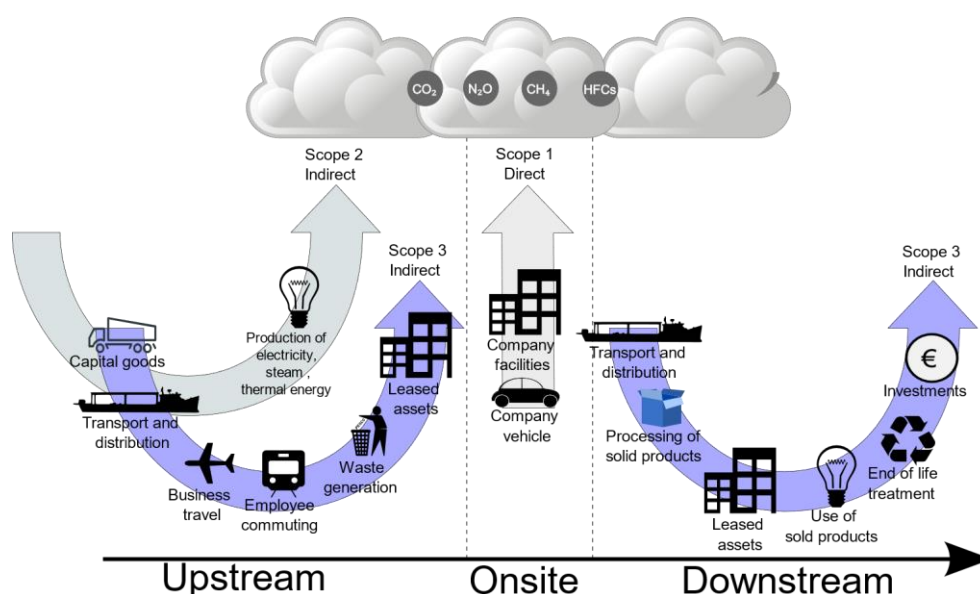
Datum	Auteur	Status/ revisie	Vrijgave
19 november 2024	Ruben Beel, Senior Advisor	Revisie 1	Jan Parys, Algemeen directeur

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Basisgegevens	3
2.1	Beschrijving van de organisatie	3
2.2	Verantwoordelijkheden	3
2.3	Basisjaar	3
2.4	Rapportageperiode	3
2.5	Verificatie	3
2.6	Definities / afkortingen	3
3	Afbakening	4
3.1	Scope-indeling	8
4	Berekeningsmethode	9
4.1	Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren	9
4.2	Aanpassingen	11
4.3	Uitsluitingen	12
4.4	Opname van CO ₂	12
4.5	Biomassa	12
5	Energie	13
6	CO₂-emissies	14
6.1	CO ₂ -emissies in 2019	14
6.2	Emissies per FTE	14
6.3	Emissies naar omzet	15
6.4	Trend per scope	16
7	Onzekerheden	25

1 Inleiding

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



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

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

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

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

2 Basisgegevens

2.1 Beschrijving van de organisatie

Antea Group is een advies- en ingenieursbureau. Antea Group is de handelsnaam voor Antea Belgium nv.

Ons bureau is actief in de domeinen slimme energielandschappen, leefbare steden, veerkrachtige kust en estuarium, duurzaam groeiende havens en klimaatbestendige samenleving. Voor meer informatie over ons werkterrein en voor voorbeelden van projecten, verwijzen wij naar onze website:

www.anteagroup.be.

Deze CO₂-emissie inventaris heeft betrekking op alle bedrijfsonderdelen, behorende tot Antea Belgium nv (zie *hoofdstuk 3*). Het grootste deel van de CO₂ emissie van Antea Group komt voor rekening van het zakelijk autorijden (reizen voor projecten per lease- of privéauto). Dit komt voort uit het type werk van Antea Group, waarbij veel klant- en projectbezoeken plaatsvinden.

Het kernteam CO₂ prestatieladder bestaat uit: Ruben Beel en Geert T'Kindt.

2.2 Verantwoordelijkheden

Eindverantwoordelijke: Jan Parys

Verantwoordelijke stuurcyclus: Geert T'Kindt

Contactpersoon emissie-inventaris: Ruben Beel

2.3 Basisjaar

Het basisjaar is 2019.

2.4 Rapportageperiode

Deze inventaris omvat gegevens van het jaar 2023, dus van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023.

2.5 Verificatie

Externe verificatie van deze inventarisatie zal plaatsvinden tijdens de eventuele vervolgaudits. Tot op heden vonden er nog geen externe verificaties plaats op deze inventarisatie. Tijdens de initiële audit en vervolgaudit vond echter wel al een externe verificatie plaats op de inventarissen van 2019, 2020, 2021 en 2022.

2.6 Definities / afkortingen

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

3 Afbakening

In de eerste emissie-inventaris voor 2019 en 2020 werd een eerste maal de organisatorische grens afgebakend. Hierbij werd de grens vastgelegd op basis van de financiële gegevens van 2019, 2020 en 2021. In dit document wordt deze oefening herhaald met gegevens van 2022 en 2023.

De organisatorische grens in het kader van de CO₂-prestatieladder kan vastgesteld worden op enkel Antea Belgium nv. Er zijn geen C-aanbieders aanwezig bij de A-aanbieders die een zeggenschapsrelatie hebben binnen Antea Belgium nv.

3.1 Methode

Voor het bepalen van de organisatorische grens wordt de zogenaamde 'laterale methode' gehanteerd. Deze methode bestaat deels uit de GHG Protocol methode en is deels maatwerk voor de CO₂-prestatieladder. Hiermee wordt de eis bekeken dat er zich geen C-aanbieders onder de A-aanbieders bevinden. Een A-aanbieder is een aanbieder die behoort tot de grootste aanbieders van de organisatie die samen verantwoordelijk zijn voor tenminste 80% van de inkoopomzet (leveranciers). Een C-aanbieder is dan een aanbieder die een zeggenschapsrelatie heeft (financiële of operationele controle) binnen hetzelfde concern als de ontvanger van de aanbidding.

De essentie van de laterale methode kan in drie stappen worden weergegeven:

Stap a: Keuze startorganisatie

Men kiest een organisatie, beziet dit als de top van een (sub)hiërarchie van organisaties en handelt dan volgens methode 1. Deze stap levert een groep van organisaties op die 'Deel S' wordt genoemd.

Stap b: Laterale (iteratieve) analyse. Op basis van een al dan niet geconsolideerde inkoopomzet van Deel S worden de A-aanbieders bepaald. Van deze A-aanbieders wordt geanalyseerd of ze ook C-aanbieder zijn. Zo ja, dan vormen deze aanbieders een groep organisaties die 'Deel L' wordt genoemd.

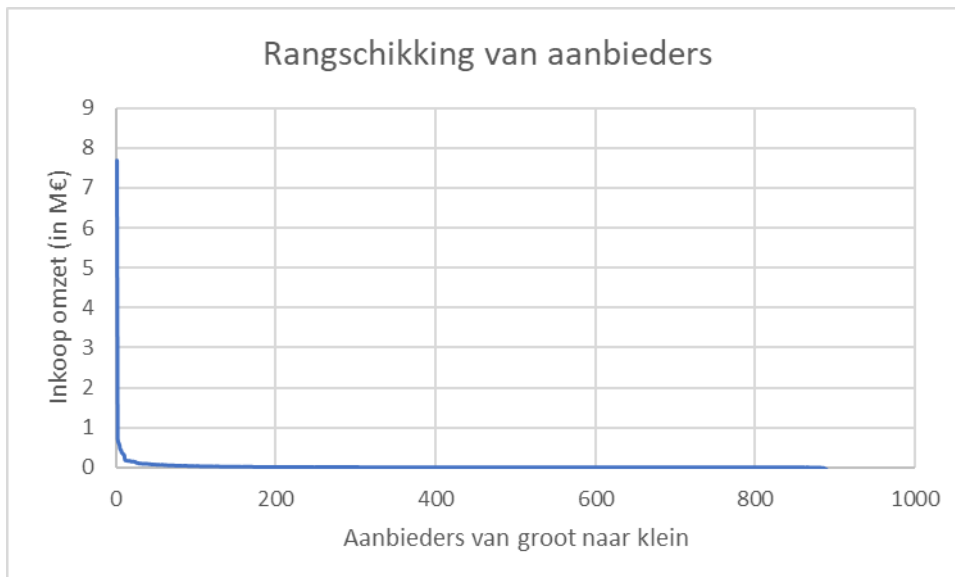
De inkoopomzet wordt vervolgens verminderd met de inkoopomzetten van de organisaties behorende tot Deel L. De voorgaande analyse wordt herhaald en Deel L wordt mogelijk nog aangevuld met een of meer organisaties. Een en ander wordt herhaald (iteratie) tot dat Deel L niet meer verandert.

Stap c: Bepalen van de grens. Door de organisaties van Deel S en Deel L samen te voegen is de organisatorische grens bepaald. Deze organisaties bij elkaar vormen dan samen 'de organisatie' waarvan de CO₂-prestatie wordt gemeten.

3.2 Organisatorische grenzen

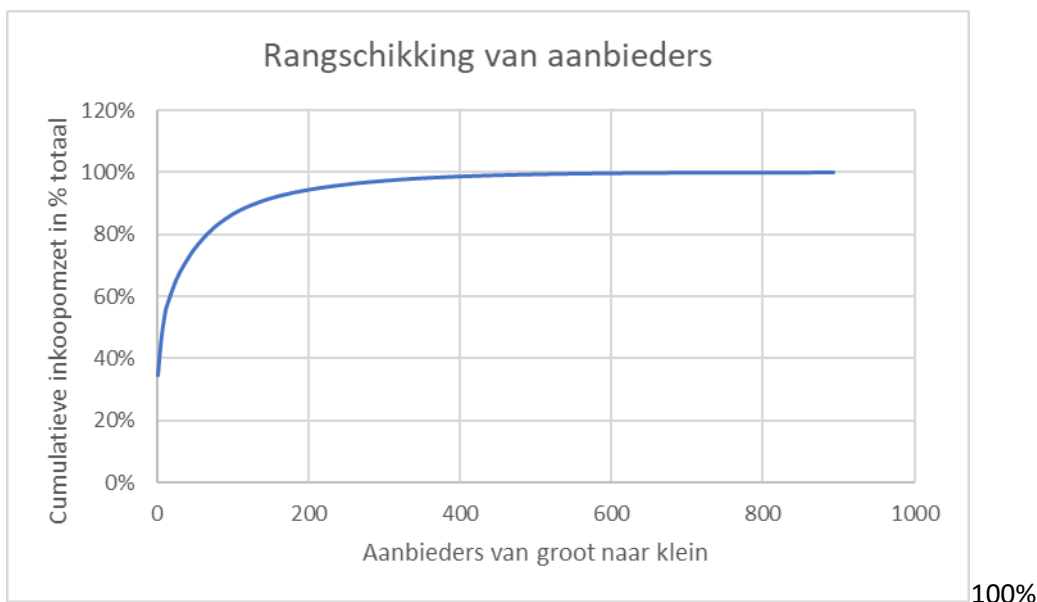
1^e iteratie

Stap a: de startorganisatie is Antea Belgium nv. Voor deze analyse wordt gekeken naar het gemiddelde van de inkoopbedragen bij de aanbieders of crediteuren van 2022 en 2023. Hierbij gaat het over 893 aanbieders, deze worden hieronder gerangschikt naar inkoopomzet in afnemende volgorde.



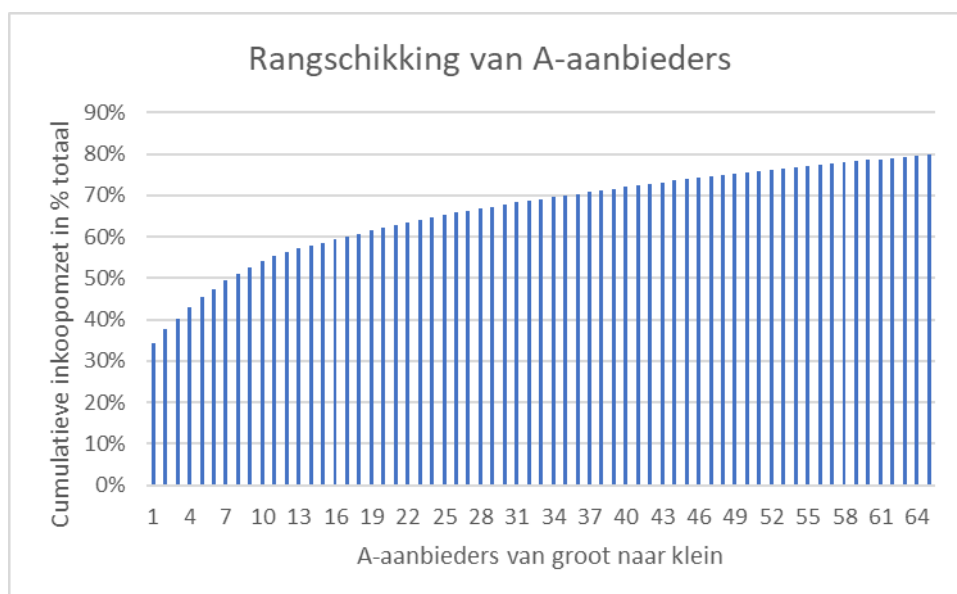
Figuur 2: Rangschikking van alle aanbidders van groot naar klein.

Stap b: De omzet per aanbieder wordt hier uitgedrukt in een percentage van het totaal. Dit wordt cumulatief weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3: Rangschikking van alle aanbidders naar de bijdrage tot het totaal.

Vervolgens wordt deze figuur uitvergroet en beperkt tot de eerste 80%.



Figuur 4: Detail van de rangschikking van A-aanbieders beperkt tot 80%.

Op deze wijze worden 65 aanbieders vastgelegd. Deze worden gescreend op C-aanbieders. Er worden twee mogelijke C-aanbieders gevonden. Hierbij gaat het om de volgende organisaties (met tussen haakjes het aandeel in de totale inkoop):

- Centric Belgium NV (3,1%);
- Antea Nederland B.V. (0,7%).

Geen enkele van deze mogelijke C-aanbieders hebben een zeggenschapsrelatie (financiële of operationele controle) binnen Antea Group Belgium. Allen dragen bovendien minder dan 5% bij aan de totale inkoopomzet en daar bovenop is Antea Nederland B.V. reeds apart gecertificeerd bij SKAO.

Deze aanbieders worden dus niet als een juridische eenheid in de boundary opgenomen. Deze aanbieders worden hierna uit de AC-analyse verwijderd en dan wordt de AC-analyse opnieuw gedaan totdat deze niet meer verandert.

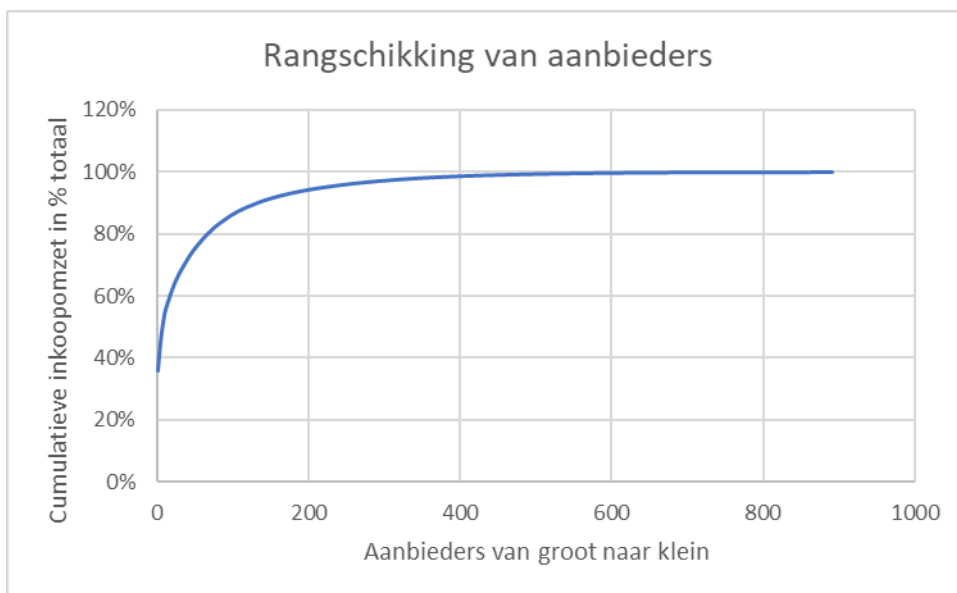
2^e iteratie

Stap a: de startorganisatie is opnieuw Antea Belgium nv, maar dan zonder Centric Belgium NV of Antea Nederland B.V.. Voor deze analyse wordt opnieuw gekeken naar het gemiddelde van de inkoopbedragen bij de aanbieders of crediteuren van 2022 en 2023. Hierbij gaat het over 891 aanbieders, deze worden hieronder gerangschikt naar inkoopomzet in afnemende volgorde.



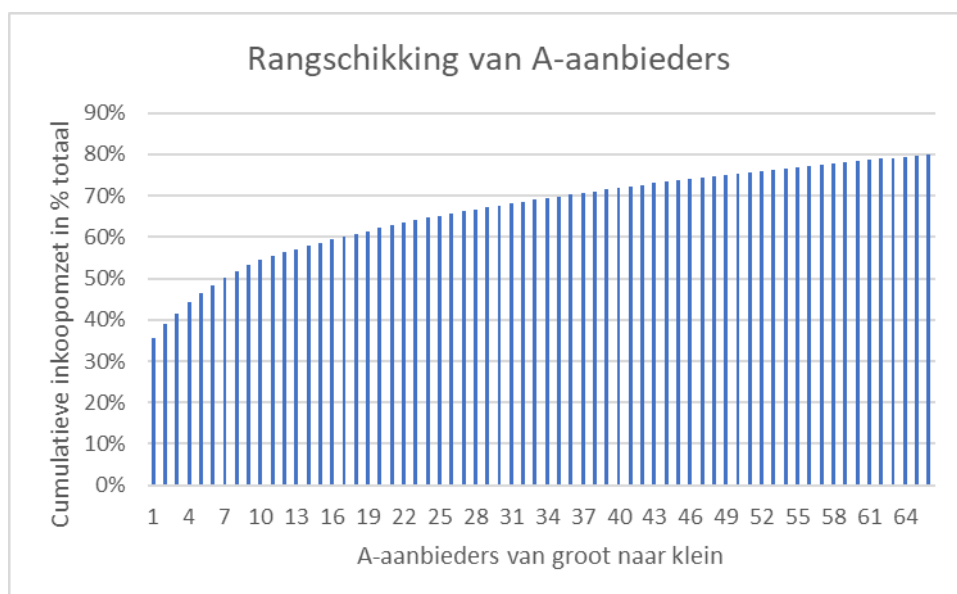
Figuur 5: Rangschikking van alle aanbieders van groot naar klein.

Stap b: De omzet per aanbieder wordt hier uitgedrukt in een percentage van het totaal. Dit wordt cumulatief weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6: Rangschikking van alle aanbieders naar de bijdrage tot het totaal.

Vervolgens wordt deze figuur uitvergroet en beperkt tot de eerste 80%.



Figuur 7: Detail van de rangschikking van A-aanbieders beperkt tot 80%.

Op deze wijze worden opnieuw 66 aanbieders vastgelegd. Deze worden gescreend op C-aanbieders. Er worden geen andere mogelijke C-aanbieders gevonden.

Op basis van deze AC-analyses kan de organisatorische grens in het kader van de CO₂-prestatieladder vastgesteld worden op enkel Antea Belgium nv. Er zijn geen andere mogelijke C-aanbieders aanwezig in de A-aanbieders.

3.3 Scope-indeling

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

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

Scope 2 oftewel indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales.

Scope 3 emissies, oftewel overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van het bedrijf (de organisatie) maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van het bedrijf zijn noch beheerd worden door het bedrijf. Hieronder valt het woon-werkverkeer dat met privévoertuigen werd afgelegd. Sinds 1/01/2023 wordt informatie over het woon-werkverkeer via Tijdschrijven verzameld.

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

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

4 Berekeningsmethode

4.1 Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren

Deze CO₂-emissie inventaris is conform handboek 3.1 opgesteld, zoals gepubliceerd in juni 2020 door de SKAO. De emissiefactoren zijn grotendeels vastgesteld op basis van de website www.CO2emissiefactoren.be. De gebruikte waarden worden in onderstaande tabel weergegeven. Deze waarden zijn gewijzigd sinds CO₂-emissieinventaris 2022.

Tabel 1: Gebruikte emissiefactoren

Benaming	Totaal (kg eq CO ₂ / eenheid)		Eenheid
	Initiële EF	Nieuwe EF	
Aardgas (BE)	0,2409	0,2439	kWh _{ovw}
Elektriciteit – grijze stroom – niet gekende mix	0,205	-	kWh
Elektriciteit – grijze stroom – niet gekende mix – 2023	-	0,213	kWh
Elektriciteit – groene stroom – niet gekende mix - 2023	-	0,008	kWh
Diesel (B7) – Standaard BE	3,19	3,256	Liter
Benzine (E10)	2,65	2,821	Liter
Benzine (E5)	2,77	3,073	Liter
Vliegtuig – middelgrote afstand (500-3000km)	0,441	0,172	Km
Vliegtuig – lange afstand (>3000km)	0,236	0,157	Km
Personenvervoer – auto – onbekend BE	0,213	0,193	Km
Personenvervoer – trein – Thalys	0,0086	0,017	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Eurostar	0,0115	0,017	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Nederland Internationaal	0,026	0,017	Reizigers.km
Personenvervoer – bromfiets	-	0,08	Reizigers.km
Personenvervoer – fiets batterij/elektrisch	-	0,0241*	Reizigers.km
Personenvervoer – fiets gewoon	-	0,0133*	Reizigers.km

* De emissiefactor voor de elektrische fiets is afgeleid van <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S136192092100047X> en voor de gewone fiets van <https://link.springer.com/article/10.1007/s42452-019-0721-z>.

4.2 Data-verzameling

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

Brandstofverbruik

Het brandstofverbruik van het leasewagenpark wordt opgevraagd. Bij iedere tankbeurt wordt het type brandstof (diesel of benzine), en de hoeveelheid afgenomen liters automatisch geregistreerd. Het gaat hierbij om verbruiksgegevens in liter, per brandstoftype (benzine of diesel). Ook de kilometerstand wordt normaliter ingegeven bij een tankbeurt. Deze informatie wordt opgevraagd bij de Fleet Manager (Mieke Müller).

Zakelijk autorijden

Voor het zakelijk autoverkeer met privéwagens worden de gegevens uit de declaraties van de werknemers gebruikt. Deze informatie wordt opgevraagd bij de Fleet Manager (Mieke Müller).

Woon-werkverkeer met privévoertuigen

Het woon-werkverkeer met privévoertuigen wordt sinds 1/01/2023 via Tijdschrijven verzameld. Deze informatie wordt opgevraagd via Mieke Müller.

Vliegverkeer en openbaar vervoer

Antea Group verzamelt de informatie over de afgelegde vlieg- en treinreizen via de gebruikte reisorganisaties (Omnia Travel in 2023). Deze informatie wordt opgevraagd via Vera Corstjens.

Aardgas

Het in kaart brengen van het aardgasverbruik is afhankelijk van de mogelijkheden van het bedrijfspand. Antea Group heeft zelf geen kantoren in eigendom. Daarom wordt bij de verhuurder de energiefactuur of jaarafrekening van de energieleverancier opgevraagd, aangezien de energiemeters niet toegankelijk zijn. Het aardgasverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze verzameld:

- Antwerpen: via email op eenvoudig verzoek aan Wereldhave;
- Gent: via de facturatie, de aardgasverbruiken staan vermeld op de facturen;
- Hasselt: in de excelfile "Energie Antea 'jaartal'.xlsx": Percentage doorgerekend x Verbruik, som van alle lijnen met "Gas" onder Soort meter. Opgevraagd via Corda Campus;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Mieke Müller).

Elektriciteit

Antea Group heeft zelf geen kantoren in eigendom. Daarom wordt bij de verhuurder de energiefactuur of jaarafrekening van de energieleverancier opgevraagd. De energiemeters zijn meestal niet toegankelijk. Het elektriciteitsverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze verzameld:

- Antwerpen: via email op eenvoudig verzoek aan Wereldhave;
- Gent: via de facturatie, de elektriciteitsverbruiken staan vermeld op de facturen;
- Hasselt: in de excelfile "Energie Antea 'jaartal'.xlsx", opgevraagd via Corda Campus: Percentage doorgerekend x Berekend verbruik, som van alle lijnen met "Elektriciteit" onder Soort meter en via facturatie met eigen contract (EAN 541449200001410836, Mieke Müller);
- Leuven: pdf bestand "TV132 Verbruik 'Jaartal' Antea Group", Verbruik x Aandeel Antea Group, opgevraagd via 7even Tuinen;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Mieke Müller).

Voor elektrische/hybride leasewagens wordt het verbruik van de Antea Group laadpalen en de laadpalen bij de werknemers thuis of elders in rekening gebracht (Mieke Müller).

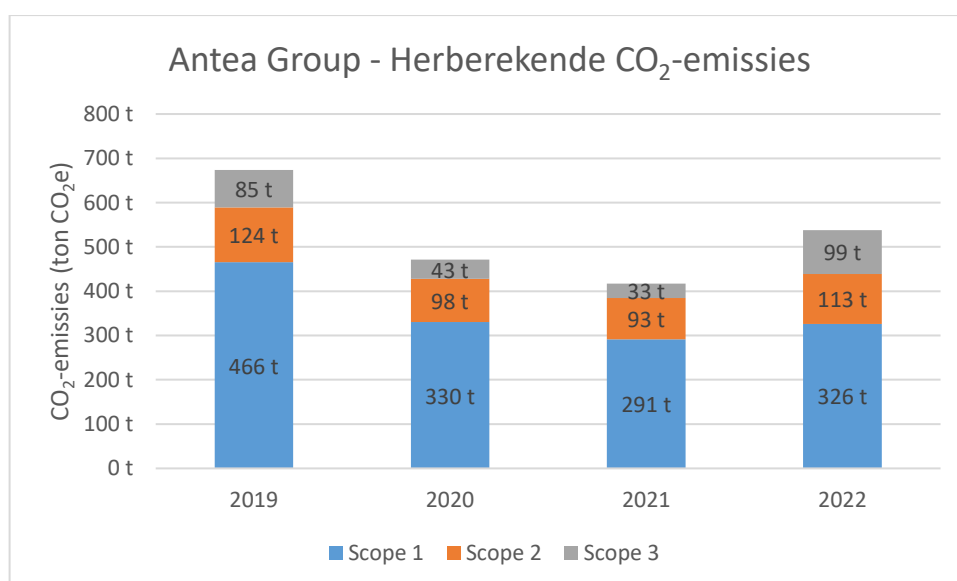
4.3 Aanpassingen

Aangezien de emissiefactoren zijn gewijzigd sinds de laatste rapporteringen, dienen de eerder gerapporteerde cijfers aangepast te worden. Door de relatief grote daling van de emissiefactoren voor het vliegverkeer en een lichte stijging van de emissiefactoren van de brandstoffen (zie tabel 1 hierboven), verminderen de berekende CO₂-emissies met 1,2 tot 5,4 procent (zie onderstaande tabel).

Tabel 2: Herberekende CO₂-emissies

Benaming	2019	2020	2021	2022	Eenheid
CO ₂ -emissies vorige berekening	705,96	480,64	422,60	567,86	tCO ₂ e
Vermindering in absolute waarde	-32	-9	-5	-30	tCO ₂ e
Vermindering in relatieve waarde	-4,5	-2,0	-1,2	-5,4	%
CO ₂ -emissies nieuwe berekening	674,10	471,14	417,46	537,47	tCO ₂ e

Opgesplitst per scope worden de opnieuw berekende CO₂-emissies in onderstaande grafiek weergegeven.



Figuur 8: Herberekende CO₂-emissies, opgesplitst per scope van Antea Group.

Op het vlak van energieverbruik is nu ook rekening gehouden met de omrekenfactor van 2,5 voor elektriciteit. Deze factor werd vastgelegd in het Energiebesluit en houdt rekening met de productie- en transportverliezen tussen de elektriciteitscentrale en de gebruiker. Voor groene stroom werd deze omrekenfactor op 1 gehouden. Ook de wijzigingen aan emissiefactoren voor het vliegverkeer en brandstoffen hebben invloed op het energieverbruik.

Er is dus zowel een impact op het Scope 2 energieverbruik via de elektriciteit als op het Scope 3 energieverbruik via het vliegverkeer. Het Scope 2 energieverbruik stijgt met 150% voor alle jaren. Het Scope 3 energieverbruik daalt met 26% tot 32%. Globaal is er sprake van een stijging van het berekende totale energieverbruik met 28% tot 39%, zie onderstaande tabel. Deze stijging is geen reële stijging van het energieverbruik, maar een wijziging van de berekeningswijze van dit energieverbruik, waardoor het groter is geworden.

Tabel 3: Herberekende energieverbruiken

Benaming	2019	2020	2021	2022	Eenheid
Energieverbruik vorige berekening	9,59	6,62	5,82	7,84	TJ _{ovw}
Verandering in absolute waarde	+2,70	+2,35	+2,30	+2,45	TJ _{ovw}
Verandering in relatieve waarde	+28	+36	+39	+31	%
Energieverbruik nieuwe berekening	12,28	8,98	8,11	10,28	TJ _{ovw}

4.4 Uitsluitingen

Het gebruik van koelmiddelen is niet in rekening gebracht. Antea Belgium heeft geen gebouwkoelinstallaties in gebruik die met koelmiddel bijgevuld moeten worden. Aangezien er geen kantoren in eigendom van Antea Belgium zijn, zijn de daarbij horende koelinstallaties geen eigendom van Antea Belgium en worden deze beheerd door de gebouwbeheerder.

4.5 Opname van CO₂

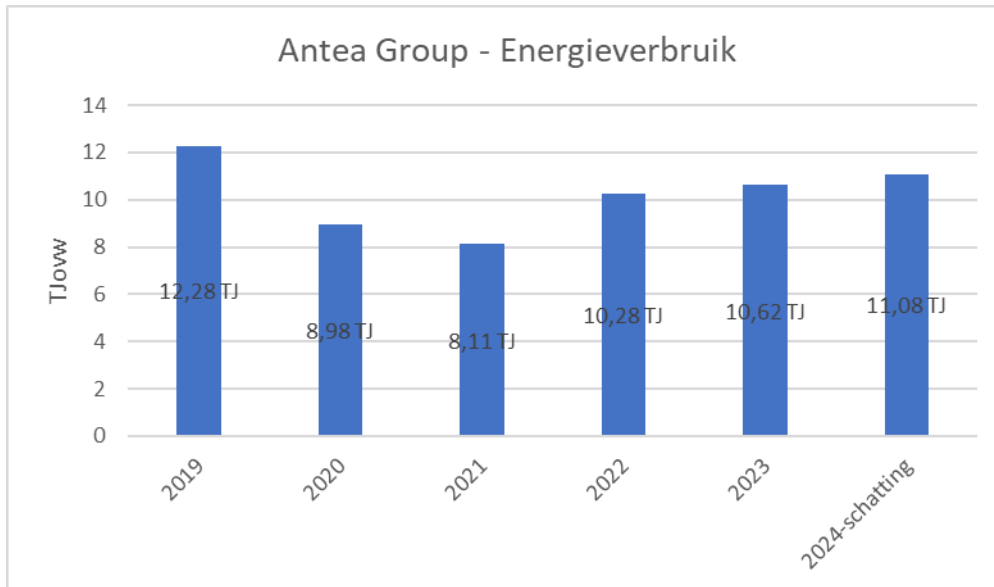
Bij deze berekening wordt geen rekening gehouden met opname van CO₂ of op andere wijze verwijderen van CO₂ uit de lucht. Antea Belgium heeft geen activiteiten die CO₂ opnemen of verwijderen uit de lucht, al worden in sommige projecten wel plannen opgesteld met adviezen over het planten van bomen en struiken, die dan natuurlijk wel aan opname van CO₂ doen. De impact hiervan is moeilijk te bepalen en wordt momenteel niet uitgewerkt.

4.6 Biomassa

Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.

5 Energie

Het totale herrekenende energieverbruik van Antea Group in 2023 is 10,62 TJ. Dit is 3% hoger dan het herrekenende energieverbruik in 2022, maar nog steeds 14% lager dan basisjaar 2019. Hier hebben de berekeningsfactoren niet direct invloed op, al is het gewicht van grijze elektriciteit wel groter geworden.



Figuur 9: Energieverbruik van Antea Group.

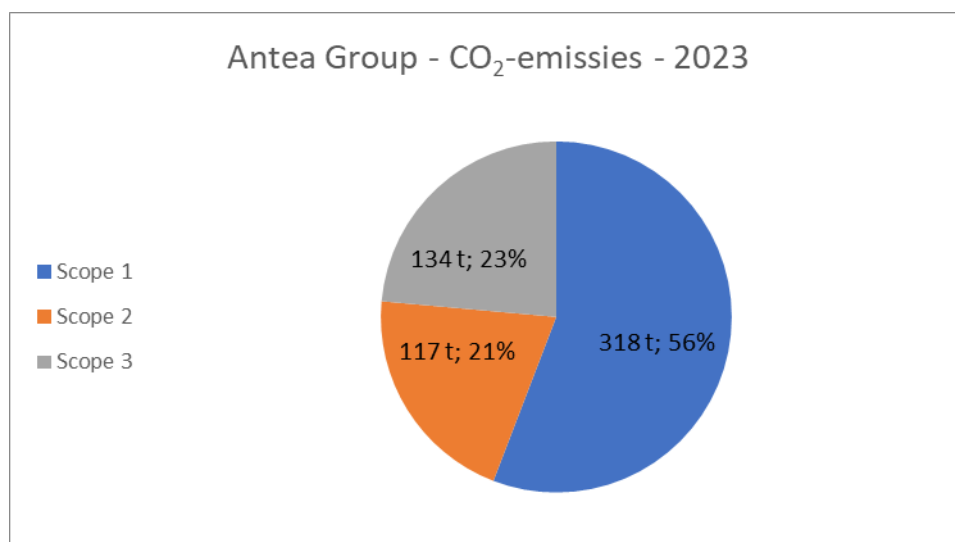
6 CO₂-emissies

6.1 CO₂-emissies in 2023

Onderstaande grafiek geeft de CO₂-emissies weer voor 2023. De totale CO₂-emissie is 570,42 ton, opgesplitst naar scope 1, 2 en 3 is dit respectievelijk 317,50 ton, 117,09 ton en 135,83 ton.

Het grootste deel van de CO₂-emissie valt nog steeds onder scope 1. Hierin zit onder andere het brandstofverbruik van de leasewagens en het aardgasverbruik van de kantoren.

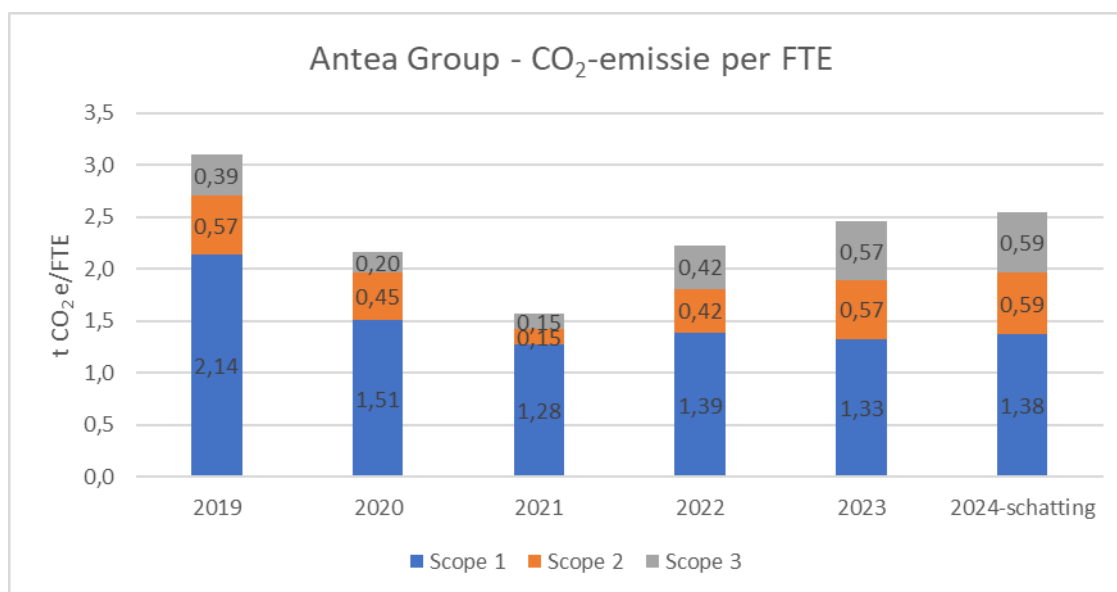
In 2023 vond een stijging plaats van de CO₂-emissies met 6% tegenover 2022. In vergelijking met basisjaar 2019 gaat het echter nog steeds om een daling met 15%. Tegenover 2022 zijn de Scope 1 CO₂-emissies gedaald met 3%, de Scope 2 CO₂-emissies gestegen met 4% en de Scope 3 CO₂-emissies gestegen met 38%. Tegenover basisjaar 2019 daalden de Scope 1 CO₂-emissies met 32%, de Scope 2 CO₂-emissies daalden met 5% en de Scope 3 CO₂-emissies stegen met 59%. De afname van de Scope 1 CO₂-emissies is vooral een gevolg van het deeltijds thuiswerk, maar ook van de veranderingen in het leasewagenpark. De afname van de Scope 2 CO₂-emissies is vooral een gevolg van een daling van het elektriciteitsverbruik op de kantoren. De sterke stijging van de Scope 3 CO₂-emissies is een gevolg van het hernemen van het vliegverkeer na de Covid-pandemie, maar ook van het voor de eerste keer opnemen van het woon-werkverkeer.



Figuur 10: CO₂-emissie 2022, onderverdeeld in Scope 1, Scope 2 en Scope 3.

6.2 Emissies per FTE

De totale CO₂-emissies van Antea Group in verhouding tot het aantal FTE bedragen 2,38 tCO₂e/FTE in 2023. Dit vertegenwoordigt een toename van 4% tegenover 2022, maar een daling van 23% tegenover basisjaar 2019. In onderstaande grafiek is te zien dat de emissie voor 2023 in relatieve zin (CO₂-emissie per fte) met 0,09 tCO₂e/FTE is toegenomen ten opzichte van 2022. Tegenover referentiejaar 2019 is er evenwel nog steeds sprake van een daling met 0,71 tCO₂e/FTE. Er is dus zowel absoluut als per werknemer minder CO₂ uitgestoten dan in het referentiejaar.

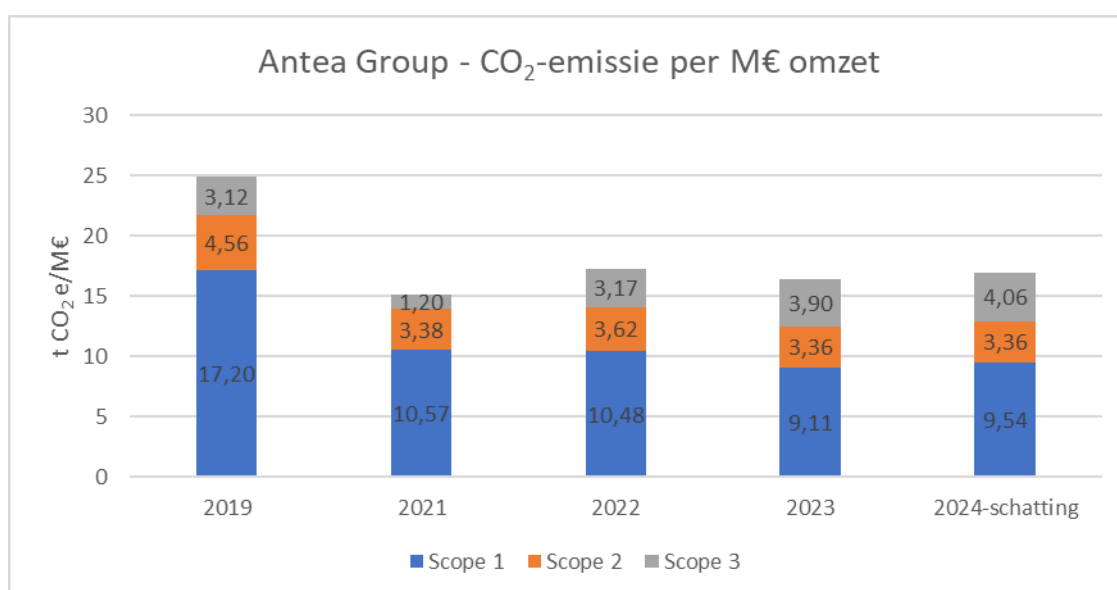


Figuur 11: CO₂-emissies per FTE.

6.3 Emissies naar omzet

Naast de emissie per fte is het van belang te kijken naar de emissie in relatie tot de omzet, om na te gaan of de afname van de CO₂ footprint niet het gevolg is van een eventuele afname in het aantal projecten of werkzaamheden.

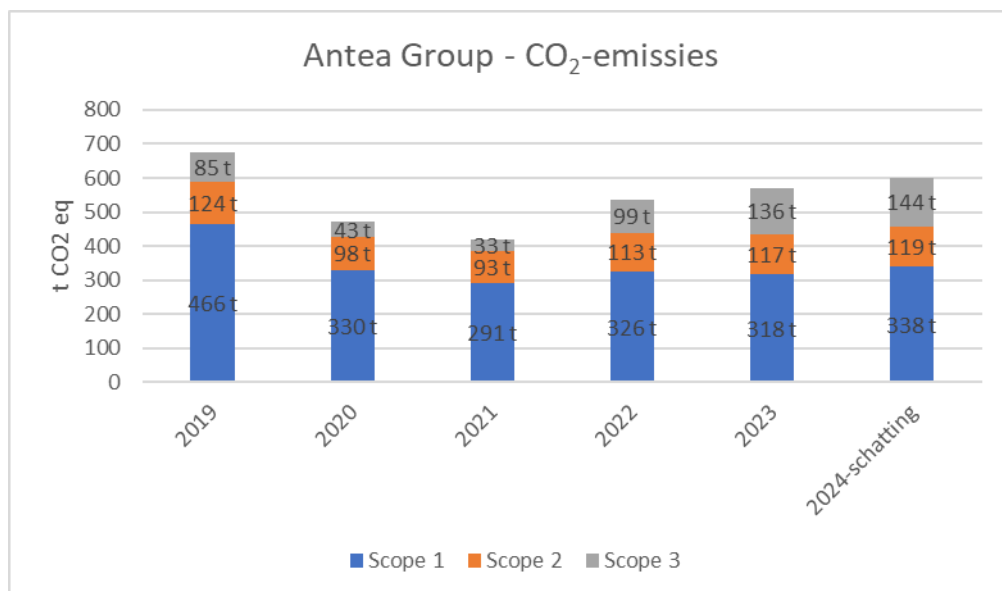
De omzet van 2023 is gestegen met 12% tegenover 2022. Deze stijging van de omzet ging gepaard met een stijging van de CO₂-emissies van 6%. De emissie per omzet in 2023 (16 tCO₂e/M€) is met 5% afgenomen ten opzichte van 2022 (17 tCO₂e/M€), zoals ook zichtbaar is in onderstaande grafiek. Tegenover het referentiejaar 2019 is sprake van een daling van 34%, terwijl de omzet met 29% is gestegen. De CO₂ footprint is dus afgenomen tijdens een toename van werkzaamheden. Er is dus effectief minder CO₂ uitgestoten rekening houdend met de omzet.



Figuur 12: CO₂-emissies per omzet.

6.4 Trend per scope

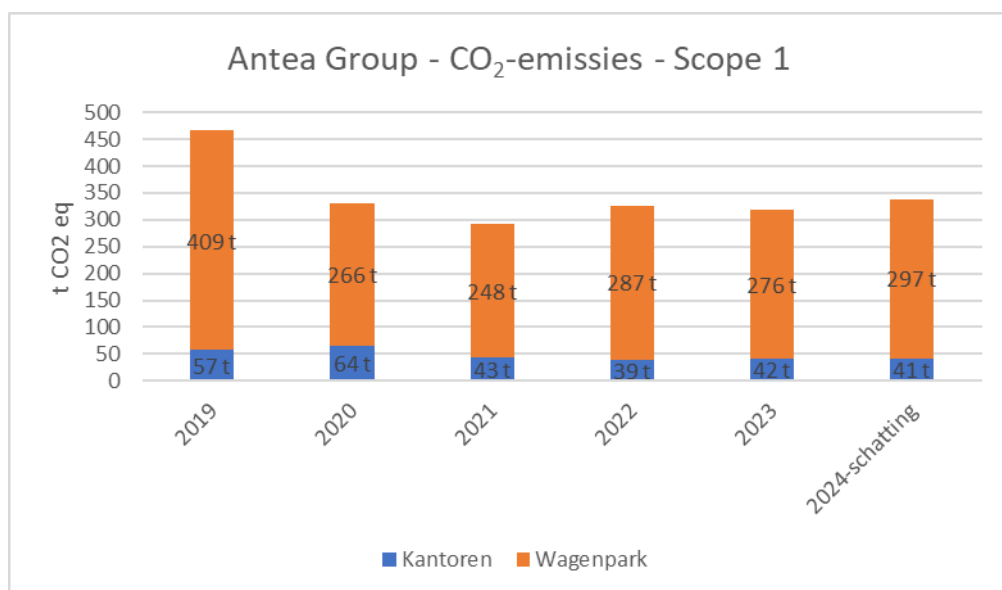
Zoals hierboven reeds werd vastgesteld, is de CO₂-emissie tussen 2023 en 2022 met 6% toegenomen. Tussen 2023 en referentiejaar 2019 is er echter nog steeds sprake van een daling met 15%. In de onderstaande grafiek wordt deze trend weergegeven per scope.



Figuur 13: CO₂-emissie voor de periode 2019 – 2023 en een schatting voor 2024, per scope.

6.4.1 Scope 1

Onderstaande grafiek geeft de Scope 1 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 tot en met 2023. Het grootste deel van de Scope 1 emissies komt voor rekening van het wagenpark (87% in 2023). Er is sprake van een daling met 3% tegenover 2022 en van een daling met 32% tegenover referentiejaar 2019.



Figuur 14: CO₂-emissie in de periode 2019 – 2023 en een schatting voor 2024, enkel Scope 1.

Wagenpark

De Scope 1 emissies van het wagenpark betreffen alle brandstof verbruikt door de leasewagens. Hier is sprake van een aanhoudende reductie tegenover 2019, iets sterker in 2020 en 2021 vanwege Covid-19, maar ook in 2022 en 2023 is er sprake van een behoorlijke daling. Deze daling is grotendeels te verklaren door een vermindering van het zakelijk verkeer door het deeltijdse thuiswerken, maar ook voor een deel door veranderingen in het leasewagenpark.

Tabel 4: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van het wagenpark

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	409		
2020	266	-35	-35
2021	248	-6,7	-39
2022	287	+16	-30
2023	276	-3,8	-33

Kantoren

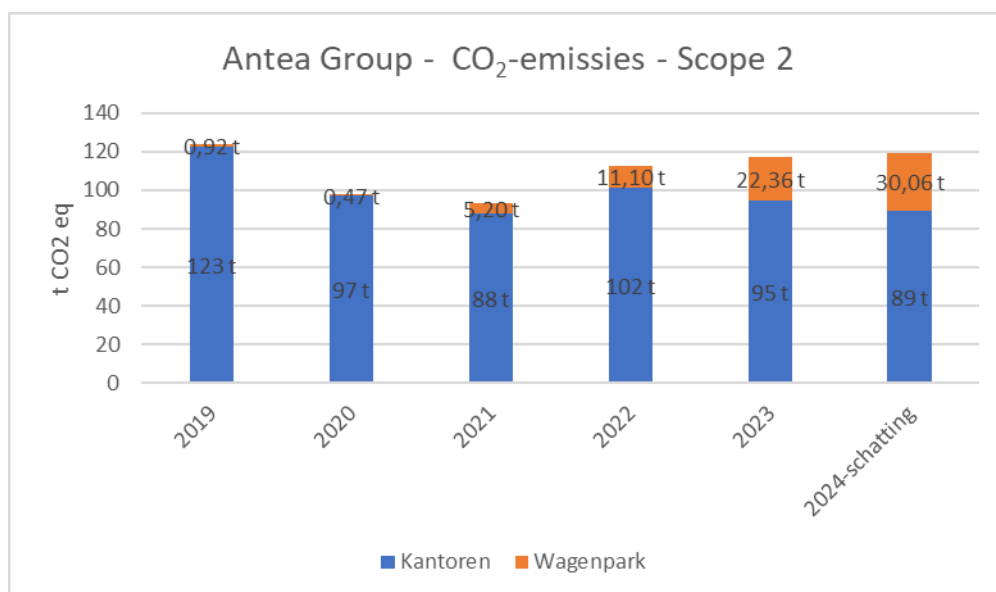
De Scope 1 emissies van de kantoren betreft uitsluitend het aardgasverbruik voor het verwarmen van de kantoren. Er was sprake van een lichte stijging van in 2020, in 2021 en 2022 heeft er een daling plaatsgevonden, en in 2023 is er terug een lichte stijging. Tegenover referentiejaar 2019 is het aardgasverbruik van de kantoren gedaald met 27%. Mogelijks is deze daling deels te verklaren door de verbouwingswerken in de kantoren Gent en Antwerpen, het zal de komende jaren duidelijk moeten worden of dit een tijdelijke dan wel een blijvende daling betreft.

Tabel 5: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van het aardgas

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	57		
2020	64	+13	+13
2021	43	-33	-24
2022	39	-9,0	-31
2023	42	+6,2	-27

6.4.2 **Scope 2**

Onderstaande grafiek geeft de Scope 2 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 - 2023. Het grootste deel van de Scope 2 emissies komt voor rekening van de kantoren, maar er is een groeiend aandeel van het wagenpark via het elektriciteitsverbruik van de elektrische leasewagens. Tegenover 2019 zijn de Scope 2 CO₂-emissies nog -5% lager.



Figuur 15: CO₂-emissie in de periode 2019 -2023 en een schatting voor 2024, enkel Scope 2.

Kantoren

De Scope 2 CO₂-emissies van de kantoren betreffen uitsluitend het elektriciteitsverbruik in de kantoren en van de laadpalen. De dalingen in 2020 en 2021 zijn vooral een gevolg van een daling van het elektriciteitsverbruik in de grootste kantoren, voornamelijk de kantoren te Antwerpen en te Gent. Dit verminderde elektriciteitsverbruik was vermoedelijk een gevolg van de verminderde aanwezigheid op kantoor door de COVID-19 pandemie. In 2022 was er sprake van een stijging, maar in 2023 heeft er terug een daling plaatsgevonden. Tegenover referentiejaar 2019 blijft er een afname zichtbaar.

Tabel 6: Evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies van de kantoren

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	123		
2020	97	-21	-21
2021	88	-9,4	-28
2022	102	+15	-17
2023	95	-6,7	-23

Wagenpark

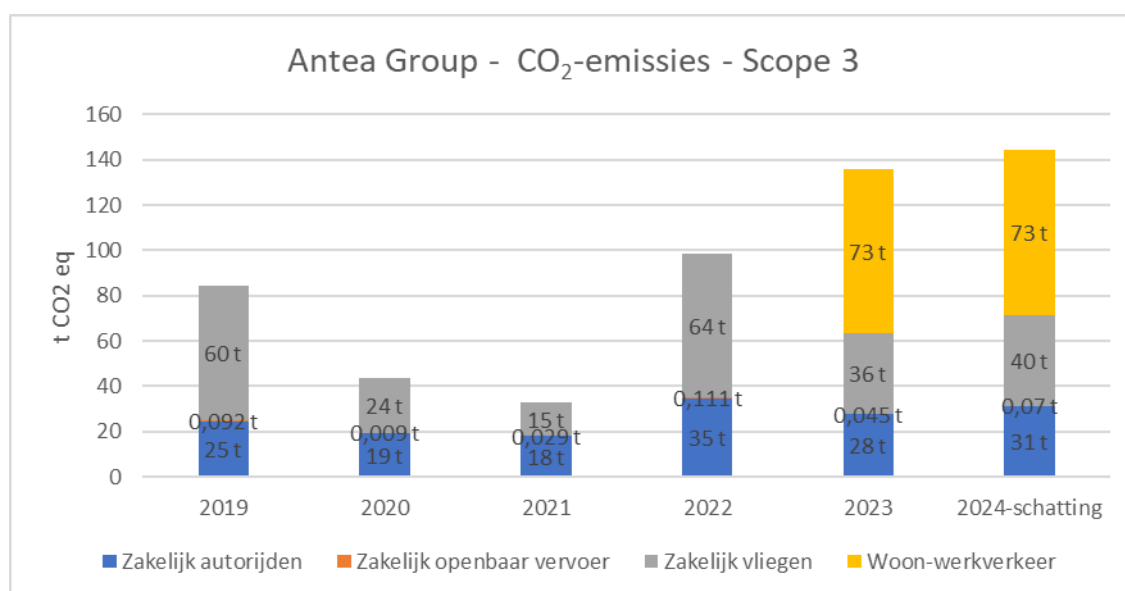
De Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark betreffen uitsluitend het elektriciteitsverbruik van de leasewagens. In 2020 was er nog sprake van een afname met 49%. In 2021 was dit echter gestegen met een factor 11. Sindsdien vond in 2022 en 2023 telkens een verdubbeling plaats. De initiële daling in 2020 werd vermoedelijk veroorzaakt door het vele thuiswerk gedurende de COVID-19 pandemie. De stijgingen daarna kunnen verklaard worden door een toename van het aandeel elektrisch aangedreven bedrijfswagens in het leasewagenpark.

Tabel 7: Evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	0,92		
2020	0,47	-49	-49
2021	5,2	+1004	+466
2022	11	+113	+1107
2023	22	+101	+2333

6.4.3 Scope 3

Onderstaande grafiek geeft de Scope 3 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 - 2022. Het grootste deel van de Scope 3 emissies komt voor rekening van het woon-werkverkeer (53% in 2023).



Figuur 16: CO₂-emissie in 2019 – 2023 en schatting voor 2024, enkel Scope 3.

Woon-werkverkeer

Aangezien het woon-werkverkeer met privévoertuigen pas sinds begin 2023 wordt geregistreerd, kan er nog geen trend bekomen worden.

Zakelijk vliegen

De CO₂-emissies van het zakelijk vliegen in 2023 zijn 44% lager dan in 2019. Het is duidelijk dat het zakelijk autoverkeer en zakelijk vliegen aan sterke jaarlijkse veranderingen onderhevig zijn. Afhankelijk van het voorkomen van buitenlandse projecten wordt er in sommige jaren meer gevlogen. Een trend valt hier momenteel nog niet te ontwaren. Het lagere niveau van 2020 en 2021, als gevolg van het thuiswerken door de COVID-19 pandemie, is echter verdwenen in 2022 en 2023.

Tabel 8: Evolutie van de Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk vliegen

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	60		
2020	24	-60	-60
2021	15	-37	-75
2022	64	+323	+6,6
2023	36	-44	-40

Zakelijk autorijden

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk autorijden in 2023 zijn 12% hoger dan in 2019. Ook hier is het lagere niveau van 2020 en 2021, als gevolg van het thuiswerken door de COVID-19 pandemie, verdwenen in 2022 en 2023. Ook hier kan geen duidelijke trend vastgesteld worden.

Tabel 9: Evolutie van de Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk autorijden

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	25		
2020	19	-21	-21
2021	18	-7,4	-27
2022	35	+94	+41
2023	28	-21	+12

Zakelijk openbaar vervoer

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk openbaar vervoer in 2023 zijn 51% lager dan in 2019. Hier is ook geen echte trend vast te stellen, er is misschien een zwak verband met het zakelijk vliegen. De CO₂-emissies van het zakelijk openbaar vervoer zijn lager dan 5% van de totale CO₂-emissies, en zijn hierdoor als niet materieel te beschouwen.

Tabel 10: Evolutie van de Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk openbaar vervoer

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	0,092		
2020	0,009	-90	-90
2021	0,029	+216	-69
2022	0,111	+287	+20
2023	0,045	-59	-51

6.5 Vergelijking met doelstellingen

In de beleidsverklaring inzake CO₂-reductie van 28 november 2022 worden volgende doelstellingen geformuleerd:

“Antea Group wil tegen 2030 de CO₂-uitstoot als gevolg van onze activiteiten met 80% voor scope 1 en met 100% voor scope 2 hebben verminderd ten opzichte van het basisjaar 2019.”

Daarnaast wil Antea Group tegen 2030 het energieverbruik van de scope 1 activiteiten met 90% hebben verminderd ten opzichte van het basisjaar 2019.

Voor business travel wordt ernaar gestreefd om 10% van het korte afstand vliegverkeer te vervangen door treinverkeer.”

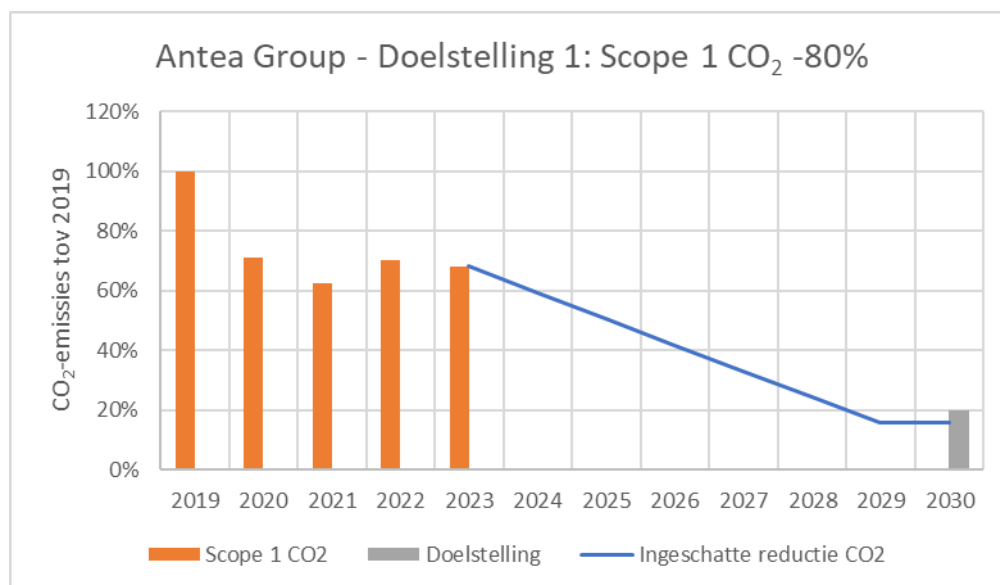
Om te evalueren wat de stand van zaken is van de realisatie van deze doelstellingen, wordt dit hieronder per doelstelling kort besproken.

Doelstelling 1:

De doelstelling is een vermindering met 80% van de Scope 1 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is (grijze balk), hoe die door de maatregelen gerealiseerd moet worden (blauwe lijn) en wat de gekende Scope 1 CO₂-emissies zijn, tot en met 2023 (oranje balkjes).

Met het huidige actieplan zakken de Scope 1 CO₂-emissies tegen 2030 tot 16% in vergelijking met 2019, en kan de doelstelling van -80% dus behaald worden. De reductie wordt vooral gerealiseerd door veranderingen in het leasewagenpark, maar in mindere mate ook door een lager aardgasverbruik. De komende jaren zullen leren of de huidige maatregelen volstaan of dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om deze doelstelling te halen.



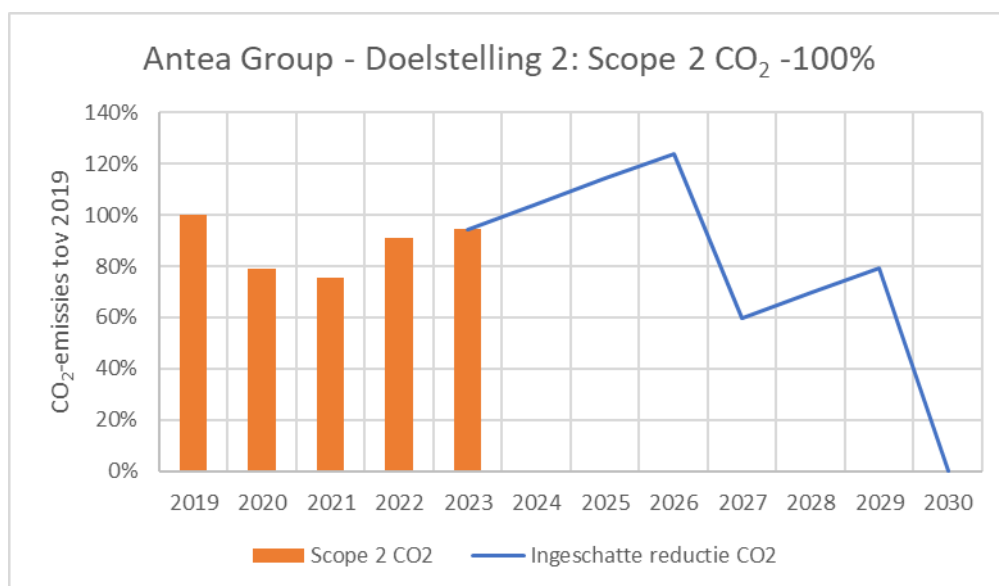
Figuur 17: Stand van zaken voor doelstelling 1.

Doelstelling 2:

De doelstelling is een vermindering met 100% van de Scope 2 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven hoe de doelstellingen door de maatregelen gerealiseerd moet worden (blauwe lijn), en ook wat de gekende Scope 2 CO₂-emissies zijn, tot en met 2023 (oranje balkjes).

Met het huidige actieplan zakken de Scope 2 CO₂-emissies tegen 2030 tot 0% van de 2019 emissies, de doelstelling kan dus ook hier behaald worden met de acties uit het actieplan. De reducties in het kader van deze doelstelling zijn het resultaat van veranderingen in de bronnen voor de verbruikte elektriciteit. De stijgingen in de ingeschatte CO₂-reductie zijn toe te schrijven aan leasewagens die meer en meer elektrisch worden, waarbij het energieverbruik verschuift van Scope 1 naar Scope 2. Doelstelling 2 kan enkel gehaald worden door alle verbruikte elektriciteit op kantoren en door leasewagens uit groene en Belgische bronnen te verkrijgen, wat nog een hele uitdaging zal zijn.



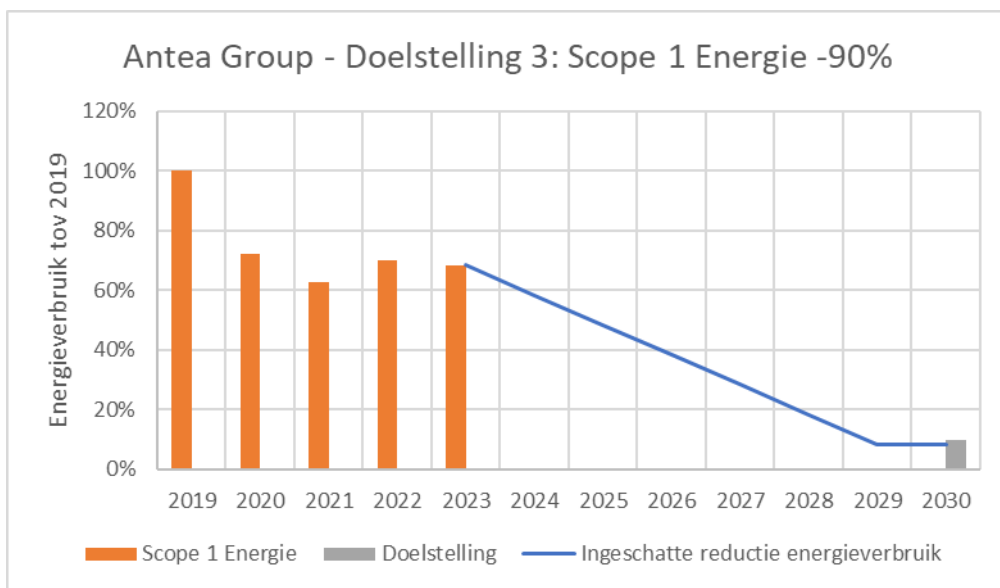
Figuur 18: Stand van zaken voor doelstelling 2.

Doelstelling 3:

De doelstelling is een vermindering met -90% van het Scope 1 energieverbruik tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is (grijze balk), wat het effect van de maatregelen in het actieplan zou moeten zijn (blauwe lijn) en ook wat de gekende Scope 1 energieverbruiken zijn, tot en met 2023 (oranje balkjes).

Met de maatregelen in het actieplan zakt het Scope 1 energieverbruik tot 8% tegenover 2019, wat wil zeggen dat ook deze doelstelling gehaald kan worden met het huidige actieplan. De reducties worden ook hier vooral aangedreven door veranderingen in het leasewagenpark, maar ook in mindere mate door het aardgasverbruik.



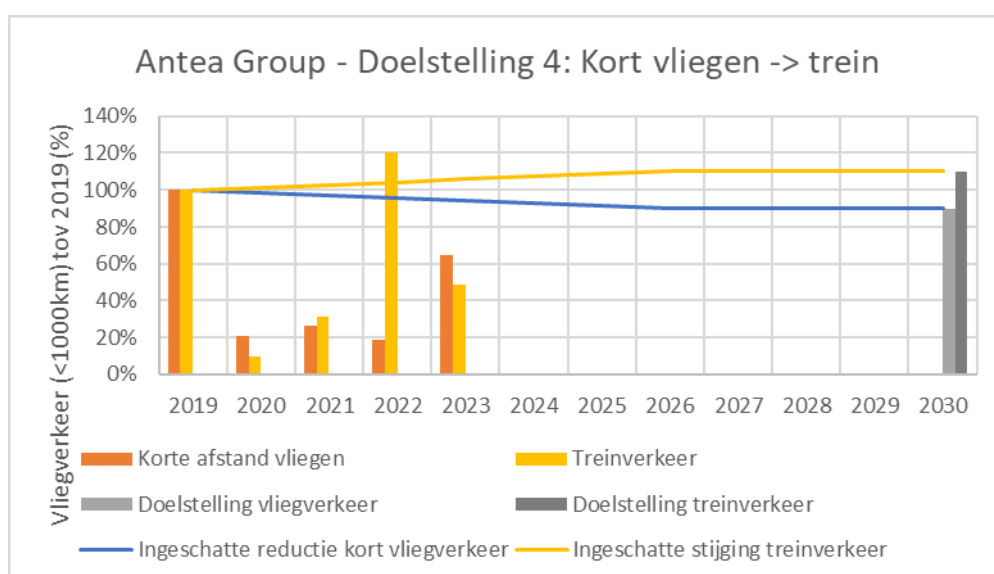
Figuur 19: Stand van zaken voor doelstelling 3.

Doelstelling 4:

De doelstelling is het vervangen van 10% van het vliegverkeer over korte afstand (< 1000 km) door treinverkeer tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is voor het korte afstand vliegverkeer (grijze balk), en ook wat de gekende afstanden zijn, afgelegd via vluchten korter dan 1000 km, tot en met 2023 (oranje balkjes).

De jaarlijkse afstand afgelegd door vliegverkeer over korte afstand is in 2020, 2021 en 2022 sterk lager dan 2019 (ca -80%). In 2023 is er echter terug een grotere afstand zichtbaar, maar er is nog steeds sprake van een daling met 35%. Op het vlak van het korte afstand vliegverkeer is deze doelstelling reeds behaald, maar het treinverkeer is nog niet voldoende toegenomen in 2023.



Figuur 20: Stand van zaken voor doelstelling 4.

Conclusie:

Wat betreft het halen van de doelstellingen kunnen we stellen dat we goed op weg zijn om deze te realiseren, al hebben we nog enkele moeilijke maatregelen voor de boeg. Er zijn niet onmiddellijk problemen vast te stellen en is er ook geen noodzaak tot bijkomende maatregelen.

7 Onzekerheden

Deze footprint over 2023 is met zorg opgesteld. In een klein aantal gevallen zijn aannames gedaan om de reële situatie zo goed mogelijk te benaderen.

De bekende onzekerheden zijn:

Voor het kantoor in Leuven wordt het elektriciteitsverbruik door de beheerder berekend aan de hand van een oppervlakte-aandeel. Deze CO₂-emissies vertegenwoordigen echter slechts maximaal 0,7% van de totale Scope 1 en Scope 2 CO₂-emissies;

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

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

© Antea Group 2024

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.