

CO₂-emissie inventaris

2025

Antea Group

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

CO₂-emissie inventaris 2025
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, Adviseur CO₂- en Energiebeheer

Datum

4 september 2026

Auteur

Ruben Beel, Adviseur CO₂-
en Energiebeheer

Status/ revisie

Revisie 0

Vrijgave

Jan Parys, Algemeen
directeur



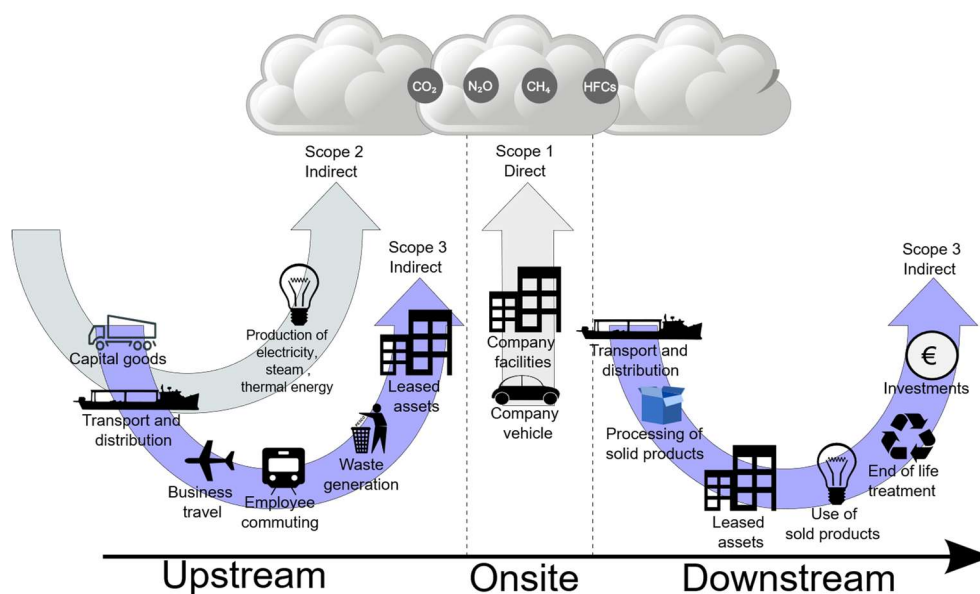
Jan Parys
(Signature)

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	5
3	Afbakening	6
3.1	Methode	6
3.2	Organisatorische grenzen	6
3.3	Scope-indeling	9
4	Berekeningsmethode	11
4.1	Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren	11
4.2	Data-verzameling	12
4.3	Aanpassingen	13
4.4	Uitsluitingen	14
4.5	Opname van CO ₂	15
4.6	Biomassa	15
5	Energie	16
6	CO₂-emissies	17
6.1	CO ₂ -emissies in 2025	17
6.2	Evolutie van de CO ₂ -emissies	17
6.3	Emissies per FTE	19
6.4	Emissies naar omzet	19
6.5	Trend per scope	20
6.6	Vergelijking met doelstellingen	28
7	Onzekerheden	37

1 Inleiding

In het kader van haar maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) streeft Antea Group ernaar haar CO₂-uitstoot systematisch in kaart te brengen en te verminderen. Hiervoor maakt de organisatie gebruik van de CO₂-Prestatieladder, een instrument dat organisaties ondersteunt bij het rapporteren en reduceren van hun CO₂-uitstoot. De CO₂-Prestatieladder stimuleert energiebesparing, het gebruik van duurzame energie en CO₂-reductie binnen de eigen activiteiten én de waardeketen. Dit gebeurt via een continu verbeterproces gericht op inzicht, reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking. Het raamwerk onderscheidt drie scopes en omvat zowel directe als indirecte emissies, stroomopwaarts en stroomafwaarts van de organisatie, zoals weergegeven in Figuur 1.



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

Dit rapport bevat de CO₂-emissie-inventaris van Antea Group en is opgesteld conform de rapportagevereisten van ISO 14064-1. Hierbij worden alle onderdelen uit § 9.1.3 van de norm 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, de handelsnaam van Antea Belgium nv, is een advies- en ingenieursbureau dat actief is in de domeinen slimme energiesystemen, leefbare steden, veerkrachtige havens en industrie en klimaatrobuuste bodem- en watersystemen¹. Het bedrijf ondersteunt overheden, bedrijven en organisaties bij het ontwikkelen van geïntegreerde en toekomstgerichte oplossingen voor de maatschappelijke transitie van vandaag en morgen. Eind 2025 telde Antea Group 297 medewerkers en realiseerde het een omzet van € 35.656.906.

Deze CO₂-emissie-inventaris heeft betrekking op alle activiteiten van Antea Belgium nv (zie hoofdstuk 3). De belangrijkste bron van CO₂-uitstoot binnen de organisatie is het wagengebruik voor project- en klantbezoeken. Dit houdt rechtstreeks verband met de aard van de dienstverlening, waarbij medewerkers zich regelmatig verplaatsen naar projectlocaties en klanten.

De coördinatie van de CO₂-Prestatieladder gebeurt door het kernteam, bestaande uit Ruben Beel (Adviseur CO₂- en energiebeheer) en Pauley van Rixtel (Duurzaamheidscoördinator).

2.2 Verantwoordelijkheden

- Eindverantwoordelijke: Jan Parys (Algemeen Directeur)
- Verantwoordelijke stuurcyclus: Pauley van Rixtel (Duurzaamheidscoördinator)
- Contactpersoon emissie-inventaris: Ruben Beel (Adviseur CO₂- en Energiebeheer)

2.3 Basisjaar

Het basisjaar voor de rapportage is 2019.

2.4 Rapportageperiode

Deze inventaris omvat gegevens van het jaar 2025, dus van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.

2.5 Verificatie

Jaarlijks wordt een geactualiseerde CO₂-emissie-inventaris opgesteld. Deze inventaris maakt deel uit van de auditcyclus van de CO₂-Prestatieladder en wordt beoordeeld door een onafhankelijke certificerende instelling. De emissie-inventarissen voor de jaren 2019 tot en met 2024 werden reeds beoordeeld tijdens de initiële audit en de daaropvolgende jaarlijkse opvolg audits. De

¹ Meer informatie over onze activiteiten en projecten is beschikbaar op onze website: www.anteagroup.be

voorliggende inventaris voor rapportagejaar 2025 bouwt voort op deze eerdere inventarissen en zal worden beoordeeld tijdens de eerstvolgende audit.

2.6 Definities / afkortingen

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

3 Afbakening

Bij de opmaak van de eerste CO₂-emissie-inventaris voor de jaren 2019 en 2020 werd de organisatorische grens van de organisatie vastgesteld conform de vereisten van de CO₂-Prestatieladder. Deze afbakening gebeurde op basis van de financiële gegevens van de jaren 2019, 2020 en 2021. In de emissie-inventaris van 2023 werd deze analyse geactualiseerd op basis van de financiële gegevens van 2022 en 2023. Voor de huidige emissie-inventaris werd de oefening opnieuw uitgevoerd aan de hand van de financiële gegevens van 2024 en 2025.

Uit deze actualisatie blijkt dat de organisatorische grens ongewijzigd blijft en nog steeds beperkt is tot Antea Belgium nv. Bijgevolg dienen geen bijkomende entiteiten of activiteiten in de CO₂-rapportering te worden opgenomen.

3.1 Methode

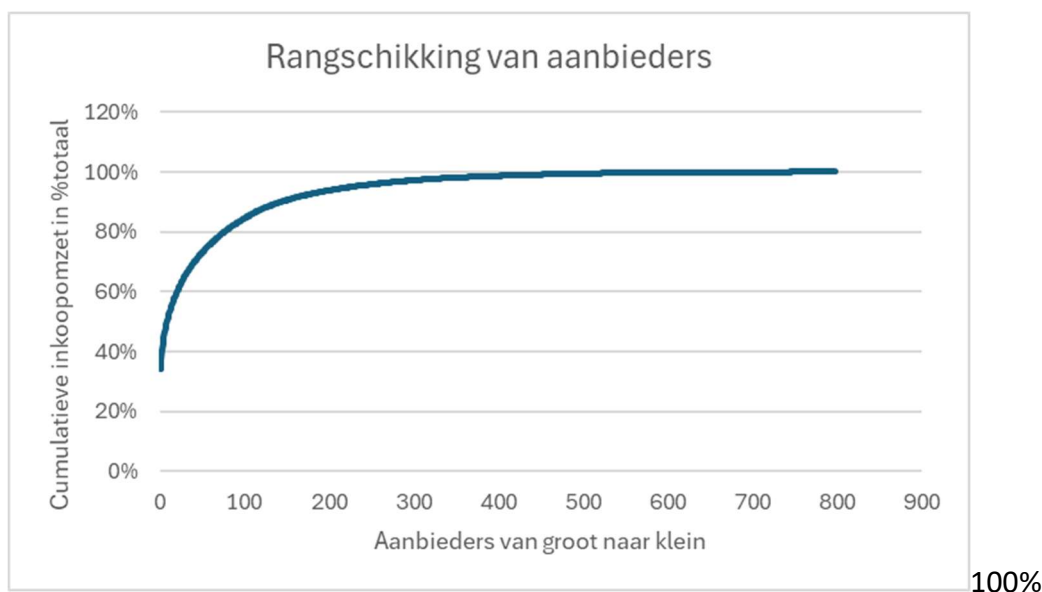
Voor het bepalen van de organisatorische grens wordt de zogenaamde 'laterale methode' gehanteerd. Deze methode wordt beschreven in handboek 4 van de CO₂-prestatieladder. De essentie van de laterale methode kan als volgt worden samengevat:

Na het kiezen van de juridische entiteit die als hoofdentiteit zal fungeren, wordt een overzicht opgesteld van alle leveranciers van de hoofdentiteit en haar relevante dochterondernemingen, gerangschikt volgens inkoopwaarde. Voor elke leverancier wordt het aandeel in de totale inkoopwaarde bepaald. Vervolgens worden de A-leveranciers geselecteerd. Dit zijn de leveranciers die samen minstens 80% van de totale inkoopwaarde vertegenwoordigen. Vervolgens worden A&C-leveranciers geïdentificeerd. Dit zijn A-leveranciers die tevens een concernrelatie hebben met de hoofdentiteit. Deze worden opgenomen binnen de organisatorische grens. Deze analyse dient te worden herhaald totdat geen nieuwe A&C-leveranciers meer worden gevonden. De organisatorische grens bestaat vervolgens uit de hoofdentiteit, de relevante dochterondernemingen en de geïdentificeerde A&C-leveranciers.

3.2 Organisatorische grenzen

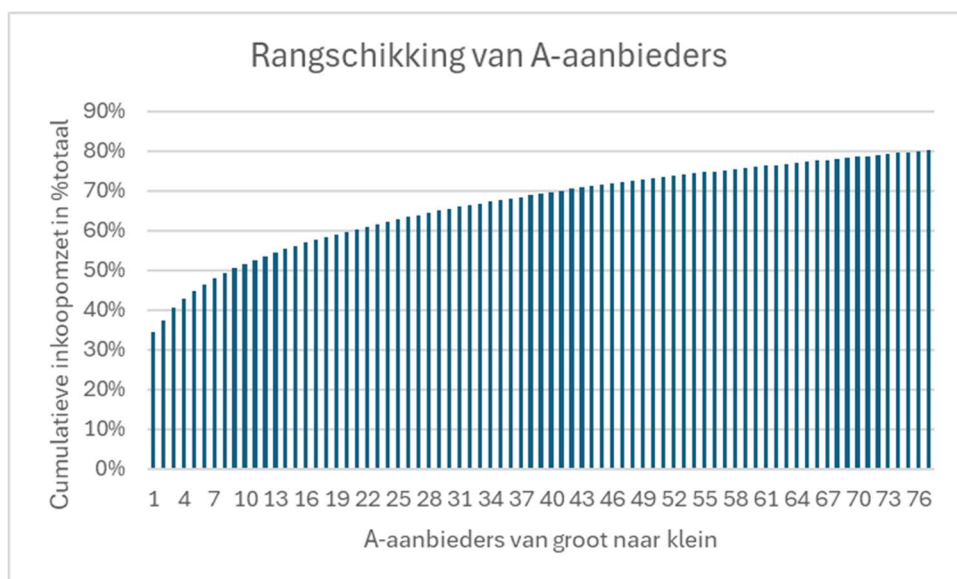
1^e iteratie

De juridische entiteit die als hoofdentiteit zal fungeren is Antea Belgium nv. Vervolgens worden de leveranciers in kaart gebracht. Hiervoor wordt gekeken naar het gemiddelde van de inkoopbedragen bij de leveranciers van 2024 en 2025. Hierbij gaat het over 797 leveranciers, die vervolgens worden gerangschikt volgens inkoopwaarde. De omzet per aanbieder wordt hier uitgedrukt in een percentage van het totaal. Dit wordt cumulatief weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 2: Rangschikking van alle leveranciers naar de bijdrage tot het totaal.

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



Figuur 3: Detail van de rangschikking van A-leveranciers beperkt tot 80%.

Op deze wijze worden 77 leveranciers vastgelegd. Deze worden gescreend op C-leveranciers. Er worden twee mogelijke C-leveranciers gevonden. Hierbij gaat het om de volgende organisaties (met tussen haakjes het aandeel in de totale inkoop):

- Centric Belgium NV (3,2%);
- Antea Nederland B.V. (2,5%).

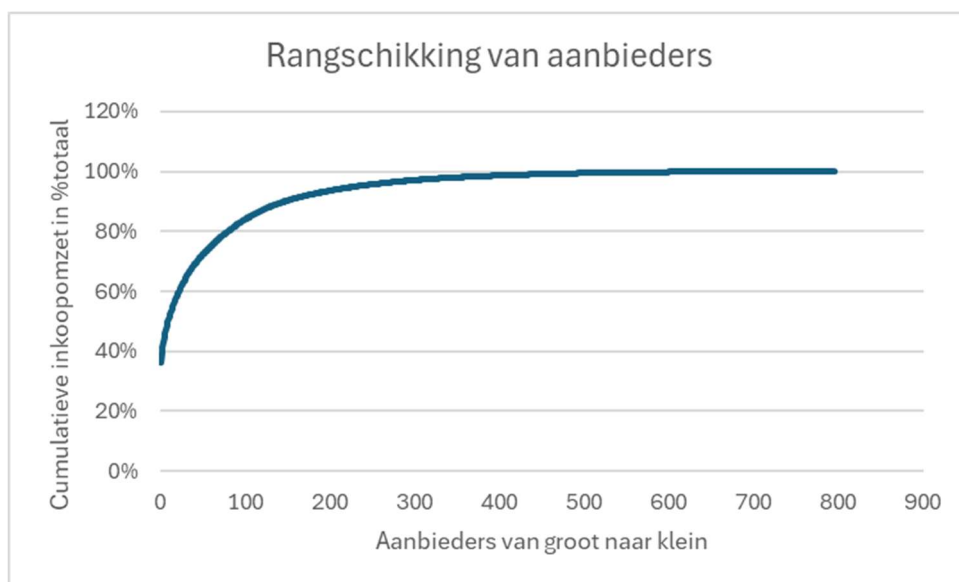
Geen enkele van deze mogelijke C-leveranciers hebben een zeggenschapsrelatie binnen Antea Group Belgium. Allen dragen bovendien minder dan 5% bij aan de totale inkoopomzet en daar bovenop is Antea Nederland B.V. reeds apart gecertificeerd bij SKAO.

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

2^e iteratie

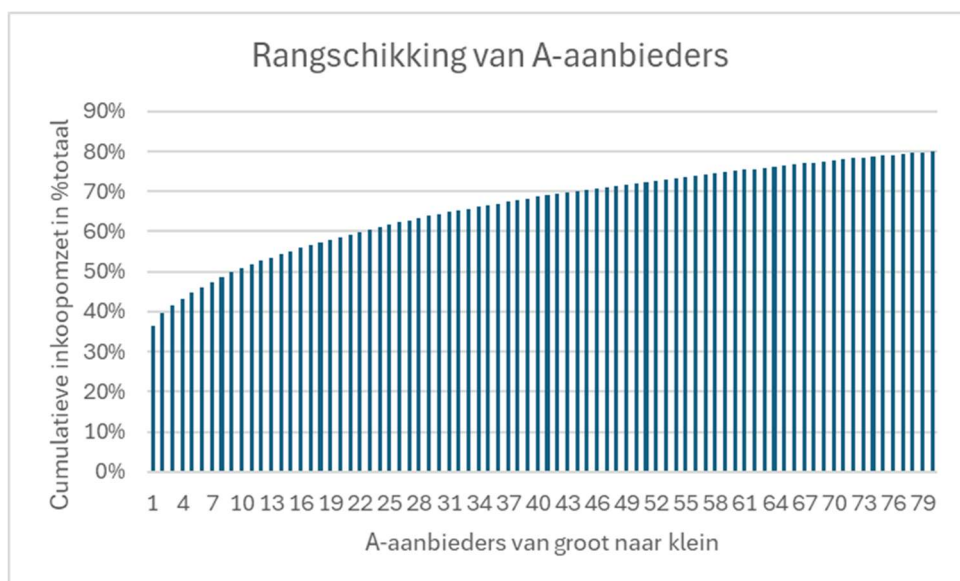
De startorganisatie is opnieuw Antea Belgium nv, maar dan zonder Centric Belgium NV of Antea Nederland B.V.. Voor deze analyse wordt opnieuw gekeken naar het gemiddelde van de inkoopbedragen bij de leveranciers van 2024 en 2025. Hierbij gaat het over 795 leveranciers.

De omzet per leveranciers wordt hier uitgedrukt in een percentage van het totaal. Dit wordt cumulatief weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 4: Rangschikking van alle leveranciers naar de bijdrage tot het totaal.

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



Figuur 5: Detail van de rangschikking van A-leveranciers beperkt tot 80%.

Op deze wijze worden 80 leveranciers vastgelegd. Deze worden gescreend op C-leveranciers. Er worden geen andere mogelijke C-leveranciers 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.

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 omvat alle relevante emissies binnen scope 1 en scope 2. Daarnaast worden ook bepaalde scope 3-emissies opgenomen, met name emissies afkomstig van dienstreizen (business travel) en woon-werkverkeer. Andere scope 3-categorieën vallen momenteel buiten de scope van deze inventaris.

4 Berekeningsmethode

4.1 Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren

Deze CO₂-emissie inventaris is conform handboek 4.0 opgesteld, zoals gepubliceerd in januari 2025 door de SKAO. De emissiefactoren zijn vastgesteld op basis van de website www.CO2emissiefactoren.be. De gebruikte waarden voor de bepaling van de emissies voor het rapportagejaar worden in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Gebruikte emissiefactoren

Benaming	Emissiefactor (kg eq CO ₂ /eenheid)	Eenheid
Aardgas (BE)	0,2439	kWh _{ovw}
Elektriciteit – grijze stroom – 2025	0,249	kWh
Elektriciteit – groene stroom – Onbekend - 2025	0,011	kWh
Diesel (B7) – Standaard BE	3,251	Liter
Benzine (E10)	2,797	Liter
Benzine (E5)	3,059	Liter
Vliegtuig – korte afstand (< 700 km)	0,234	Km
Vliegtuig – middelgrote afstand (700-2500km)	0,172	Km
Vliegtuig – intercontinentaal (>2500km)	0,157	Km
Personenvervoer – auto – onbekend BE 2025	0,191	Km
Personenvervoer – auto – benzine – gemiddeld 2025	0,195	Km
Personenvervoer – auto – diesel – gemiddelde 2025	0,180	Km
Personenvervoer – auto – benzine – hybride	0,144	Km
Personenvervoer – auto – diesel – hybride	0,2229	Km
Personenvervoer – auto – elektrisch – grijze stroom 2025	0,114	Km
Personenvervoer – auto – LPG - Middel	0,152	Km
Fiets – elektrisch – gemiddelde stroommix	0,003	Km
Personenvervoer – bromfiets	0,080	Km
Personenvervoer – trein – type onbekend	0,03	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Internationaal	0,017	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Nederlandse Spoorwegen	0	Reizigers.km

4.2 Data-verzameling

Antea Group maakt jaarlijks de stand van zaken op omtrent significante energiestromen, zodra alle energiegegevens van het voorgaande jaar beschikbaar zijn. 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 Mobiliteitsmanager (Mieke Müller) in Q1 van het jaar na het rapportagejaar.

Zakelijk autorijden

Voor het zakelijk autoverkeer met privéwagen worden de gegevens uit de declaraties van de werknemers gebruikt. Deze informatie wordt opgevraagd bij de Mobiliteitsmanager (Mieke Müller) in Q1 van het jaar na het rapportagejaar.

Woon-werkverkeer met privévoertuigen

Het woon-werkverkeer met privévoertuigen wordt sinds 1/01/2023 via Tijdschrijven verzameld. Deze informatie wordt opgevraagd via de Mobiliteitsmanager (Mieke Müller) in Q1 van het jaar na het rapportagejaar.

Vliegverkeer en openbaar vervoer

Antea Group verzamelt de informatie over de afgelegde vlieg- en treinreizen via de gebruikte reisorganisaties (Omnia Travel in 2025). Deze informatie wordt opgevraagd via de Supporting Expert Finance & Control (Vera Corstjens) in Q1 van het jaar na het rapportagejaar.

Aardgas

Aangezien Antea Group geen eigenaar is van de kantoorgebouwen die zij gebruikt, is de registratie van het aardgasverbruik afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens bij de verhuurder. Voor het bepalen van het aardgasverbruik wordt daarom gebruikgemaakt van de energiefacturen of de jaarlijkse afrekening van de energieleverancier die door de verhuurder ter beschikking worden gesteld. Rechtstreekse meterstanden zijn immers niet toegankelijk voor Antea Group. Het aardgasverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze in Q1 van het jaar na het rapportagejaar opgevraagd:

- Antwerpen: Het aardgasverbruik wordt op eenvoudig verzoek via e-mail opgevraagd bij de verhuurder Wereldhave. Vanaf 2027 bestaat mogelijk de mogelijkheid om deze

gegevens per kwartaal te ontvangen. Contactpersoon bij Wereldhave: Arne Van Baelen (Duurzaamheidsmanager)

- Gent: via de facturatie, de aardgasverbruiken staan per kwartaal 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 in MWh. Opgevraagd via Corda Campus (Technical Manager Kathleen Bergé k.berge@cordacampus.com). Vermoedelijk is rapportage per kwartaal mogelijk, maar dit is nog niet besproken met Corda Campus;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Mieke Müller of Anne-Elisabeth Passagez). Indien de datum van de maandelijkse meteropname sterk afwijkt van 1/1 wordt gebruik gemaakt van graaddagen om een jaarverbruik te berekenen. Gezien de maandelijkse meteropname is ook hier de mogelijkheid om per kwartaal energiedata te bekomen.

Elektriciteit

Antea Group heeft zelf geen kantoren in eigendom. Daarom wordt bij de verhuurder de energiefactuur of jaarafrekening van de energieleverancier opgevraagd. Het elektriciteitsverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze opgevraagd in Q1 van het jaar na het rapportagejaar:

- Antwerpen: via email op eenvoudig verzoek aan Wereldhave (idem als voor aardgas);
- Gent: via de facturatie, de elektriciteitsverbruiken staan vermeld op de facturen per kwartaal, het percentage groene zonnestroom wordt opgevraagd via email (direct verbruikte PV stroom en totaal verbruik zijn hiervoor nodig), op te vragen bij Evelien Moreels evelien@deminco.be, via Frederik Van Eetvelde);
- 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 (idem als voor aardgas);
- Leuven: pdf bestand "TV132 Verbruik 'Jaartal' Antea Group", Verbruik x Aandeel Antea Group, opgevraagd via 7even Tuinen (Jorik via info@zeventuinen.be). Er dient nagevraagd worden of kwartaalrapportage mogelijk is;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Anne-Elisabeth Passagez of 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 (dit wordt ook bij Mieke Müller opgevraagd in Q1 van het jaar na het rapportagejaar).

4.3 Aanpassingen

De emissiefactoren zijn gewijzigd sinds de laatste rapporteringen, vooral voor grijze elektriciteit is er een wijziging van "Grijze stroom – Onbekend" naar "Grijze stroom BE". Daarnaast zijn er enkele kleine wijzigingen voor de brandstoffen.

Daarnaast werd een eerdere dubbeltelling gecorrigeerd. De laadenergie van de laadpalen op de kantoorlocaties werd in het verleden zowel via het elektriciteitsverbruik van de gebouwen als via de rapportering van de laadpasbeheerder opgenomen. Aangezien deze laadenergie reeds door

de laadpasbeheerder wordt geregistreerd en gerapporteerd, wordt zij voortaan slechts één keer meegerekend.

In onderstaande tabellen worden de herberekende CO₂-emissies en energieverbruik weergegeven.

Tabel 2: Herberekende CO₂-emissies bij Antea Group (tCO₂e)

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Scope 1	465,27	329,78	290,71	325,42	316,50	290,28
Scope 2	157,44	105,37	109,89	106,32	111,56	101,83
Scope 3	84,59	43,40	33,12	98,70	132,90	152,48
Totaal	707,31	478,56	433,72	530,44	560,97	544,59

Tabel 3: Herberekend energieverbruik bij Antea Group (TJ)

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Scope 1	5,35	3,88	3,37	3,74	3,65	3,30
Scope 2	2,16	1,71	1,62	1,94	1,89	1,85
Scope 3	1,15	0,58	0,44	1,33	1,62	1,86
Totaal	8,66	6,16	5,42	7,01	7,15	7,01

In onderstaande tabel wordt het procentuele verschil getoond van de nieuwe met de oude cijfers wat betreft de CO₂-emissies. De wijzigingen hebben de grootste invloed op de Scope 2 emissies, door de wijzigingen aan de emissiefactoren voor grijze stroom.

Tabel 4: Procentueel verschil in CO₂-emissies (2019 – 2024)

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Scope 1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Scope 2	+27%	+8%	+18%	-6%	-4%	+20%
Scope 3	0%	0%	0%	0%	-1%	0%
Totaal	+5%	+2%	+4%	-1%	-1%	+3%

4.4 Uitsluitingen

Het gebruik van koelmiddelen is niet in rekening gebracht. Antea Group heeft geen gebouwkoelinstallaties in gebruik die met koelmiddel bijgevuld moeten worden. Aangezien er

geen kantoren in eigendom van Antea Group zijn, zijn de daarbij horende koelinstallaties geen eigendom van Antea Group en worden deze beheerd door de gebouwbeheerder.

Bij de verbranding van fossiele brandstoffen kan er distikstofoxide gevormd worden (lachgas). Er zijn emissiefactoren beschikbaar voor N_2O , maar deze worden altijd uitgedrukt in g/km. Voor personenwagens kan de emissiefactor van 0,0048 g/km gebruikt worden². Op basis van de beschikbare gegevens komen we aan ca 1,3 miljoen km voor de leasewagens en 0,5 miljoen km voor het woon-werkverkeer met brandstofvoertuigen. Samen geeft dit 1,8 miljoen km. Dit resulteert in 0,85 kg N_2O . Rekening houdend met een broeikaswerking die 273 maal sterker is dan CO_2 , dan komt dit overeen met 0,23 ton CO_2e .

De verbranding van brandstoffen in 2025 zorgt dus bijkomend door de uitstoot van distikstofoxide voor ongeveer 0,23 t CO_2e . Dit is goed voor 0,05% van de directe CO_2 -emissies en is niet materieel (<5%).

Andere vormen van niet- CO_2 -broeikasgassen worden niet gebruikt en worden eveneens niet geacht vrijgezet te worden bij de activiteiten van Antea Group.

4.5 Opname van CO_2

Bij deze berekening wordt geen rekening gehouden met opname van CO_2 of op andere wijze verwijderen van CO_2 uit de lucht. Antea Group heeft geen activiteiten die CO_2 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 CO_2 doen. De impact hiervan is moeilijk te bepalen en wordt momenteel niet uitgewerkt.

4.6 Biomassa

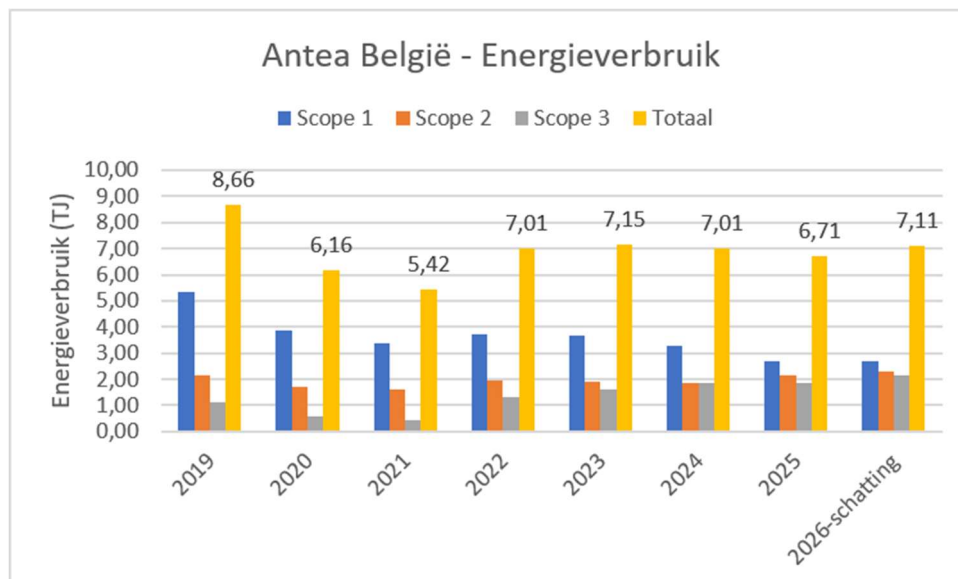
Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.

² Volgens de Emissiefactoren wegverkeer 2026, beschikbaar op [Emissiefactoren voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie](#), TNO, geconsulteerd op 05/05/2026

5 Energie

Het totale finale energieverbruik van Antea Group in 2025 is 6,71 TJ. Dit is 4% lager dan 2024, en 22% lager dan basisjaar 2019.

Figuur 6: Energieverbruik (TJ) van Antea Group.



Na de sterke terugval tijdens de covidperiode en de daaropvolgende heropleving, daalt het totale energieverbruik van Antea Group nu voor het tweede jaar op rij. Deze daling wordt voornamelijk gedreven door de verdere elektrificatie van het wagenpark en een lager energieverbruik in de kantoren.

Het energieverbruik binnen Scope 1 vertoont sinds 2022 een duidelijke neerwaartse trend. Dit is hoofdzakelijk het gevolg van de geleidelijke vervanging van voertuigen met verbrandingsmotor door elektrische leasewagens, waardoor het brandstofverbruik jaar na jaar afneemt. Ook het aardgasverbruik in de kantoren is de voorbije jaren gedaald.

Een deel van deze verschuiving komt terecht in Scope 2, doordat elektrische voertuigen worden opgeladen met elektriciteit. Tot en met 2024 werd het stijgende elektriciteitsverbruik van de laadpalen grotendeels gecompenseerd door een daling van het elektriciteitsverbruik in de kantoren. In 2025 neemt het totale Scope 2-verbruik opnieuw toe als gevolg van het verder groeiende gebruik van elektrische voertuigen.

Ondanks deze verschuiving tussen Scope 1 en Scope 2 blijft het gecombineerde energieverbruik van beide scopes sinds 2022 elk jaar dalen. Dit wijst erop dat de elektrificatie van het wagenpark niet alleen leidt tot een verschuiving van brandstoffen naar elektriciteit, maar ook tot een lagere totale energiebehoefte.

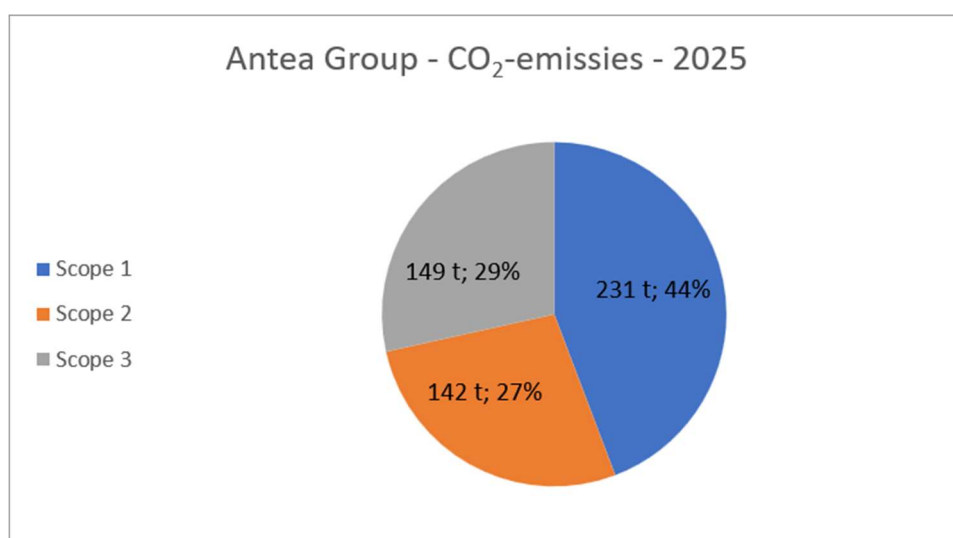
Sinds 2023 wordt ook het woon-werkverkeer opgenomen in de energie-inventaris. Hierdoor is een trendbreuk zichtbaar ten opzichte van de voorgaande jaren. Hoewel het energieverbruik voor woon-werkverkeer sindsdien licht is gestegen, blijft het totale energieverbruik van de organisatie sinds 2023 jaar na jaar afnemen.

6 CO₂-emissies

6.1 CO₂-emissies in 2025

Onderstaande grafiek geeft de CO₂-emissies van Antea Group weer voor het jaar 2025. De totale CO₂-uitstoot bedraagt 521,31 ton CO₂. Hiervan is 230,59 ton afkomstig uit Scope 1, 142,22 ton uit Scope 2 en 148,50 ton uit Scope 3. Scope 1 vertegenwoordigt daarmee nog steeds het grootste aandeel van de totale uitstoot. Deze emissies zijn voornamelijk afkomstig van het brandstofverbruik van het leasewagenpark en het aardgasverbruik van de kantoren.

Figuur 7: CO₂-emissie 2025, onderverdeeld in Scope 1, Scope 2 en Scope 3.



6.2 Evolutie van de CO₂-emissies

Onderstaande *tabel* geeft de evolutie weer van de totale CO₂-emissies bij Antea Group. In 2025 daalden de totale CO₂-emissies van Antea Group met 4% ten opzichte van 2024. Vergeleken met het referentiejaar 2019 bedraagt de totale emissiereductie inmiddels 26%.

Uit deze cijfers blijkt dat de totale CO₂-emissies sinds het referentiejaar 2019 steeds onder het niveau van 2019 zijn gebleven. In 2020 en 2021 daalden de emissies sterk als gevolg van de Covid-pandemie en de bijhorende afname van mobiliteit en kantooractiviteiten. In 2022 en 2023 stegen de emissies opnieuw door de heropleving van de activiteiten, met meer zakelijk verkeer, woon-werkverkeer en gebruik van de kantoren. Daarnaast werden vanaf 2023 ook de emissies van het woon-werkverkeer meegenomen in de rapportering. Ondanks deze stijging bleef de totale uitstoot lager dan in 2019. In 2024 en 2025 zette opnieuw een dalende trend in, voornamelijk dankzij de verdere elektrificatie van het leasewagenpark en een daling van het energieverbruik in de kantoren.

Tabel 5: Evolutie van de CO₂-emissies bij Antea Group

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	707		

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
2020	479	-32	-32
2021	434	-9,4	-39
2022	530	+22	-25
2023	561	+5,8	-21
2024	545	-2,9	-23
2025	521	-4,3	-26

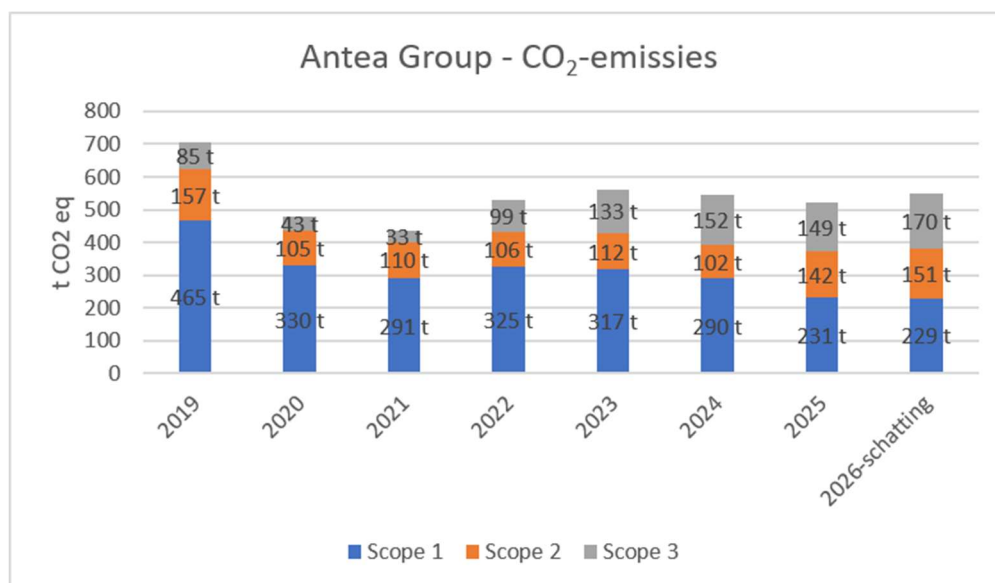
Onderstaande *figuur* geeft de evolutie weer van de CO₂-emissies per scope bij Antea Group. De Scope 1-emissies daalden in 2025 met 21% ten opzichte van 2024 en liggen ondertussen 50% lager dan in 2019. Deze daling is enerzijds het gevolg van de verdere inburgering van thuiswerk en anderzijds van de toenemende elektrificatie van het leasewagenpark.

De Scope 2-emissies stegen met 40% ten opzichte van 2024, maar liggen nog steeds 10% lager dan in het referentiejaar 2019. Deze evolutie hangt nauw samen met de verschuiving van fossiele bedrijfswagens naar elektrische voertuigen, waardoor een deel van het energieverbruik verschuift van Scope 1 naar Scope 2. Ondanks de stijging van het elektriciteitsverbruik voor laadpalen blijft de totale Scope 2-uitstoot lager dan in 2019, voornamelijk door een daling van het elektriciteitsverbruik in de kantoren.

De Scope 3-emissies daalden in 2025 met 3% ten opzichte van 2024. In vergelijking met 2019 liggen deze emissies echter 76% hoger. Deze sterke stijging ten opzichte van het referentiejaar is voornamelijk het gevolg van de opname van woon-werkverkeer in de emissieberekening vanaf 2023.

De resultaten tonen aan dat de uitstoot verder afneemt, maar ook dat de elektrificatie van het wagenpark leidt tot een verschuiving van emissies tussen Scope 1 en Scope 2. Daarom is het belangrijk om naast de afzonderlijke scopes ook de gezamenlijke evolutie van de totale Scope 1- en Scope 2-emissies op te volgen.

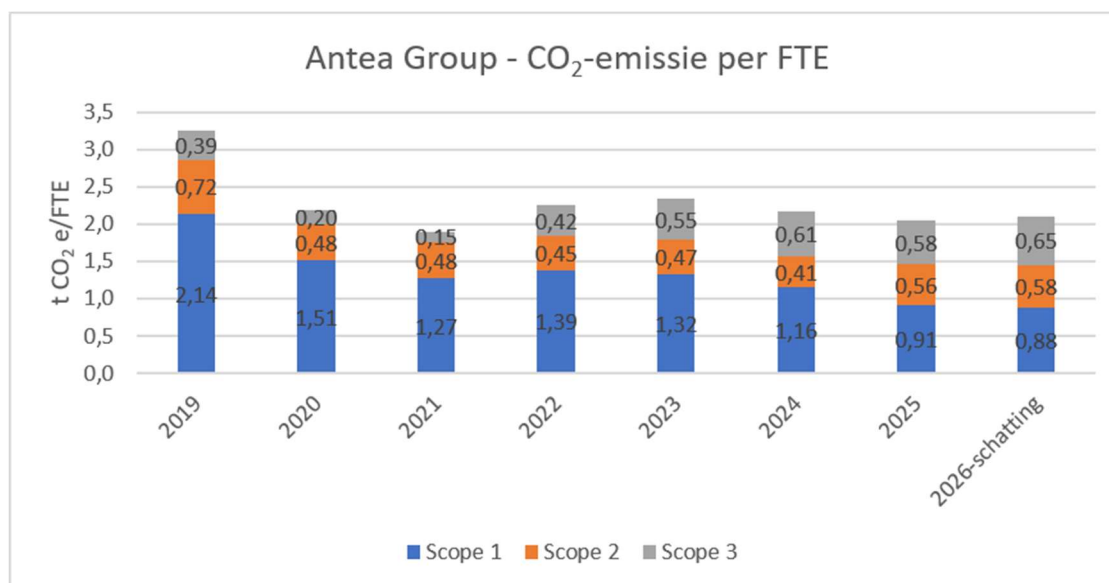
Figuur 8: Evolutie van de CO₂-emissies bij Antea Group.



6.3 Emissies per FTE

De totale CO₂-emissies van Antea Group in verhouding tot het aantal FTE bedragen 2,05 tCO₂e/FTE in 2025. Dit vertegenwoordigt een afname van 6% tegenover 2024, en een daling van 37% tegenover basisjaar 2019. Er is dus zowel in totaal als per werknemer minder CO₂ uitgestoten dan in het referentiejaar.

Figuur 9: CO₂-emissies per FTE.



6.4 Emissies naar omzet

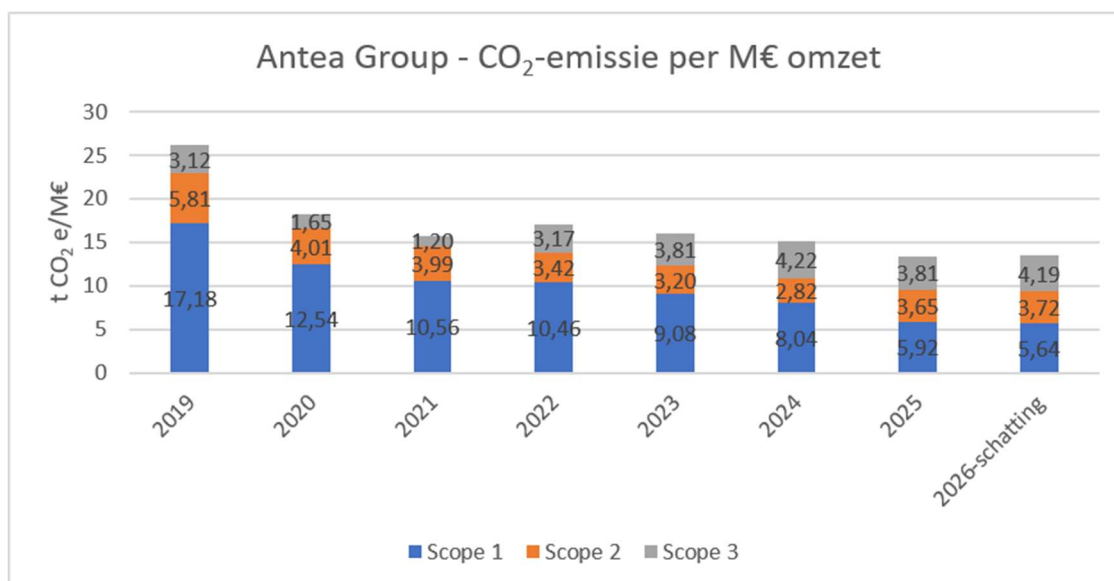
Naast de emissie per FTE is het ook van belang te kijken naar de emissie in relatie tot de omzet (CO₂-intensiteit), om na te gaan of de afname van de CO₂ footprint niet het gevolg is van een eventuele afname in het aantal projecten of werkzaamheden.

De omzet van Antea Group steeg in 2025 met 8,0% ten opzichte van 2024, terwijl de totale CO₂-uitstoot in dezelfde periode met 4,3% afnam. Hierdoor daalde de CO₂-intensiteit van 15,09 tCO₂e/M€ omzet in 2024 naar 13,38 tCO₂e/M€ omzet in 2025, een verbetering van 11%.

Ook ten opzichte van het referentiejaar 2019 is een duidelijke ontkoppeling zichtbaar tussen de groei van de organisatie en haar CO₂-uitstoot. De omzet nam sinds 2019 met 55% toe, terwijl de CO₂-uitstoot per miljoen euro omzet met 49% afnam.

Dit toont aan dat Antea Group erin slaagt haar activiteiten verder uit te bouwen zonder een evenredige toename van de uitstoot. Integendeel, rekening houdend met de gerealiseerde omzet wordt vandaag aanzienlijk minder CO₂ uitgestoten dan in het referentiejaar.

Figuur 10: CO₂-emissies per omzet.



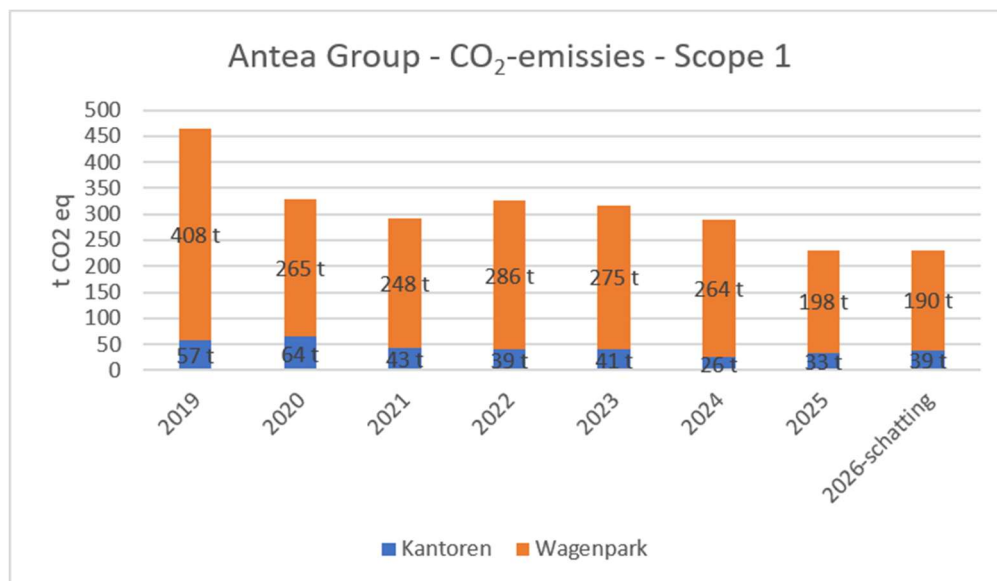
6.5 Trend per scope

In deze paragraaf worden de trends per scope besproken.

6.5.1 Scope 1

Onderstaande grafiek geeft de Scope 1 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 tot op heden. Het grootste deel van de Scope 1 emissies komt voor rekening van het wagenpark (86% in 2025). Er is sprake van een daling met 21% tegenover het voorgaande jaar en van een daling met 50% tegenover referentiejaar 2019.

Figuur 11: CO₂-emissie, basisjaar tot heden met schatting voor komend jaar, enkel Scope 1.



Wagenpark

De Scope 1-emissies van het wagenpark, afkomstig van het brandstofverbruik van de leasewagens, liggen structureel lager dan in 2019. Hoewel de sterkste daling zich voordeed tijdens de Covid-19-pandemie in 2020 en 2021, bleef de neerwaartse trend ook daarna aanhouden. Dit is voornamelijk het gevolg van minder zakelijke verplaatsingen door thuiswerk en van de verdere vergroening van het leasewagenpark.

Tabel 6: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van het wagenpark

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	408		
2020	265	-35	-35
2021	248	-6,7	-38
2022	286	+16	-30
2023	275	-3,9	-32
2024	264	-4,0	-38
2025	198	-25	-50

Kantoren

De Scope 1-emissies van de kantoren hebben uitsluitend betrekking op het aardgasverbruik voor de verwarming van de gebouwen. In 2020 nam het aardgasverbruik toe als gevolg van de verhoogde ventilatievereisten tijdens de Covid-19-pandemie. In de daaropvolgende jaren daalde het verbruik opnieuw, met een bijzonder sterke afname in 2024. Dat jaar lag het aardgasverbruik

37% lager dan in 2023 en 54% lager dan in het referentiejaar 2019. Deze daling is voornamelijk toe te schrijven aan een sterke afname van het aardgasverbruik in het kantoor van Antwerpen, waar het verbruik met 75% daalde. In 2025 nam het aardgasverbruik opnieuw licht toe door een hoger verbruik in Antwerpen, maar de emissies blijven nog steeds aanzienlijk lager dan in het referentiejaar en de algemene dalende trend blijft behouden.

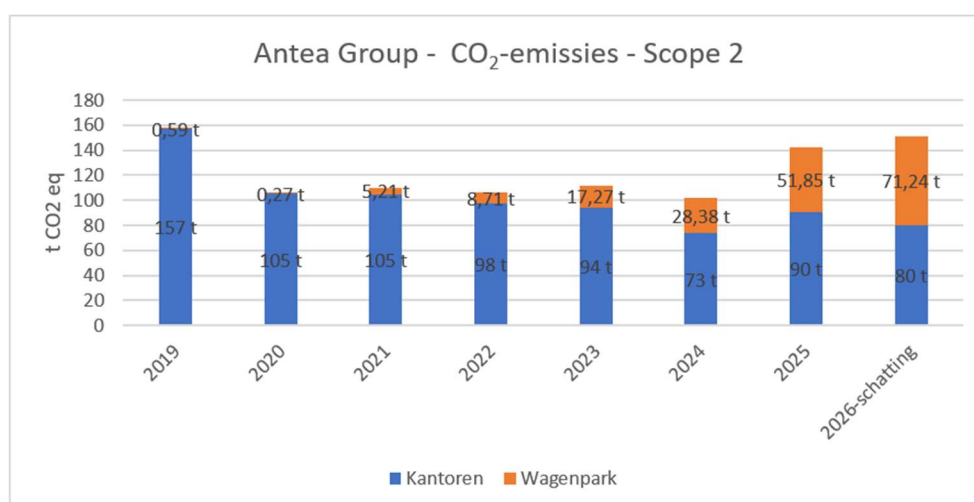
Tabel 7: Evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies van het aardgas

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	41	+5,8	-27
2024	26	-37	-54
2025	33	+26	-42

6.5.2 Scope 2

Onderstaande grafiek geeft de Scope 2 CO₂-emissies weer, deze zijn afkomstig van het verbruik van elektriciteit. 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 momenteel 10% lager, maar deze stijgen als gevolg van de verdere elektrificatie van de leasewagens.

Figuur 12: CO₂-emissies van Scope 2, basisjaar tot heden met schatting voor volgend jaar.



Locatie- en markt-gebaseerde methodes

De Scope 2 CO₂-emissies hebben betrekking op de emissies die ontstaan bij de productie van de verbruikte elektriciteit. Binnen deze CO₂-emissie-inventaris kunnen deze emissies op twee manieren worden berekend: volgens de locatie-gebaseerde methode of volgens de markt-gebaseerde methode. Alle grafieken en emissiecijfers in deze inventaris zijn gebaseerd op de *locatie-gebaseerde* methode, tenzij anders vermeld.

Onderstaande cijfers geven de Scope 2 CO₂-emissies weer volgens de *markt-gebaseerde* methode. Voor de elektriciteit die werd geladen aan de laadpalen in de kantoren van Antwerpen en Gent werd de emissiefactor van de betreffende elektriciteitscontracten toegepast. Voor alle overige laadstroom werd de nationale emissiefactor gebruikt.

Tabel 8: Stroomsamenstelling en emissiefactoren Antea Group 2025 – markt-gebaseerd

Kantoor	Aandeel aardgas	Aandeel nucleair	Groen BE	Groen EU*	Emissiefactor kgCO ₂ e/kWh
Antwerpen	23,78%	46,18%	0%	30,04%	0,150
Gent	23,78%	46,18%	0%	30,04%	0,150
Hasselt	0%	0%	100%	0%	0
Leuven	38,10%	61,90%	0%	0%	0,167
Namen	0%	0%	100%	0%	0

* Groene Europese stroom wordt omwille van de dubbeltelling niet als groene stroom beschouwd, hiervoor wordt de gemiddelde stroommix gebruikt van de leverancier in kwestie, met de groene Europese stroom weggelaten. Voor kantoren Antwerpen en Gent komt dit neer op 33,99% aardgas en 66,01% nucleair.

Met deze gegevens kunnen we dan de totale Scope 2 emissies volgens de *markt-gebaseerde* methode berekenen. Deze worden weergegeven in onderstaande *tabel*.

Tabel 9: De Scope 2 CO₂-emissies van elektriciteit, markt-gebaseerde methode

Jaar	Markt-gebaseerd t CO ₂ e	Locatie-gebaseerd tCO ₂ e	% verschil markt tov locatie
2025	102,7	142,2	-27,8

De *marktgebaseerde* Scope 2-emissies liggen lager dan de *locatie-gebaseerde* emissies. Dit is vooral het gevolg van de gebruikte elektriciteitsmix, die een hoger aandeel nucleair opgewekte elektriciteit bevat dan het marktgemiddelde en daardoor gepaard gaat met een lagere emissiefactor.

Kantoren

De Scope 2 CO₂-emissies van de kantoren zijn afkomstig van het elektriciteitsverbruik in de kantoorgebouwen en van de laadpalen die aan deze kantoren gekoppeld zijn. De daling in 2020 en 2021 is voornamelijk toe te schrijven aan een lager elektriciteitsverbruik in de grootste

kantoren, met name Antwerpen en Gent. Deze afname houdt vermoedelijk verband met de lagere bezettingsgraad van de kantoren tijdens de Covid-19-pandemie.

In 2022 stegen de emissies opnieuw, waarna in 2023 en vooral in 2024 opnieuw een daling werd vastgesteld. De sterke afname in 2024 is hoofdzakelijk het gevolg van een vermindering van het elektriciteitsverbruik in het kantoor van Antwerpen (-25%) en, in mindere mate, in het kantoor van Gent (-7%). In 2025 nam het elektriciteitsverbruik opnieuw licht toe ten opzichte van 2024, maar bleef het globaal op een vergelijkbaar niveau. Ten opzichte van het referentiejaar 2019 blijft de dalende trend duidelijk zichtbaar en neemt de reductie verder toe.

Tabel 10: Evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies van de kantoren

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	157		
2020	105	-33	-33
2021	105	-0,4	-33
2022	98	-6,8	-38
2023	94	-3,4	-40
2024	73	-22	-53
2025	90	+23	-42

Wagenpark

De Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark hebben uitsluitend betrekking op het elektriciteitsverbruik van de leasewagens. In referentiejaar 2019 waren deze emissies nog verwaarloosbaar. Sindsdien is een duidelijke stijgende trend zichtbaar als gevolg van de geleidelijke elektrificatie van het leasewagenpark. De tijdelijke daling in 2020 houdt vermoedelijk verband met het lagere aantal verplaatsingen tijdens de Covid-19-pandemie. Vanaf 2021 namen de emissies echter sterk toe door de toenemende inzet van elektrische leasewagens. Deze stijging weerspiegelt de verschuiving van energieverbruik en emissies van brandstoffen (Scope 1) naar elektriciteit (Scope 2).

Tabel 11: Evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark

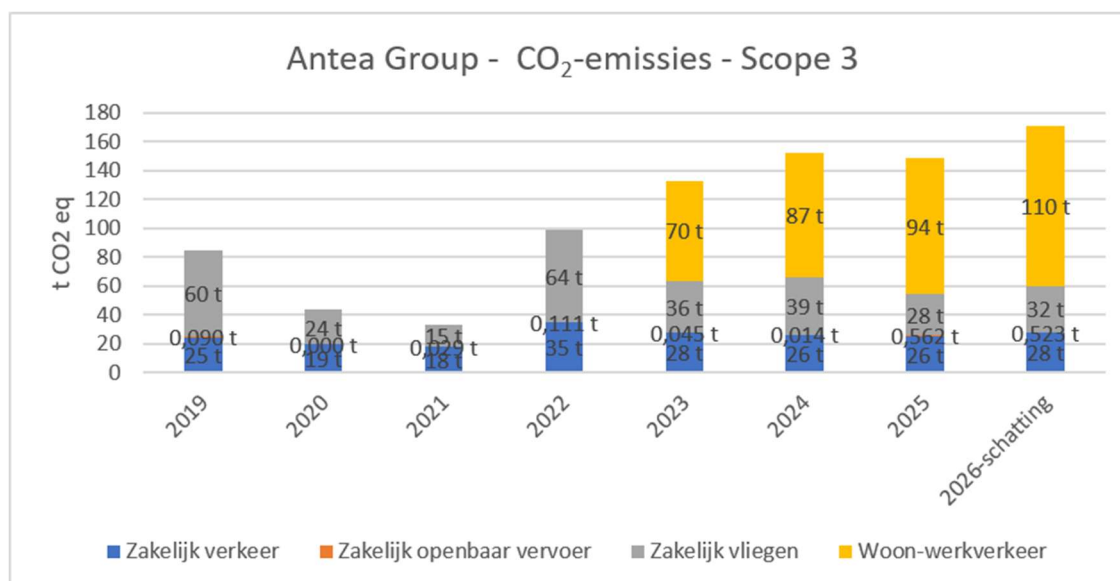
Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
Basisjaar 2019	0,59		
2020	0,27	-54	-54
2021	5,2	+1827	+787
2022	8,7	+67	+1382

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2019
2023	17	+98	+2840
2024	27	+64	+4731
2025	52	+83	+8726

6.5.3 Scope 3

Onderstaande grafiek geeft de Scope 3 CO₂-emissies weer. Sinds 2023 wordt ook het woon-werkverkeer opgenomen in de emissie-inventaris en vormt deze categorie de belangrijkste bron van Scope 3-emissies. De lichte stijging van de totale Scope 3-emissies is voornamelijk hieraan toe te schrijven. Zonder het woon-werkverkeer vertonen de overige Scope 3-emissies een licht dalende trend.

Figuur 13: CO₂-emissie, basisjaar tot heden met schatting volgend jaar, enkel Scope 3.



Woon-werkverkeer

In 2025 nam het energieverbruik voor woon-werkverkeer met 8% toe ten opzichte van 2024. Daarbij is een verschuiving zichtbaar van diesel- naar benzinewagens, terwijl ook meer gebruik werd gemaakt van de fiets. Daarnaast wordt sinds 2024 ook het openbaar vervoer opgenomen in de berekening van het woon-werkverkeer.

Tabel 12: Evolutie van de Scope 3 CO₂-emissies van het woon-werkverkeer

Jaar	t CO ₂ e	% verschil tussen jaren	% verschil tov 2023
Basisjaar 2023	70		
2024	87	+25	+25
2025	94	+8	+35

Zakelijk vliegen

De CO₂-emissies van zakelijk vliegen lagen in 2025 53% lager dan in basisjaar 2019. Deze emissies vertonen van nature aanzienlijke schommelingen tussen de verschillende jaren, afhankelijk van het aantal buitenlandse projecten en de daarmee gepaard gaande vliegereizen. Hierdoor is momenteel geen duidelijke langetermijntrend zichtbaar. De uitzonderlijk lage emissies in 2020 en 2021, als gevolg van de COVID-19-pandemie, verdwenen opnieuw vanaf 2022. Wel valt op dat de emissies in 2023, 2024 en 2025 op een relatief stabiel en lager niveau liggen dan vóór de pandemie.

Tabel 13: 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
2024	39	+11	-34
2025	28	-28	-53

Zakelijk autorijden

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk autorijden in 2025 liggen in lijn met vorig jaar en met basisjaar 2019. Ook hier is het lagere niveau van 2020 en 2021, als gevolg van het thuiswerken door de COVID-19 pandemie, verdwenen sinds 2022. Sindsdien is een licht dalende trend merkbaar.

Tabel 14: 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
2024	26	-5,1	+6,1
2025	26	-2,5	+3,5

Zakelijk openbaar vervoer

De Scope 3 CO₂-emissies van zakelijk openbaar vervoer lagen in 2025 525% hoger dan in 2019. Deze sterke stijging is voornamelijk het gevolg van een gewijzigde gegevensverzameling. Sinds 2025 worden gegevens over zakelijke verplaatsingen ook via Tijdschrijven geregistreerd, waardoor naast treinreizen ook andere vormen van zakelijk openbaar vervoer en zakelijk fietsverkeer worden meegenomen. Voorheen werden uitsluitend treinreizen geboekt via de travelagent opgenomen in de inventaris.

Door deze uitgebreidere registratie ontstaat een trendbreuk ten opzichte van de voorgaande jaren, waardoor de cijfers slechts beperkt vergelijkbaar zijn. Op basis van de beschikbare gegevens kan momenteel geen duidelijke trend worden vastgesteld. Bovendien vertegenwoordigen de emissies van zakelijk openbaar vervoer minder dan 5% van de totale CO₂-uitstoot en worden zij daarom als niet-materieel beschouwd.

Tabel 15: 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	0,090		
2020	0,000	-100	-100
2021	0,029		-68
2022	0,111	+287	+23
2023	0,045	-59	-50
2024	0,014	-62	-84
2025	0,562	+2383	+525

6.6 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.

Deze paragraaf is identiek aan paragraaf 2.3 in de Energiebeoordeling 2025.

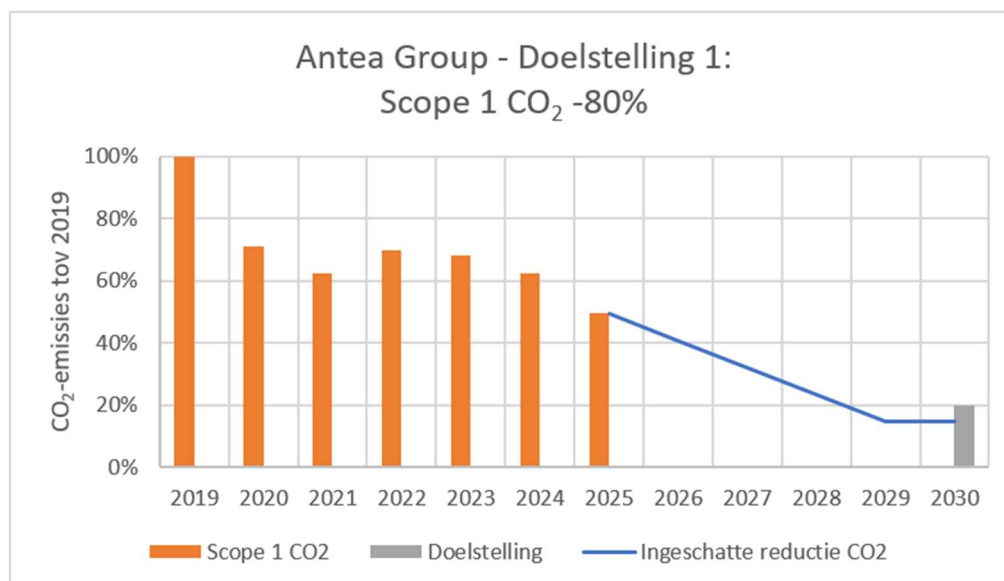
Doelstelling 1:

De doelstelling bestaat erin de Scope 1 CO₂-emissies tegen 2030 met 80% te reduceren ten opzichte van 2019.

Onderstaande grafiek toont de beoogde evolutie van de Scope 1 CO₂-emissies ten opzichte van het referentiejaar 2019. Daarbij wordt het reductiedoel weergegeven (grijze balk), het verwachte reductiepad op basis van de geplande maatregelen (blauwe lijn) en de daadwerkelijk gerealiseerde emissies (oranje balken).

Op basis van het huidige actieplan dalen de Scope 1 CO₂-emissies tegen 2030 tot ongeveer 15% van het niveau van 2019, waarmee de reductiedoelstelling van 80% wordt gehaald. Deze afname wordt voornamelijk gerealiseerd door de verdere elektrificatie van het leasewagenpark en in mindere mate door een dalend aardgasverbruik in de kantoren. De jaarlijkse opvolging van de emissies zal uitwijzen of de vooropgestelde maatregelen volstaan of dat bijkomende acties nodig zijn om de doelstelling te blijven realiseren.

Figuur 14: Stand van zaken voor doelstelling 1.



Besluit: Doelstelling 1 "Scope 1 CO₂-emissies tegen 2030 met 80% te reduceren ten opzichte van 2019" kan met het huidige actieplan gehaald worden.

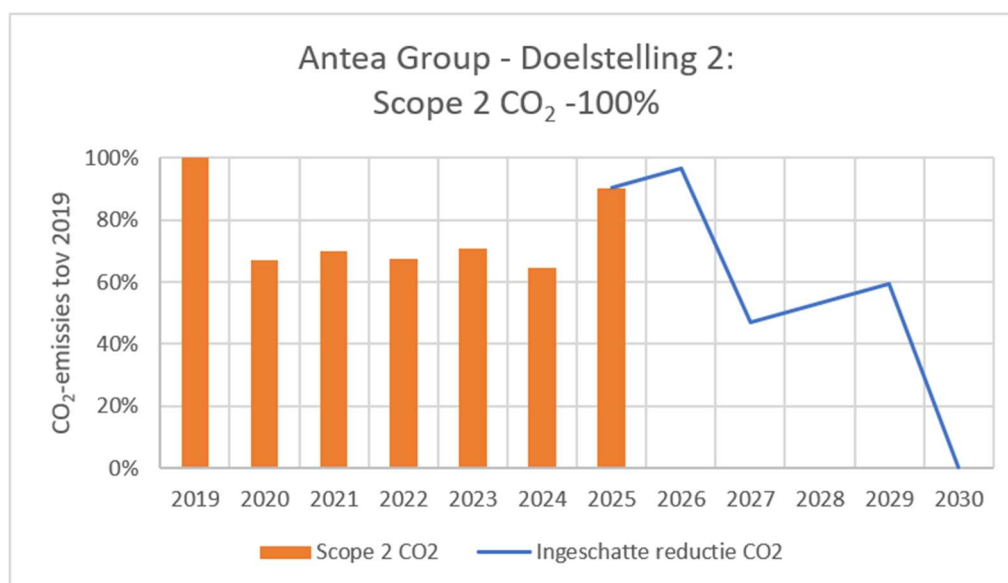
Doelstelling 2:

De doelstelling bestaat erin de Scope 2 CO₂-emissies tegen 2030 volledig te reduceren ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Onderstaande grafiek toont de evolutie van de Scope 2 CO₂-emissies ten opzichte van 2019. De blauwe lijn geeft het verwachte reductiepad weer op basis van de geplande maatregelen, terwijl de oranje balken de daadwerkelijk gerealiseerde emissies tonen.

Op basis van het huidige actieplan dalen de Scope 2 CO₂-emissies tegen 2030 tot nul, waardoor de vooropgestelde reductiedoelstelling van 100% haalbaar is. Deze reductie wordt voornamelijk gerealiseerd door de verdere verduurzaming van de elektriciteitsvoorziening. De tijdelijke stijgingen die in de prognose zichtbaar zijn, hangen samen met de voortschrijdende elektrificatie van het leasewagenpark. Hierdoor verschuift een deel van het energieverbruik van Scope 1 naar Scope 2. Ondanks deze verschuiving wordt verwacht dat de Scope 2-emissies op termijn volledig verdwijnen dankzij de gekozen maatregelen.

Figuur 15: Stand van zaken voor doelstelling 2.



De oorspronkelijke doelstelling 2 om de Scope 2 CO₂-emissies tegen 2030 volledig te reduceren, veronderstelt dat alle verbruikte elektriciteit, zowel in de kantoren als voor het laden van leasewagens, afkomstig is uit Belgische groene stroombronnen. Hoewel voor de kantoorlocaties momenteel actief wordt gewerkt aan een volledige omschakeling naar groene stroom, is dit voor het laden van leasewagens minder evident.

Thuisladen kan in veel gevallen worden verduurzaamd door medewerkers te stimuleren om over te stappen op Belgische groene stroom. Daarnaast worden elektrische voertuigen echter ook opgeladen aan publieke en externe laadpalen, bijvoorbeeld bij klanten of onderweg. Op deze laadlocaties heeft Antea Group geen controle over de herkomst van de gebruikte elektriciteit.

Uit de gegevens voor 2021 en 2022 blijkt dat ongeveer 10% van de laadstroom van elektrische leasewagens afkomstig was van dergelijke externe laadpunten. Om rekening te houden met deze onzekerheid wordt voorgesteld om in de prognoses uit te gaan van een conservatieve aanname waarbij 20% van de laadstroom afkomstig blijft van niet-hernieuwbare bronnen.

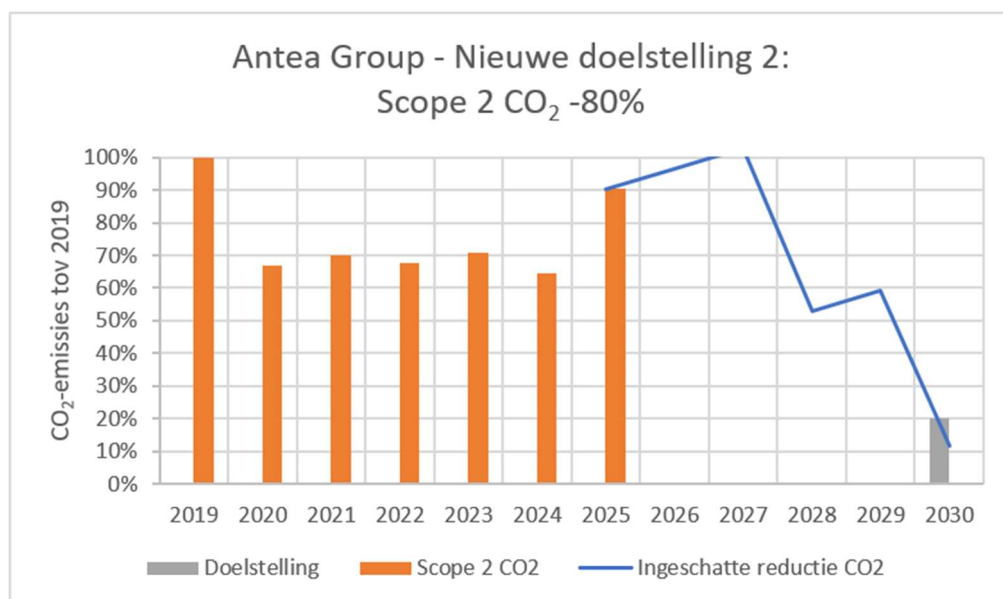
Onder deze veronderstelling kan met het huidige actieplan een reductie van ongeveer 88% van de Scope 2 CO₂-emissies worden gerealiseerd tegen 2030. Een doelstelling van 80% reductie wordt daarom als ambitieus maar realistisch beschouwd.

De nieuwe doelstellingen 2 (en 1) zouden dan luiden:

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

Onderstaande figuur geeft de stand van zaken weer van deze aangepaste doelstelling 2.

Figuur 16: Stand van zaken voor nieuwe doelstelling 2.



Besluit: Doelstelling 2 kan met het huidige actieplan niet gehaald worden. Een reductie van 88% i.p.v. 100% is wel mogelijk met het huidige actieplan. De aangepaste doelstelling 2: “de Scope 2 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030 verminderen met -80%” wordt aangenomen.

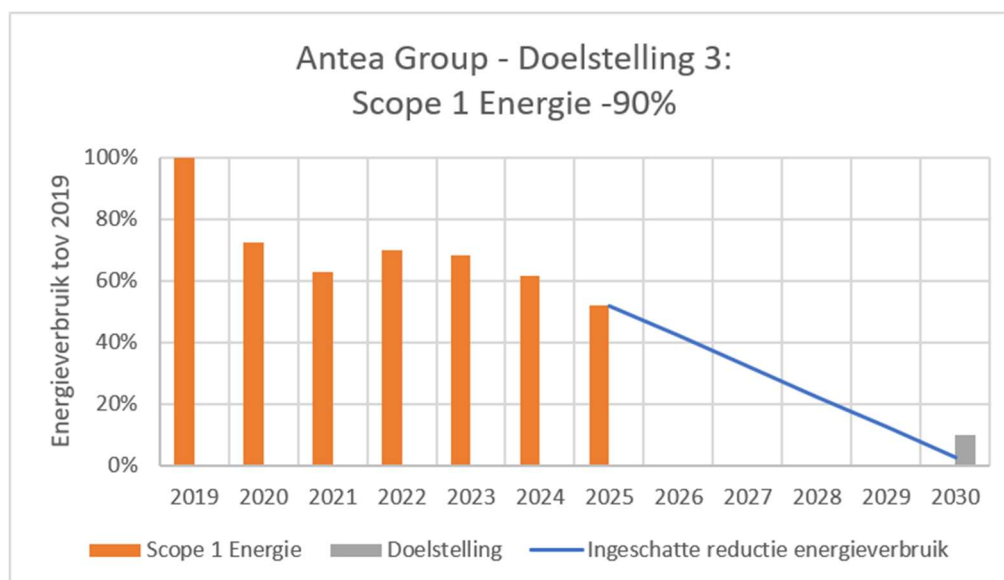
Doelstelling 3:

De doelstelling bestaat erin het Scope 1-energieverbruik tegen 2030 met 90% te reduceren ten opzichte van 2019.

Onderstaande grafiek toont de evolutie van het Scope 1 energieverbruik ten opzichte van het referentiejaar 2019. Daarbij wordt de vooropgestelde doelstelling weergegeven (grijze balk), het verwachte effect van de maatregelen uit het actieplan (blauwe lijn) en het daadwerkelijk gerealiseerde energieverbruik (oranje balken).

Op basis van het huidige actieplan daalt het Scope 1 energieverbruik tegen 2030 tot ongeveer 9% van het niveau van 2019. Daarmee lijkt de reductiedoelstelling ruimschoots haalbaar. De daling is het gevolg van de verdere elektrificatie van het leasewagenpark.

Figuur 17: Stand van zaken voor doelstelling 3.



Besluit: Doelstelling 3 "Scope 1 energieverbruik tegen 2030 met 90% te reduceren ten opzichte van 2019", kan met het huidige actieplan gehaald worden.

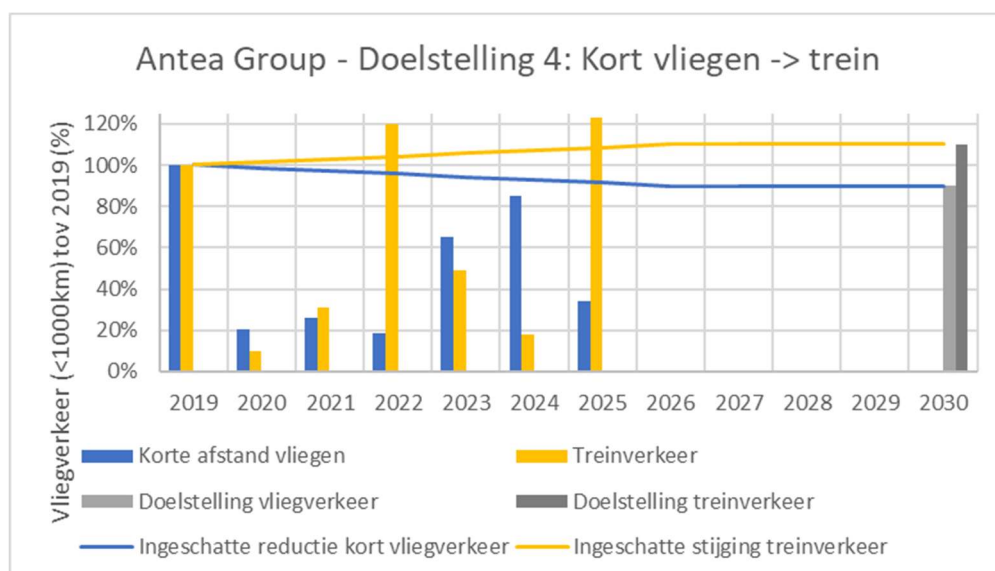
Doelstelling 4:

De doelstelling bestaat erin om tegen 2030 minstens 10% van de vliegreizen over korte afstand (< 1.000 km) te vervangen door treinverkeer ten opzichte van 2019.

Onderstaande grafiek toont de doelstelling voor het korte afstandsvliegverkeer (lichtgrijze balk) en de daadwerkelijk afgelegde afstanden per vliegtuig voor trajecten korter dan 1.000 km (blauwe balken), uitgedrukt ten opzichte van het referentiejaar 2019.

De jaarlijks afgelegde afstand via korte afstandsvluchten ligt sinds enkele jaren duidelijk lager dan in 2019. De reductiedoelstelling van 10% wordt daarmee reeds behaald. Daarnaast werd in zowel 2022 als 2025 voldoende gebruik gemaakt van treinverkeer om de beoogde modal shift van vliegtuig naar trein te realiseren. Deze evolutie kan mogelijk gedeeltelijk worden verklaard door de invoering van de Richtlijn Dienstreizen, die duurzamere vervoerskeuzes stimuleert.

Figuur 18: Stand van zaken voor doelstelling 4.



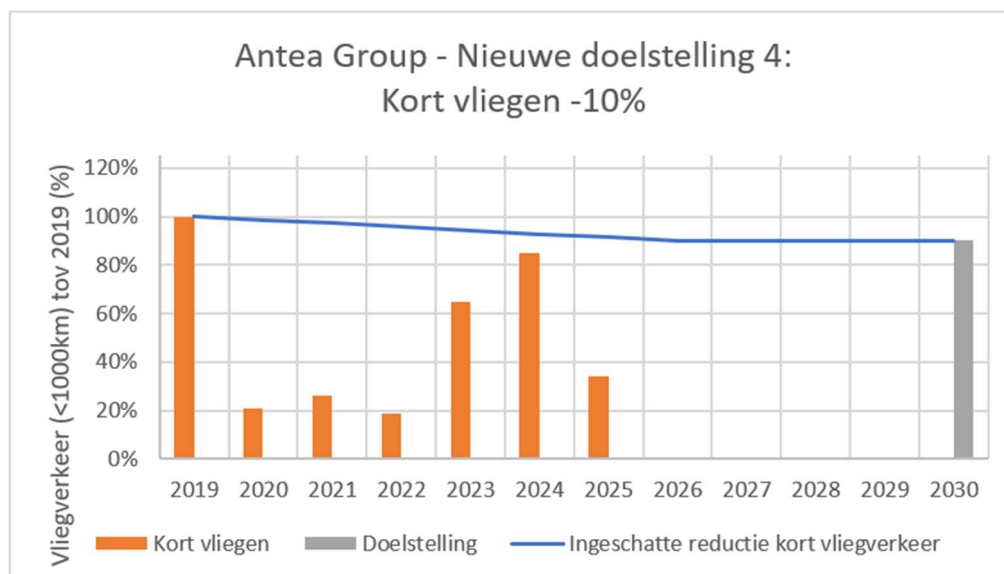
Het blijft echter onzeker of in de komende jaren voldoende treinverplaatsingen zullen plaatsvinden om deze doelstelling structureel te realiseren. Het aantal zakelijke verplaatsingen over afstanden korter dan 1.000 km is immers sterk afhankelijk van de aard en locatie van de uitgevoerde projecten. Om die reden is het aangewezen om de huidige doelstelling te herformuleren en te focussen op een vermindering van het kortere afstandsvliegverkeer in plaats van op een specifieke verhouding tussen vliegtuig- en treinverkeer.

Daarnaast is het relevant op te merken dat het Handboek 4.0 van de CO₂-Prestatieladder niet langer vereist dat organisaties een afzonderlijke reductiedoelstelling voor Scope 3 vastleggen. Tegen deze achtergrond kan worden overwogen om deze doelstelling te vereenvoudigen. De nieuwe doelstelling 4 zou dan luiden:

“Voor business travel wordt gestreefd naar een 10% reductie van het korte afstand vliegverkeer.”

Onderstaande figuur geeft de stand van zaken weer van deze aangepaste doelstelling 4.

Figuur 19: Stand van zaken voor nieuwe doelstelling 4.



Besluit: Doelstelling 4 werd gehaald. De aangepaste doelstelling 4: “het vliegverkeer over korte afstand (< 1000 km) tussen 2019 en 2030 verminderen met -10%”, wordt aangenomen.

Conclusie:

Wat het behalen van de huidige doelstellingen betreft, kunnen we vaststellen dat Antea Group goed op weg is om deze grotendeels te realiseren. Voor verschillende doelstellingen zijn de resultaten zelfs beter dan oorspronkelijk voorzien, al blijven enkele uitdagende maatregelen nodig om de vooropgestelde reducties volledig te realiseren.

Tegelijkertijd is een actualisatie van de huidige doelstellingen aangewezen. Voor de Scope 2-doelstelling dient rekening te worden gehouden met een resterend aandeel grijze stroom, afkomstig van externe laadpalen en van leasewagenbestuurders die niet overschakelen op Belgische groene stroom. Ook de doelstelling inzake korteafstandsvluchten verdient een bijsturing, aangezien de realiseerbaarheid en aantoonbaarheid ervan sterk afhankelijk zijn van externe factoren, zoals de aard en locatie van projecten.

Op basis van deze overwegingen wordt voorgesteld de huidige doelstellingen te actualiseren en te vervangen door de volgende doelstellingen:

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

Daarnaast wil Antea Group het Scope 1 energieverbruik tegen 2030 met 90% te reduceren ten opzichte van 2019.

Voor business travel wordt ernaar gestreefd om het korte afstand vliegverkeer tegen 2030 met 10% te verminderen ten opzichte van het basisjaar 2019.”

7 Onzekerheden

Deze footprint over 2025 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 verschillende kantoren worden delen van het verbruik of het volledige verbruik door de beheerder berekend aan de hand van een oppervlakte-aandeel of andere wegingsfactor.
- 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 2026

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.