

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

1 Doelstelling van het document

Dit document beschrijft de energiestroom van SPIE Belgium in het kader van de CO₂-Prestatieladder certificering. Het doel is om inzicht te krijgen in het energieverbruik, de grootste besparingskansen te identificeren en concrete stappen te definiëren om de CO₂-uitstoot te verminderen. De beoordeling omvat scope 1 en scope 2 emissies alsook deze voor professionele verplaatsingen. Als nulmeting voor het berekenen van de evolutie en het bepalen van de doelstellingen gebruiken we de gegevens van 2019, conform de bepalingen van de (beursgenoteerde) groep SPIE, en de laatst gekende gegevens van 2024.

2 Energieverbruik

Het energieverbruik is geanalyseerd op basis van gegevens van 2019 en 2024, waarbij de metingen in 2019 beschouwd worden als nulmeting (basisjaar). In volgende paragrafen worden de verschillende energie intensieve processen apart behandeld, inclusief een beschrijving van de reeds uitgevoerde en de geplande maatregelen om de CO₂ voetafdruk te verkleinen.

Vertrekbasis 2019 (extractie uit NFRD rapportering deel België, dus niet conform de CO₂ prestatieladder en enkel voor analysedoeleinden)

Carbon footprint	2019 Carbon Footprint
1. Buildings' energy consumption	743,80
2. Fleet energy consumption	4690,98
3. Refrigerant Leaks	0,00
4. Other energy	1431,78
5. Purchases	72875,99
6. Business Travel	395,30
7. Work-home commutes	1615,52
8. Freight	78,93
9. Assets	958,19
10. Waste	299,84
Total Emissions CO ₂ t GHG [metric]	83090,33

Voor wat scope 1, 2 en professionele verplaatsingen betreft (de uitstoot beoogd in de CO₂ prestatieladder versie 3.1 op niveau 3) geeft dit dus de volgende verdeling: voertuigenvloot brandstoffen 80%, gebouwenverbruik 13% en professionele verplaatsingen 7%.

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

2.1 Bedrijfswagens.

De vloot van SPIE Belgium bestaat uit een groot aantal personenwagens (VP), een groot aantal utilitaire voertuigen (camionettes) (VU) en enkele vrachtwagens.

De samenstelling van het wagenpark evolueerde als volgt over de beschouwde periode:

	2019	2020	2024
<u>Personenwagens</u>			
diesel	501	492	89
benzine	8	8	0
CNG	0	1	0
hybride	3	3	13
plugin hybride	11	11	209
elektrisch	2	2	257
totaal	525	517	568

<u>Camionettes</u>			
diesel	504	495	466
benzine	8	8	5
CNG	0	1	1
hybride	0	0	0
plugin hybride	0	0	2
elektrisch	3	3	17
totaal	515	507	491

<u>Vrachtwagens</u>			
diesel		2	5

Tot 2019 bestond de vloot bijna uitsluitend uit dieselwagens (met enkele uitzonderingen). Vanaf 2019 werden geleidelijk andere types ingevoerd (in eerste instantie vooral hybriden en plug-in hybriden, maar ook enkele full elektrische). Pas in de zomer van 2022 werd resoluut gekozen voor elektrische voertuigen voor de categorie personenwagens (dus ongeveer de helft van de vloot); door het gebruik van operationele leasing op vier jaar zal dit pas tegen einde 2026 resulteren in een volledige overschakeling van dat deel van de vloot.

Vanaf begin 2024 wordt ook ingezet op een elektrificatie van het deel van de utilitaire voertuigen waar het dagelijks gebruik ervan (actieradius van de verplaatsingen) dit mogelijk maakt. Omdat ook hier operationele leasing wordt gebruikt zal het effect hiervan over verschillende jaren in de tijd worden gespreid.

Wat het effect op het verbruik per brandstoftype betreft zijn voor 2019 zijn geen opgesplitste gegevens per fossiel brandstoftype (meer) beschikbaar – door de geringe evolutie van het wagenpark tussen 2019 en 2020 (zie tabel hierboven) zijn de cijfers uit 2020 geschikt als vergelijkingsbasis voor de evolutie tot 2024:

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

	2020	2024
Consumption		
diesel (l)	1786299	1139192
benzine (l)	28672	395463
cng (kg)	2367	4598
elektriciteit ext (kWh)	5071	370090

De significante daling van het diesilverbruik is coherent met de daling in het aantal voertuigen, vooral dan bij de personenwagens – deze evolutie zal zich in de komende jaren verder doorzetten naarmate de overblijvende diesel personenwagens het einde van hun leasing bereiken.

De stijging van het benzineverbruik is uitsluitend toe te schrijven aan het gebruik van benzine hybriden en plug-in hybriden, een misplaatste keuze uit 2020 en 2021 waarvan het effect zich nog zal doorzetten tot einde 2026 wanneer ook deze wagens het einde van hun leasing zullen bereiken.

De sterke stijging van het (externe) elektrisch verbruik is toe te schrijven aan de laadbeurten van plug-in hybriden en elektrische voertuigen buiten de SPIE vestigingen. Omdat de oorsprong van deze elektriciteit niet te achterhalen valt wordt deze als grijze stroom verrekend.

Ten behoeve van de elektrische voertuigen werden op alle vestigingen van SPIE Belgium laadpalen geplaatst om de personenwagens en waar van toepassing ook de camionettes on site te kunnen opladen. Hierdoor evolueerde een deel van het brandstofverbruik van de vloot naar het elektriciteitsverbruik van de gebouwen (zie 2.3) waar ze wel voor het overgrote deel vallen onder verbruik van groene stroom in het kadercontract voor elektriciteitslevering van SPIE Belgium.

Verdere opportuniteiten voor verlaging van de vlootemissies situeren zich op drie assen:

- Het handhaven van de keuze voor elektrische personenwagens in de tijd door een strikt toezicht op de beperkt toegestane uitzonderingen voorzien in de car policy door de vlootbeheerder
- Het promoten van elektrische camionettes door het bekijken van deze optie bij elke vervanging van een bestaand leasevoertuig, inclusief opvolging van de evolutie van het marktaanbod qua laadefficiëntie en actieradius.
- Het werken aan het individuele gedrag van de chauffeurs door opleiding in ecodriving.

Als gevolg hiervan valt een verdere verlaging van het fossiel brandstofverbruik te verwachten, met eveneens een verdere verschuiving naar elektriciteitsverbruik.

2.2 Verwarming van gebouwen met fossiele brandstoffen (scope 1)

Het grootste deel van de gebouwen van SPIE Belgium wordt gehuurd – enkel in Geel, Grobbendonk en Strépy is de onderneming eigenaar van de gebouwen en terreinen.

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

Hieronder een overzicht van de gebruikte energiebronnen voor verwarming:

Vestiging	Gas	Stookolie	Elektrisch	met BEO veld
Aalter kantoor			X	
Aalter hal	X			
Anderlecht	X			
Grobbendonk	X			
Strépy			X	
Izegem	X			
Moeskroen			X	
Geel kant Herentalseweg		X		
Geel kant Lammerdries	X			
Lokeren	X			
Esch sur Alzette (Lux)	X			
Walcourt			X	
Drogenbos	X			
Lasne	X			
Puurs	X			
Liège (nieuw 2025)	X			

Evolutie van het totale verbruik in de beschouwde periode:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gas (kWh)	1441307	1236256	1626104	1789978	1307443	1565289
Mazout (l)	31117	37557	42809	28416	25887	30068
Graaddagen (Ukkel)	2076	1867	2265	2718	1914	1942

In het najaar van 2022 werd een “sobriety plan” opgesteld om door eenvoudige technische ingrepen (instellingen van temperatuur en timers) het energieverbruik terug te dringen. Bovenstaande tabel toont aan dat dit weinig effect heeft gehad op het verbruik, omdat op de meeste vestigingen deze instellingen reeds correct werden toegepast in de voorafgaande periode.

Verbeteropportunities stellen zich hoofdzakelijk in investeringen op de bestaande infrastructuur te upgraden – vooral voor de vestigingen in eigendom werden de beslissingen genomen tot vernieuwingen van bestaande (en verouderde) verwarmingsketels vanaf einde 2023. Een deel van de stijging van het mazoutverbruik in 2024 heeft overigens te maken met de vervanging van de oude houders voor opslag, waarbij een aantal liters vervuilde mazout op de bodem niet kon hergebruikt worden en moest worden afgevoerd. Verdere opportuniteiten stellen zich in eventuele ingrepen op de gebouwschil (isolatie) in het kader van EPC inspanningen, het bekijken van eventuele hybride oplossingen (warmtepompen in combinatie met zonnepanelen) en in een beter gebruik van de bestaande gebouwenbeheersystemen.

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

Ook hier is de ambitie en de verwachting om het verbruik van fossiele brandstoffen te verminderen met een gedeeltelijke verschuiving naar elektriciteit.

2.3 Elektriciteitsverbruik van gebouwen (scope 2)

Evolutie van het elektriciteitsverbruik vanaf 2019:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Elektriciteit kWh	1789824	1837550	1784671	1690445	1512572	2246813

In tegenstelling tot het gebouwenverbruik van fossiele brandstoffen heeft het sobriety plan opgezet in 2022 wel effect gehad op het elektriciteitsverbruik en geresulteerd in een kleine vermindering. Vanaf 2024 is dan weer het effect merkbaar van een uitbreiding van het aantal laadpalen op de vestigingen en het opladen van personenwagens tijdens de kantooruren.

Met uitzondering van Aalter, Anderlecht, Esch sur Alzette en Luik (verrekening via de eigenaar) sluit SPIE Belgium voor zijn vestigingen rechtstreeks een contract af met een energieleverancier. Sinds 1 januari 2024 is de elektrische component hiervan een groen elektriciteitscontract (voordien was dat een grijs contract met een andere leverancier). De eigenaar van Anderlecht heeft verklaard van eveneens groene stroom te leveren.

In 2019 beschikte enkel de vestiging in Izegem over zonnepanelen (eigendom van Solux Invest) waarvan een deel van de productie ter plaatse werd verbruikt en maandelijks verrekend via factuur. Historische gegevens suggereren dat ongeveer een derde van het jaarlijks verbruik van de vestiging hiermee werd afgedekt.

In 2023 werd geïnvesteerd in de plaatsing van zonnepanelen op de hallen van Geel en Grobbendonk – in 2024 werd voor het eerst een deel van het verbruik in deze vestigingen opgewekt door deze panelen.

In 2025 zullen ook zonnepanelen worden geplaatst op de gebouwen en hallen van Strépy, waarna dus alle vestigingen in eigendom over eigen opwekking via zonnepanelen zullen beschikken.

Van de gehuurde vestigingen beschikken ook Aalter en Anderlecht over zonnepanelen maar het verbruik ervan wordt mee verrekend in de afrekeningen met de eigenaar.

Verdere verbeteropportunities voor het terugdringen van de emissies:

- Het aandringen op de levering van groene stroom bij de verhuurders op de vestigingen die niet belevend worden onder het SPIE kadercontract
- Het optimaliseren van het zelfverbruik van de zonnepanelen door bvb gebruik van batterijen en het stimuleren van de bestuurders van elektrische personenwagens om nog meer op het werk te laden (in plaats van op een externe locatie)
- Het verder sensibiliseren van energiezuinig gedrag bij de gebruikers van het gebouw.

Door het verschuiven van verbruik van fossiele brandstoffen naar elektriciteit bij de bedrijfsvoertuigen is het moeilijk om de evolutie van het totale elektriciteitsverbruik te voorspellen –

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

het installeren van tussenmeters om dat verbruik apart op te volgen (op de locaties in eigendom) kan hierop een beter zicht geven.

2.4 Business travel (scope 3)

De professionele verplaatsingen die verrekend worden in de carbon footprint bevatten verschillende componenten:

- Kilometers met privévoertuigen die middels onkostennota's worden terugbetaald
- Korte termijn huur van voertuigen
- Verplaatsingen met (internationale) treinen
- Verplaatsingen met het vliegtuig opgesplitst in korte, middellange en lange vluchten

De evolutie van de verplaatsingen (in km) over de voorbije jaren geeft volgend beeld:

	2019	2024
Voertuigkms persoonlijk	813475	129845
Voertuigkms huurwagens	504065	967500
Trein	85829	64745
Vliegtuig long	163752	24803
Vliegtuig medium	109168	15138
Vliegtuig short	0	16700
Totaal	1676289	1218731

Het totaal aantal gereisde kilometers is dus significant gedaald, met verschuivingen van privéwagens naar huurwagens en een vermindering van lange en medium vliegtuigreizen.

De opportuniteiten voor een verdere reductie van de emissies zijn hier:

- Het zoveel mogelijk beperken van vliegtuigreizen door deze te vervangen door treinreizen voor korte en middellange trajecten.
- Het vermijden van verplaatsingen met privé-voertuigen door fysieke vergaderingen te vervangen door Teams vergaderingen.

Per januari 2025 wordt een herzien reisbeleid van kracht dat het gebruik van openbaar vervoer stimuleert en het gebruik van vlieggreizen nog verder beperkt. Hierdoor wordt verwacht dat de emissies uit zakelijke verplaatsingen nog verder zullen zakken.

CO2 prestatieladder energiebeoordeling update 2024

3 Projecten met gunningsvoordeel

Voor projecten met gunningsvoordeel wordt een gelijkaardige opvolging van de energiestromen opgezet middels een specifieke opvolgingsfile met volgende onderverdeling:

- Brandstofverbruik voor de verwarming van de werfinfrastructuur
- Brandstofverbruik voor de projectopvolging op de SPIE vestigingen (pro rata)
- Elektriciteitsverbruik van de werfinfrastructuur
- Elektriciteitsverbruik voor de projectopvolging op de SPIE vestigingen (pro rata)
- Brandstofverbruik van machines op de werf
- Brandstofverbruik van de voertuigen gebruikt op het project.

Bij de organisatie en de planning van het project geeft de Project Manager voorkeur aan keuzes die de emissies zo laag mogelijk houden.