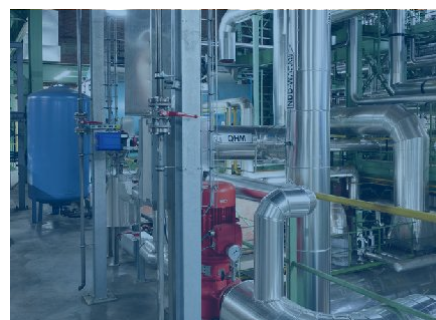




Derde koolstofvoetafdruk- rapport van ATS Groep

04/2026

Powered by experience,
driven by passion

Inhoud

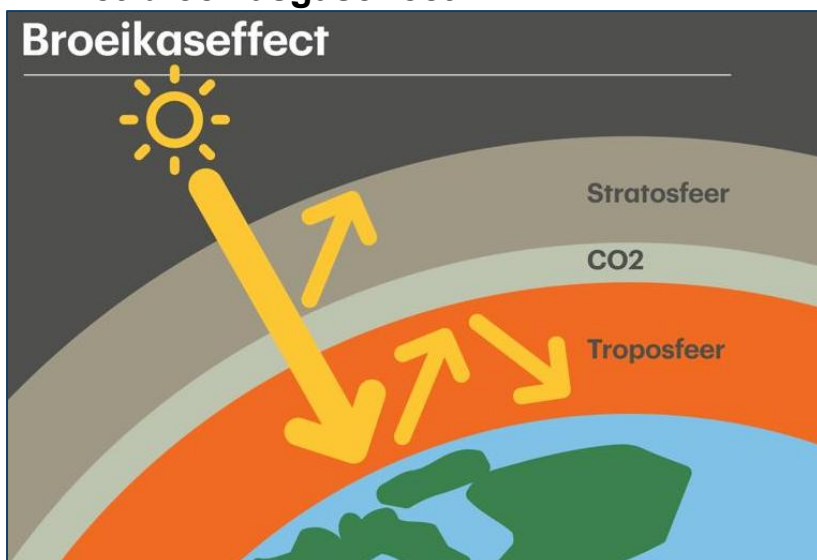
1	Waarom een koolstofvoetafdruk bepalen?	2
2	Het broeikasgaseffect	2
3	Wat is de koolstofvoetafdruk (van ATS Groep)?	3
4	Methodologie (berekeningsmethode)	4
5	Belangrijke wijzigingen en context	4
6	Resultaten	5
6.1	Wat werd niet opgenomen?	6
7	Analyse en uitdieping van de resultaten	7
7.1	Scope 1-emissies	8
7.2	Scope 2-emissies	9
7.3	Scope 3-emissies	11
7.3.1	Scope 3 categorie 3 (Brandstof en energie gerelateerde emissies niet in scope 1 en 2)	11
7.3.2	Scope 3 categorie 5 – afval	12
7.3.3	Scope 3 categorie 6 – dienstreizen	12
7.3.4	Scope 3 categorie 7 – woon-werkverkeer	13
7.3.5	Scope 3 categorie 9 – downstream transport	13
8	Decarbonisatie	14
8.1	Acties	15
8.2	Locked-in emissies	15
9	Besluit	16
10	Bijlage 1 - is de volledig elektrische wagen bij ATS Groep milieuvriendelijker?	17
10.1	Methodiek	17
10.2	Aannames	18
11	Bijlage 2 – emissiefactoren	19
12	Correcties	22

1 Waarom een koolstofvoetafdruk bepalen?

Eén van de grootste uitdagingen van de 21^{ste} eeuw is klimaatverandering. Het opwarmen van de aarde als gevolg van de globale uitstoot van broeikasgassen.¹ Deze uitdaging kan enkel overwonnen worden door de uitstoot van broeikasgassen te doen dalen. Daarom heeft de Verenigde Naties beslist met het Akkoord van Parijs, om de gemiddelde globale opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 °C².

De Europese Unie heeft op haar beurt een belangrijke doelstelling gezet, een koolstofneutraal Europa in 2050³. Eén van de gevolgen hiervan is dat ook ATS Groep haar koolstofvoetafdruk moet bepalen, dit in 2028 via het CSRD-rapport⁴. ATS Groep (A.T.S. nv en al haar dochterondernemingen) berekent al sinds 2024 haar koolstofvoetafdruk, enerzijds om zich voor te bereiden op CSRD, anderzijds om haar duurzame ambities kenbaar te maken aan de eigen medewerkers, klanten en andere stakeholders. Het berekenen van de koolstofvoetafdruk stelt ATS Groep in staat om strategische keuzes te maken om haar directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

2 Het broeikasgaseffect



De uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO₂, draagt bij aan het broeikasgaseffect. Wat is dat effect nu juist?

We beginnen bij de zon, die zonnestralen uitstraalt naar de aarde. Deze zonnestralen bevatten energie. Die energie gebruiken planten voor fotosynthese (groeien en zuurstof productie), maar ook wij gebruiken die energie door ze om te zetten. Denk maar aan zonnepanelen of een zonneboiler.

Figuur 1: het broeikasgaseffect (<https://koklimaat.nl/klimaatprofessor-broeikastheorie>)

Zoals bij vele energiestromen komt er warmte vrij. De zonnestralen worden grotendeels weerkaatst, maar geven steeds een deel warmte af aan de aarde, gebouwen, de zee,... . De aarde straalt deze warmte terug uit, maar doordat er deeltjes (gas) aanwezig zijn in de lucht (tussen de stratosfeer en de troposfeer), wordt een deel van de warmtestralen opnieuw weerkaatst, terug naar de aarde. Dit versterkt de opwarming van de aarde. Hoe meer broeikasgassen (waaronder CO₂) er aanwezig zijn in de lucht, hoe moeilijker de warmtestralen ontsnappen van de aarde en hoe meer warmte er aanwezig blijft.

¹ <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>

² <https://klimaat.be/klimaatbeleid/internationaal/overeenkomst-van-parijs>

³ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

⁴ https://finance.ec.europa.eu/regulation-and-supervision/financial-services-legislation/implementing-and-delegated-acts/corporate-sustainability-reporting-directive_en

3 Wat is de koolstofvoetafdruk (van ATS Groep)?

De koolstofvoetafdruk van ATS Groep is haar directe (scope 1) en indirecte (scope 2 & 3) uitstoot van broeikasgassen. Er zijn zes broeikasgassen waarmee er rekening gehouden wordt: koolstofdioxide (CO₂), methaan (aardgas, CH₄), distikstofoxide (lachgas, N₂O), zwavelhexafluoride (isolatiegas, SF₆), gefluoreerde gassen (koelgassen, HFC's, CFK's,...) en stikstoftrifluoride (NF₃)⁵. Voor ATS Groep is hoofdzakelijk CO₂ relevant, in mindere mate methaan, koelgassen en SF₆.

Koolstofvoetafdruk wordt uitgedrukt in tonnen CO₂-equivalenten. Waarom equivalent? Omdat de uitstoot van bijv. 1 ton methaan (CH₄) overeenkomt met 28 ton CO₂. Een uitstoot van 2 ton CO₂ en 1 ton methaan is dus 30 ton CO₂ equivalent ($[1 \times 28 \text{ ton CO}_2\text{e}] + 2 \text{ ton CO}_2\text{e}$).

De koolstofvoetafdruk wordt opgedeeld in drie scopes:

- Scope 1-emissies zijn de directe emissies van ATS Groep. Deze emissies ontstaan door ons gebruik van gasverwarming, bedrijfsvoertuigen op diesel, benzine en CNG.
- Scope 2-emissies zijn de indirecte emissies van aangekochte elektriciteit. De emissies gegenereerd door energieleveranciers, zoals Luminus en EDF. De scope 2-emissies worden op twee manieren berekend. Ten eerste o.b.v. contracten. Ten tweede o.b.v. de regionale energiemix.
- Scope 3-emissies, indirecte emissies onderverdeeld in 15 categorieën. Bijv. uitstoot gerelateerd aan de productie van koperkabel of een zekering; dienstreizen; woon-werkverkeer met een privéwagen;....

De koolstofvoetafdruk wordt berekend door activiteit gegevens te vermenigvuldigen met een emissiefactor. Een voorbeeld om de scope 1-emissies te berekenen o.b.v. de hoeveelheid diesel die verbruikt werd: $1000 \text{ (liter diesel)} \times 0,002657 \text{ (ton CO}_2\text{e/ liter diesel)} = 2,657 \text{ ton CO}_2\text{e}$.



Figuur 2: CNG vrachtwagen van ATS Groep

⁵ <https://klimaat.be/klimaatverandering/oorzaken/broeikasgassen>

4 Methodologie (berekeningsmethode)

De koolstofvoetafdruk wordt berekend o.b.v. het GHG-protocol en bijhorende *guidance* uitgaven⁶. In 2024 publiceerden we een rapport met *grenzen* van A.T.S. nv over de jaren: 2021; 2022 en 2023. In dat rapport werden enkel scope 1 en 2-emissies opgenomen. In 2025 werden inspanningen geleverd om de berekening uit te breiden naar de grenzen van ATS Groep (A.T.S. nv en al haar dochterondernemingen) en scope 3 categorieën waar mogelijk. De resultaten van het rapport van 2024 zullen niet meer opgenomen worden, omdat deze resultaten moeilijk vergelijkbaar zijn met de grenzen van ATS Groep. Er zijn ook kleine verschillen in het gebruik van emissiefactoren doorheen de rapporten, zie bijlage emissiefactoren.

Er werd gekozen voor de financiële control approach waarbij A.T.S. nv verantwoordelijk is voor 100 % van de emissies van haar dochterondernemingen. De grenzen van dit rapport komen overeen met de grenzen van de geconsolideerde omzet van A.T.S. nv. Daarom zullen overnames van 2025, bijvoorbeeld Newelec, niet opgenomen worden in dit rapport.

Enkel de scope 3 categorieën waarvoor er data beschikbaar is worden gepubliceerd. Bijvoorbeeld de uitstoot gerelateerd aan aangekochte producten kan nog niet gegeven worden, maar zal wel significant zijn.

Deze emissie inventaris van ATS Groep is een Corporate Carbon footprint (CCF). Er bestaat ook een Product Carbon Footprint (PCF), maar ATS Groep bepaalt deze (nog) niet.

5 Belangrijke wijzigingen en context

- 1) In 2025 werden voor het eerst milieudoelstellingen gezet, met als doel om de effectieve milieu-impact van ATS Groep te verlagen. Enkele voorbeelden; een reductie van scope 1-emissies met 34 %; een reductie van scope 2-emissies (markt gebonden) met 30 %. Dit stelt ons in staat om doelgerichter onze uitstoot te verlagen en te rapporteren. Doelstellingen werden opgemaakt, rekening houdende met de Europese doelstellingen en de haalbaarheid binnen de organisatie.
- 2) Er werden enkele correcties gemaakt t.o.v. het vorig rapport, daardoor wordt voor 2024 een hogere scope 1-emissie gerapporteerd. Daarnaast een hogere scope 3 categorie 3-emissie. Ten slotte een hogere scope 2-emissie. Dit resulteert in een accuratere weergave van de emissies van ATS Groep in 2024.
- 3) In 2026 publiceert ATS Groep een eerste duurzaamheidsrapport, dit koolstofvoetafdrukrapport is een uitgebreide aanvulling op het deel klimaatverandering van dat rapport.
- 4) In 2026 werd van start gegaan met een nieuw ERP-systeem. In 2026 zal geëvalueerd worden welke mogelijkheden dit biedt om de scope 3-emissies te bepalen.

⁶ <https://klimaat.be/klimaatverandering/oorzaken/broeikasgassen>

6 Resultaten

Tabel 1: koolstofvoetafdruk ATS Groep

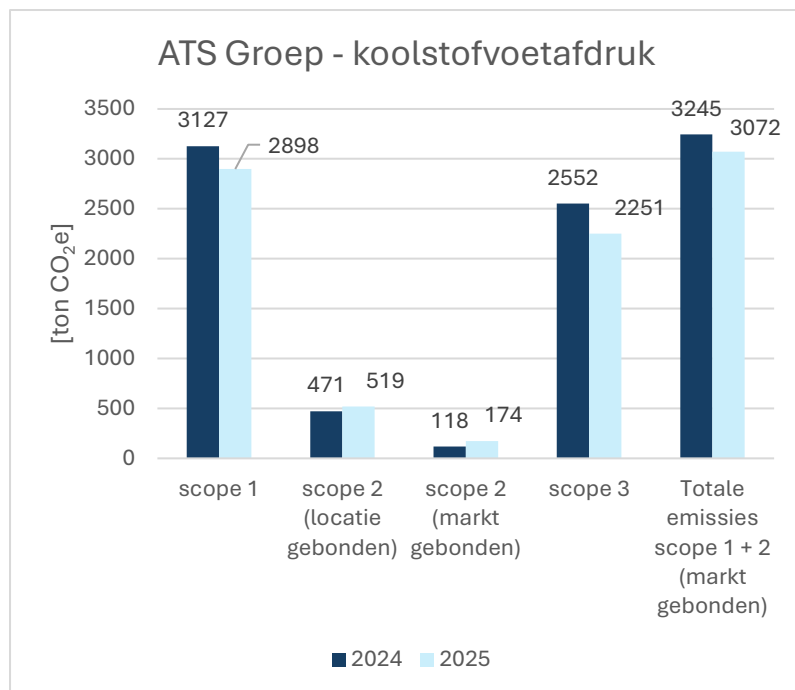
jaar	Uitstoot [ton CO ₂ e]			
	ATS Groep		Evolutie [%]	Doelstelling [% (jaar)]
	2024 (basisjaar)	2025		
Scope 1 totaal (directe emissies)	3127	2898	- 7,3 %	-34 % (2030)
Scope 1 fleet	2681	2402	- 10,4 %	
Scope 1 infrastructuur	446	493	+ 10,5 %	
Scope 2 locatie gebonden (Indirecte emissies elektriciteit)	471	519	+ 10,2 %	
Scope 2 markt gebonden (Indirecte emissies elektriciteit)	118	174	+ 47,4 %	-30 % (2030)
Scope 3 totaal	2552	2251	- 11,8 %	
Scope 3 categorie 3 (Brandstof en energie gerelateerde emissies niet in scope 1 en 2)	999	931	- 6,8 %	
Scope 3 categorie 5 (Afval gerelateerde uitstoot)	847	640	- 24,4 %	
Scope 3 categorie 6 (dienstreizen)	62	52	- 16,1 %	
Scope 3 categorie 7 (woon werkverkeer, privéwagen)	364	432	+ 18,7 %	
Scope 3 categorie 9 (downstream transport)	280	196	- 30,0 %	
Totale emissies scope 1 + 2 (markt gebonden)	3245	3072	- 6,0 %	
Totale emissies scope 1 + 2 + 3 (markt gebonden)	5797	5323	- 8,2 %	
Scope 1 + 2 (emissie/ miljoen € omzet)	8,86	8,09	- 8,7 %	
Scope 1 + 2 +3 (emissie/ miljoen € omzet)	15,83	14,03	- 11,4 %	
Scope 1 + 2 (emissie/ FTE)	2,77	2,61	- 5.7 %	
Scope 1 + 2 + 3 (emissie/ FTE)	4,95	4,53	- 8.5 %	

6.1 Wat werd niet opgenomen?

Er werden meerdere scope 3 categorieën niet opgenomen.

- Niet van toepassing:
 - Categorie 8, upstream leased assets.
 - ATS Groep huurt enkele gebouwen, elektriciteit en gasverbruik werden in scope 1 en 2 opgenomen.
 - Categorie 13, downstream leased assets.
 - ATS Groep leased geen gebouwen of andere services aan derden.
 - Categorie 14, franchises.
 - ATS Groep heeft geen franchises.
 - Categorie 15, investments.
 - Deze categorie is niet relevant voor ATS Groep.
- Geen (te weinig) gegevens, maar vermoedelijk wel relevant:
 - Categorie 1, purchased goods and services.
 - Onvoldoende gegevens (van leveranciers) over de uitstoot gerelateerd aan aangekochte producten en services.
 - Categorie 2, Capital goods.
 - Onvoldoende gegevens (van leveranciers) over de uitstoot gerelateerd aan aangekochte kapitale goederen.
 - Categorie 4, upstream transportation and distribution.
 - Er zijn gegevens beschikbaar (van de leveranciers) over de transporten naar ATS Groep.
 - Categorie 10, processing of sold products.
 - Er zijn geen gegevens beschikbaar over de verdere verwerking van verkochte intermediaire goederen.
 - Categorie 11, use of sold products.
 - Er zijn geen gegevens beschikbaar van de leveranciers van deze emissies.
 - Er zijn geen gegevens beschikbaar van eigen gefabriceerde machines van de Mechatronica afdelingen.
 - Categorie 12, end-of-life treatment of sold products.
 - Er zijn geen gegevens beschikbaar over de end-of-life verwerking van verkochte goederen/installaties/producten/....

7 Analyse en uitdieping van de resultaten



Grafiek 1: ATS Groep - koolstofvoetafdruk

In dit hoofdstuk wordt de koolstofvoetafdruk van ATS Groep geanalyseerd en uitgediept. Meer info over de activiteiten van ATS Groep, kan gevonden worden op de website en in het duurzaamheidsverslag.

Eerst zullen we de totale gekende uitstoot van ATS Groep bekijken, van 2024 en 2025. Deze werd vergeleken met het FTE en de omzet.

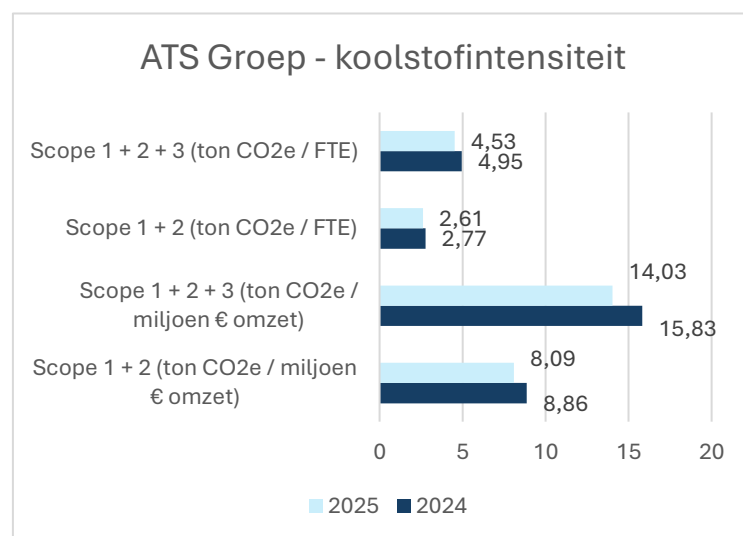
Er werden geen nieuwe scope 3 categorieën bepaald en er werden geen nieuwe dochterondernemingen toegevoegd binnen de grenzen. Daarnaast werden fouten gedetecteerd en gecorrigeerd in de

gegevens van 2024. Daarom zijn 2024 en 2025 volledig vergelijkbaar. Algemeen kan een daling worden vastgesteld in de uitstoot van ATS Groep. Deze daling zien we zowel bij scope 1+2 (- 6 %) alsook de scope 3-emissies (- 11,8 %). De twee belangrijkste oorzaken zijn: enerzijds de daling van het fossiel brandstofgebruik bij de bedrijfsvoertuigen in 2025 (invloed op scope 1 & 3). Anderzijds is er een sterke daling van ingezameld metaalafval in 2025, wat een daling geeft in afval gerelateerde uitstoot (scope 3).

Als grotendeels dienstverlenende bedrijvengroep is ATS Groep beperkter in het evalueren van haar koolstofintensiteit. Koolstofintensiteit is de hoeveelheid ton CO₂e vergeleken met een factor zoals omzet en FTE. Ook hier wordt een duidelijke trend waargenomen, een daling.

Ten eerste dalen de emissies van ATS Groep, maar steeg de omzet⁷. Ten tweede is ook het FTE gestegen⁸, wanneer de emissies daalden.

We kunnen besluiten dat o.b.v. de gekende emissies de koolstofefficiëntie gestegen is.



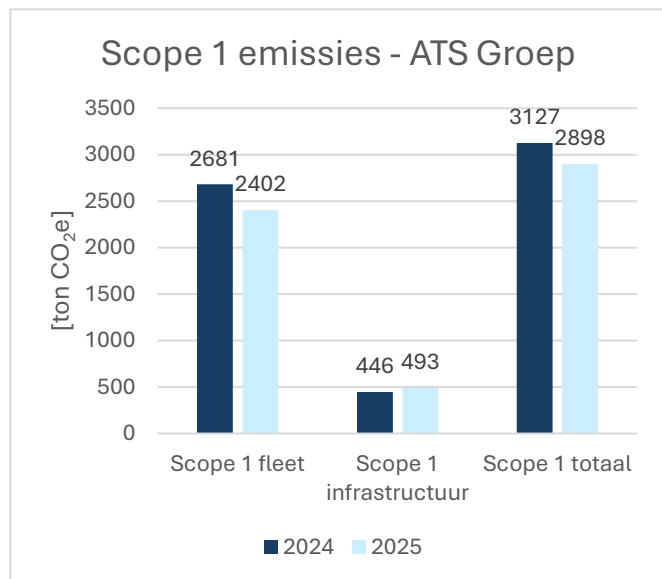
Grafiek 2: ATS Groep - koolstofintensiteit

⁷ Bij dit cijfer werd rekening gehouden met de inflatie, zo wordt een accurater cijfer bekomen. De gecorrigeerde omzet in 2025 was 3,6 % hoger dan in 2024.

⁸ Het FTE steeg van 1156 naar 1196 in 2025; een stijging van 3,5 %.

7.1 Scope 1-emissies

De scope 1-emissies zijn de directe emissies van ATS Groep, afkomstig van het gebruik van bedrijfsvoertuigen op fossiele brandstof en het verwarmen van gebouwen op gas.



Grafiek 3: Scope 1 emissies - ATS Groep

Tabel 2: fossiele brandstoffen - ATS Groep

	2024	2025	gebruik
Propan [kg]	2.762	279 ⁹	Fleet + infra.
Adblue [l]	1.753	3.078	Fleet
Diesel B7 [l]	807.941	711.872	Fleet
Benzine E10 [l]	164.816	148.549	Fleet
Gasolie & mazout [l]	15.002	11.574	Infra.
CNG [MWh]	1.557	1.554	Fleet
Aardgas [MWh]	2.005	2.296	Infra.

De scope 1-emissies werden opgesplitst naargelang de oorsprong, fleet (bedrijfsvoertuigen) en infrastructuur. Algemeen dalen de scope 1-emissies omdat het fossiel brandstofgebruik bij de bedrijfsvoertuigen sterk daalde. De scope 1-emissies van het verwarmen van de gebouwen stegen echter met 10,5 %. Het aantal graaddagen steeg in 2025 met 1,6 % t.o.v. 2024. Daarom kan gesteld worden dat er minder efficiënt verwarmd werd in ATS Groep in 2025.

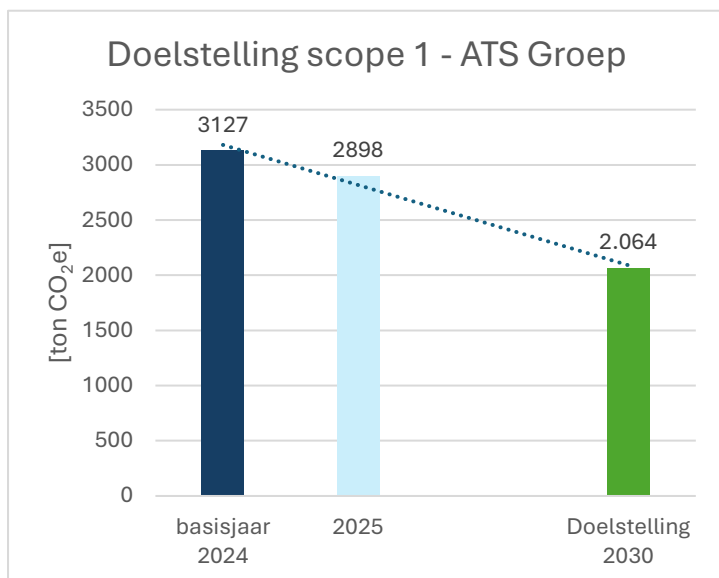
	1/01/2024	1/01/2025	1/01/2026
Fossiel	620	637	648
Hybride	74	76	70
Full-electric	107	161	225

Tabel 3: bedrijfsvoertuigen, brandstofgebruik

Bij de bedrijfsvoertuigen op fossiele brandstoffen is er een daling in het diesel en benzineverbruik van 11,6 %. Dit werd vergeleken met de evolutie in het bedrijfswagenpark. Het totaal aantal bedrijfsvoertuigen steeg van 801 op 01/01/2024 naar

943 op 01/01/2026. Ook het aantal voertuigen op fossiele brandstoffen steeg. *Waarom daalden de emissies dan?* Vorig rapport maakten we een onderbouwde aanname dat de lichte vrachtvoertuigen bij ATS Groep minder verbruiken dan de personenwagens. Het aantal lichte vrachtvoertuigen (fossiel) steeg van 320 naar 386 (+66). Het aantal personenwagens op fossiele brandstoffen (incl. hybride), daalde van 300 naar 241 (-59). Deze resultaten bevestigen onze aanname.

⁹ Er waren geen gegevens beschikbaar over het brandstofgebruik van de heftrucks. Geschatte impact: ~7,5 ton CO₂e (0.25 % van de totale scope 1 emissies)



Grafiek 4: scope 1 - ATS Groep

Er werd in 2025 ook een scope 1 doelstelling gezet, namelijk om de scope 1 emissies van ATS Groep te verlagen met 34 % in 2030 t.o.v. het basisjaar 2024. Er werd een daling van 7,3 % bekomen. Dat betekent dat ATS Groep goed gestart is. Om de doelstelling te behalen moeten de scope 1-emissies dalen met 5,7 % per jaar.

De grootste impact op deze doelstelling is het huidige beleid van elektrificatie van de bedrijfspersonenwagens. Het is duidelijk dat dit een gunstige impact heeft. Niet tegenstaande

erkennen we dat de elektrificatie van de personenwagens een impact heeft op de indirecte uitstoot van de elektriciteitsproductie. Daarom gaan we in bijlage 1 in op de vraag: “*is de volledig elektrische wagen bij ATS Groep milieuvriendelijker?*” (→ over zijn gehele levensduur is de elektrische wagen bij ATS Groep *significant milieuvriendelijker*).

7.2 Scope 2-emissies

Tabel 4: elektriciteit - ATS Groep

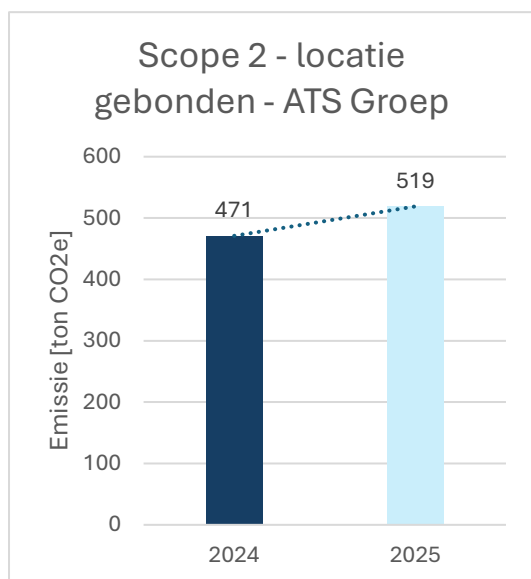
Net verbruik op sites van ATS Groep	Elektriciteit [MWh]	
	2024	2025
Net elektriciteit (GRIJS 100 %)	125	223
Net elektriciteit (onbekend)	324	117
Net elektriciteit (onbekend Nederland)	0	6
Net elektriciteit (GROEN)	2326	2544
Net elektriciteit (50 % Groen)	0	7
Zonne-energie binnen ATS Groep ¹⁰		
Productie groene elektriciteit	1068	1700
Gebruik productie groen	669	1003
Injectie productie groen	464	568
Elektrische voertuigen		
Elektrisch laden door externe partijen (niet ATS Groep)	onbekend	-98
Elektrisch laden buiten ATS Groep locaties	246	475
Intern elektrisch laden	493	621

De scope 2-emissies van ATS Groep zijn de indirecte emissies van de aangekochte elektriciteit van het elektriciteitsnet. Deze emissies moeten op twee manieren berekend worden. Enerzijds de locatie gebonden methodiek (o.b.v. de lokale energiemix), anderzijds een markt gebonden methodiek (o.b.v. energiecontracten). In 2025 konden we herkomst preciezer bepalen als de elektriciteit van het net afkomstig was. Het elektriciteitsverbruik steeg van 3689 MWh naar 4277 MWh, 15.9 %. Hoofdzakelijk is er

een stijging in elektriciteitsverbruik door de elektrificatie van het wagenpark. Daarnaast brachten we meer in

¹⁰ Doordat er op sommige locaties data-gaps zijn is het *gebruik + injectie* niet gelijk aan *productie*. Dit is de meest accurate weergave van de werkelijke zonne-energie o.b.v. beschikbare gegevens. In de werkelijkheid liggen de cijfers vermoedelijk hoger.

kaart van de *PV-energiestromen*. Niettegenstaande kunnen andere factoren invloed hebben, zoals HVAC-installaties, servers, algemene elektrificatie en natuurlijke groei.

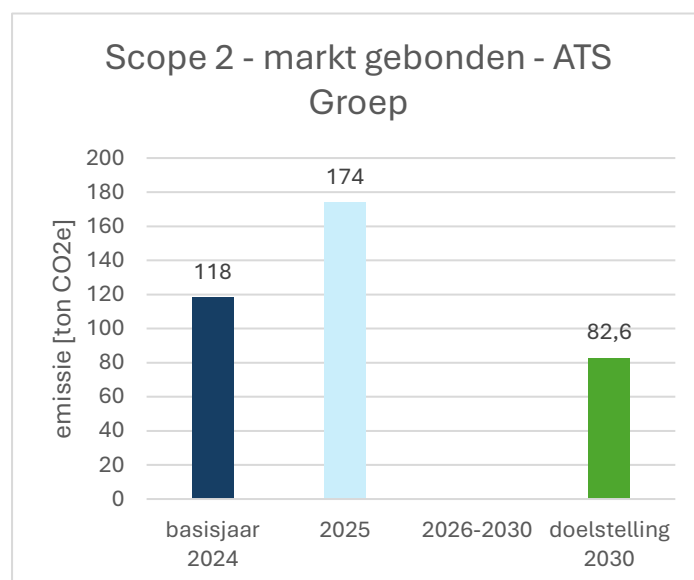


Grafiek 5: Scope 2 - locatie gebonden

Scope 2-emissies worden via twee methodieken berekend. De eerste methode is de locatie gebonden methode. Deze emissies worden berekend op basis van gemeentelijke emissiefactoren (van 2023) voor Vlaamse gemeenten. Daarnaast hanteren we de meest recente emissiefactor voor de Belgische energiemix. Doordat de elektriciteitsmix in Vlaanderen *vergroend*¹¹ is sinds 2023, zal de werkelijke uitstoot lager zijn. Deze uitstoot is gestegen met 10,2 %. De oorzaak is een verhoging van het elektriciteitsverbruik van het elektriciteitsnet, van 3020 MWh naar 3274 MWh in 2025, + 8,4 %.

Ook de markt gebonden

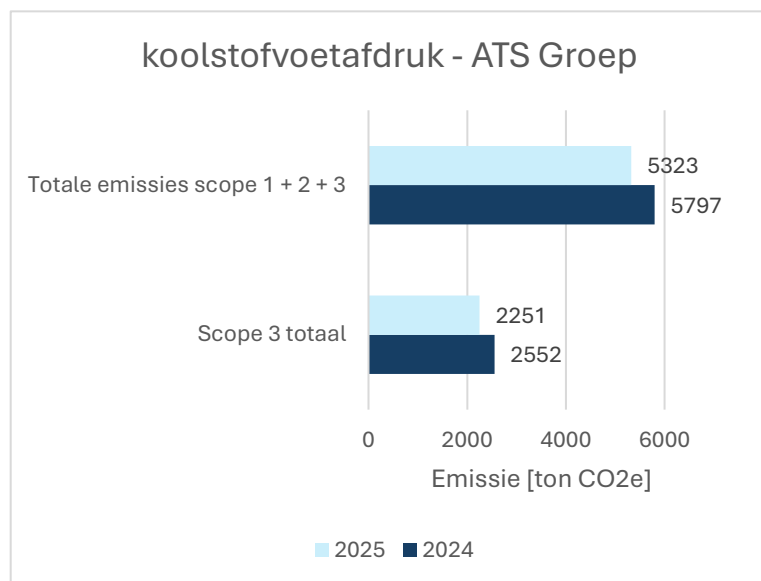
scope 2-emissies zijn gestegen, zeer sterk zelfs, met 47,4 %. Dit heeft volgende oorzaken. Ten eerste werden de energiecontracten preciezer bepaald. Dit zorgde in een stijging van stroom die onder 100 % grijs valt en een daling van de onbekende elektriciteitscontracten. Als we spreken over grijze stroom in België, dan gaat dit over kernenergie en fossiele opwekking van elektriciteit. Doordat het aandeel kernenergie in 2025 sterk gezakt is t.o.v. 2024, ligt dus de CO₂-emissie van de grijze stroom per MWh hoger in 2025. Dit is een eerste oorzaak van de stijgende markt gebonden emissie. Een tweede oorzaak is de elektrificatie van het wagenpark, meer voertuigen die extern laden. Bij het laden buiten locaties van ATS Groep, bijvoorbeeld thuis of aan de supermarkt, is de herkomst van de stroom ook onbekend. Een derde reden is dat er in 2025 nog geen grijze elektriciteitscontracten werden overgezet in groene contracten. De doelstelling werd immers op het einde van 2025 gezet.



Grafiek 6: Scope 2 - markt gebonden

¹¹ <https://www.nuclearforum.be/elektriciteitsmix>

7.3 Scope 3-emissies



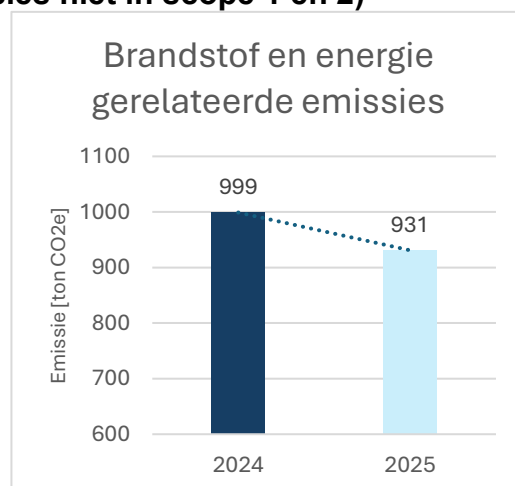
Grafiek 7: scope 3 emissies

Scope 3-emissies zijn de indirecte emissies in de waardeketen¹² van ATS Groep. We hebben nog geen volledige inventaris van onze scope 3-emissies. Er zijn 15 scope 3 categorieën, waarvan er al 5 gekend zijn, 4 zijn geïdentificeerd als niet van toepassing. Er zijn dus nog 6 scope 3 categorieën, waarvan ATS Groep haar emissies moet bepalen. Op dit moment zijn de totale gekende scope 3-emissies [42- 44%] van de volledige gekende koolstofvoetafdruk van ATS Groep. In 2025 werd de doelstelling gezet om in 2028 te kunnen rapporteren over een volledige scope 3 emissie-inventaris van het jaar 2027.

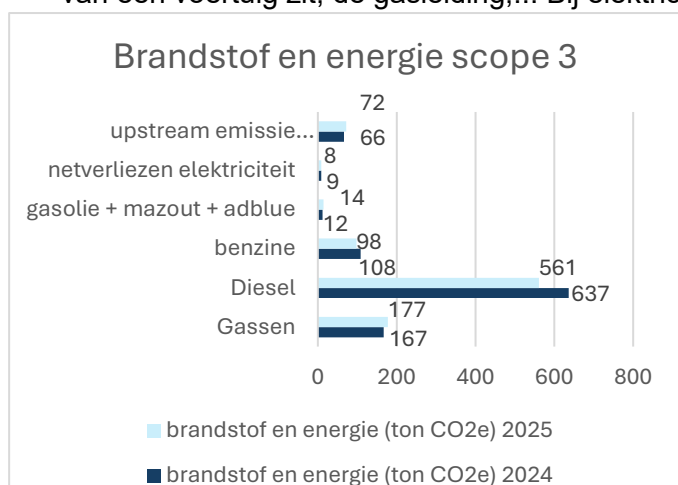
7.3.1 Scope 3 categorie 3

(Brandstof en energie gerelateerde emissies niet in scope 1 en 2)

Waarom berekenen we hier opnieuw energie en brandstof gerelateerde emissies? In scope 1 berekenden we de directe CO₂-uitstoot van de verbranding van fossiele brandstoffen. Bijvoorbeeld de uitstoot van de diesel die in de diesteltank van een wagen zit en verbrand wordt in de motor, dit noemt men de Tank To Wheel (TTW emissies). Het gebruik van diesel, gas, benzine heeft naast TTW emissies ook Well To Tank (WTT) emissies. WTT-emissies zijn alle emissies vanaf het ontginnen van de brandstof tot het in de tank van een voertuig zit, de gasleiding,... Bij elektriciteitsgebruik zijn er



Grafiek 8: scope 3 categorie 3 - ATS Groep



Grafiek 9: S3C3 per energiebron

ook upstream emissies, namelijk bij de elektriciteitsproductie en de netverliezen.

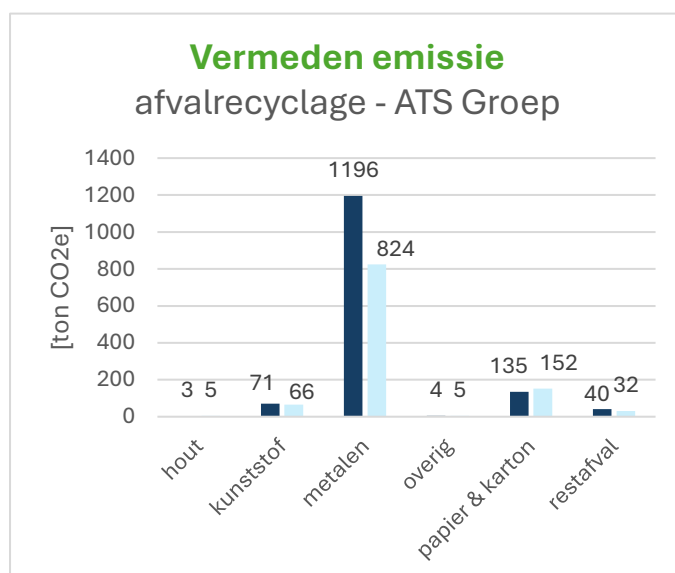
Er is een algemene daling in deze emissies van 7 % door de daling in fossiel brandstofgebruik. Door de stijging in elektriciteitsverbruik stijgen de upstream elektriciteit emissies met 9 %. De emissies gerelateerd aan netverliezen dalen omdat het procentueel verlies in 2025 lager ligt.

¹² De waardeketen kan gevonden worden in het duurzaamheidsverslag van ATS Groep

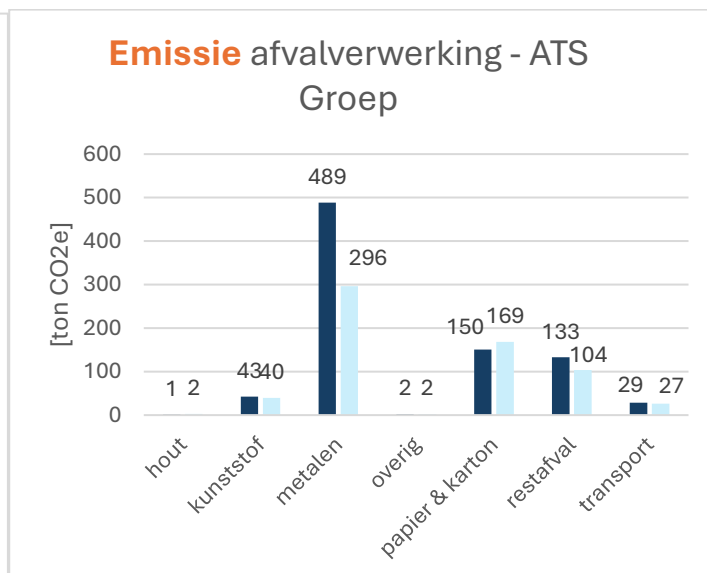
7.3.2 Scope 3 categorie 5 – afval

In deze categorie wordt de uitstoot berekend gerelateerd aan het afval dat ATS Groep inzamelt en het transport ervan. Niet voor elke afvalstroom werd een toepasselijke emissiefactor gevonden. Voor 2024 werd o.b.v. het gewicht voor 95 % van het afval de uitstoot bepaald, voor 2025 was dit 92 %. Er werd geen extrapolatie toegepast. Er werden emissiefactoren gebruikt van een studie van Denuo¹³, deze studie gaf ATS Groep ook de mogelijkheid om vermeden uitstoot in te schatten¹⁴. Idealiter kan ATS Groep in de toekomst emissiefactoren van de afvalverwerkende partners verkrijgen.

Er worden twee grafieken weergegeven: enerzijds de emissie van de afvalverwerking, zoals de verbranding van restafval en het verwerken/omsmelten van metalen. Anderzijds een grafiek met de vermeden emissie. Er kan een correlatie vastgesteld worden tussen beide *emissies*. De totale afvalgerelateerde uitstoot is sterk gedaald omdat er in 2025 ongeveer 218 ton metalen minder werd ingezameld. Metaalafval is ook de meest emissie intensieve afvalstroom. Meer info over grondstoffengebruik kan in het duurzaamheidsrapport gevonden worden.

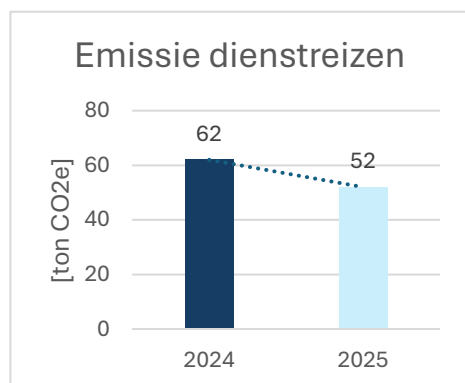


Grafiek 10: vermeden emissie door afvalinzameling



Grafiek 11: afval gerelateerde emissie

7.3.3 Scope 3 categorie 6 – dienstreizen



Grafiek 12: dienstreizen - ATS Groep

De uitstoot van dienstreizen is gedaald met 16.1 %. Het grootste aandeel van deze emissie zijn dienstreizen met het vliegtuig. Er werden 15.4 % minder kilometers gevlogen, waardoor de emissie van vliegtuigen daalde met 15.6 %. Dit kleine verschil wijst erop dat er meer *lange afstandsvluchten* waren dan korte. De grootste emissie komt vrij bij het opstijgen en het landen van het vliegtuig. Vermoedelijk is er een lage registratie van dienstreizen met de trein en wagen (taxi). De trein heeft de laagste emissie, 0.002 ton CO₂/km.

¹³ 2023- Klimaatstudie voor de afvalverwerkingen recyclagesector in België. Denuo, Belgische federatie van de afval- en recyclagesector.

¹⁴ Om de vermeden uitstoot in te schatten gaat men ervan uit dat nieuwe materialen gebruikt worden i.p.v. gerecycleerde. Deze waarden mogen niet gebruikt worden om effectieve uitstoot in mindering te brengen, net zoals dit niet mag bij productie van groene energie. Dit wel doen zou greenwashing zijn.

Korte afstandsvluchten hebben de hoogste emissie, 0.234 ton CO₂/km; 117 keer hoger dan de trein. Het aantal dienstreizen is ook sterk afhankelijk van de uit te voeren projecten.

7.3.4 Scope 3 categorie 7 – woon-werkverkeer

In deze categorie worden de emissies berekend van het woon-werkverkeer. Dit is de uitstoot van medewerkers die zich met een eigen vervoersmiddel naar hun werk verplaatsen. Deze emissie wordt berekend op basis van de afstand woon-werk en

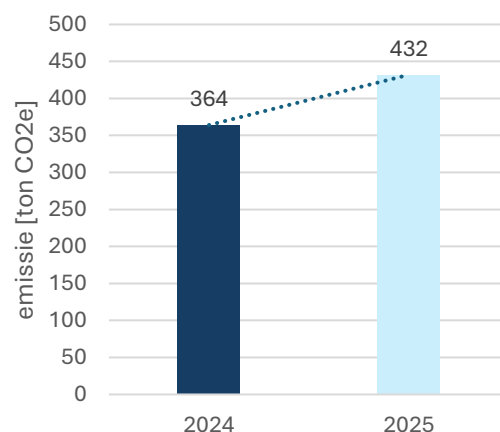
Fiets – Facts 2025:

- Er werd 344.068 km gefietst (70.124 meer dan in 2024)
- 125 fietsenden (10 meer dan in 2024)
- uitstoot van 47 ton CO₂ vermeden

gemiddelden van Statbel¹⁵. Er wordt steeds een extrapolatie gemaakt van [80 % (2024) – 89 % (2025) → 100 %].

Deze emissie is gestegen met 18,7 %. De voornaamste reden van de stijging is dat er in 2025 meer kilometers werden afgelegd dan in 2024. Ook de verhouding FTE / aantal werknemers steeg in 2025.

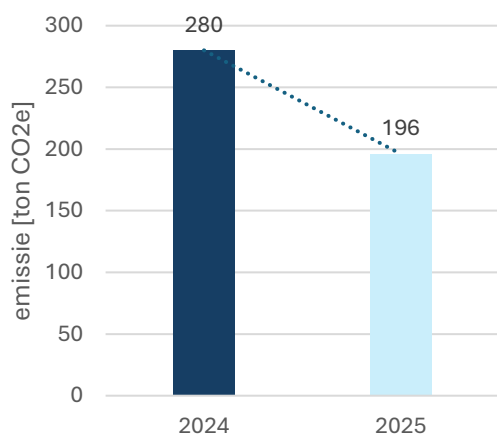
Emissie woon-werkverkeer met privémiddelen



Grafiek 13: woon-werkverkeer - ATS Groep

7.3.5 Scope 3 categorie 9 – downstream transport

Emissie van downstream transport



Grafiek 14: Emissie van downstream transport

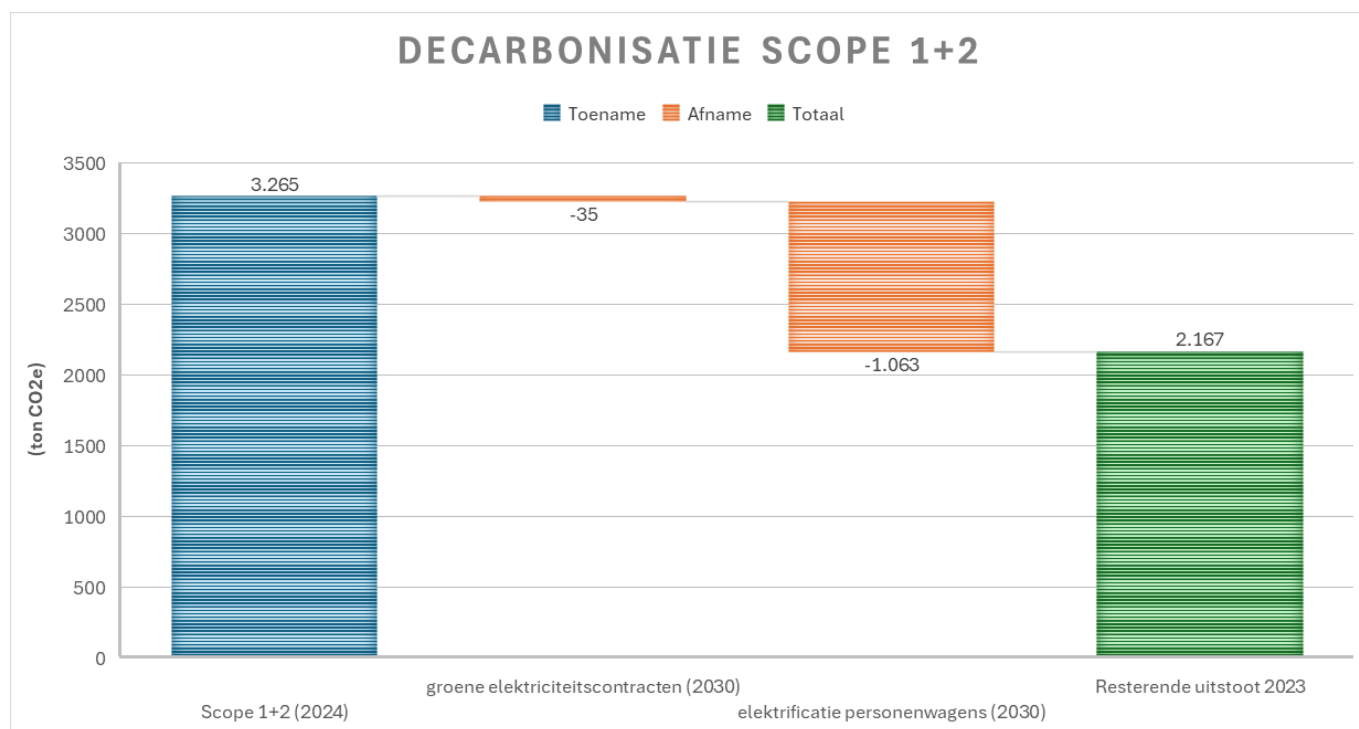
De emissie van downstream transport is de emissie van externe transportleveranciers waarop ATS Groep beroep doet voor leveringen bij klanten.

Deze emissie wordt berekend door de transportleveranciers via verschillende normen/methodieken. In 2025 hebben we meer informatie kunnen verkrijgen van meer transportleveranciers. Beide getallen zijn dus niet 1:1 vergelijkbaar. De bekomen emissie in 2025 heeft een hogere representativiteit, deze emissie werd geëxtrapoleerd o.b.v. kosten. Van 88 % van de kosten werden de emissie gegevens verkregen.

¹⁵ Aannames: 2 verplaatsingen per dag, 218 werkdagen, rekening gehouden met FTE, statistieken van Statbel voor het type wagen.

8 Decarbonisatie

Decarbonisatie betekent het afstappen van fossiel brandstofgebruik. In het vorige koolstofrapport gaven we aan dat het zetten van concrete doelstellingen een eerste duidelijke stap is in het decarbonisatie traject. Er werden in 2025 dan ook meerdere relevante milieudoelstellingen gezet. Het zetten van doelstellingen was ook belangrijk voor de duurzaamheidsrapportage (CSRD/VSME), Ecovadis, ISO 14001 en om op klantvragen/eisen te kunnen antwoorden. Het huidige decarbonisatie traject ziet er als volgt uit:



Grafiek 15: Decarbonisatie Scope 1 + 2

ATS Groep zal haar directe uitstoot (scope 1) verlagen met 34 % tegen 2030. Dit is een doelstelling met een vermindering van 5,7 % per jaar. De resultaten van 2025 tonen aan dat we goed op weg zijn met een daling van al 7,3 %. Een tweede doelstelling was de reductie van indirecte scope 2-emissies (markt gebonden) met 30 %. Ook tegen 2030 met als basisjaar 2024. Bij deze tweede doelstelling werd vastgesteld dat de emissies significant gestegen waren, met 47,4 %.

8.1 Acties

Hieronder bevindt zich een overzicht van enkele huidige acties die ATS Groep al neemt en enkele mogelijke acties naar de toekomst.

Huidig

- ISO 14001 implementeren. *Geslaagd voor Divisie Elektro en Divisie Mechanics (Hamme) van A.T.S. nv.*
- Inzetten op elektrische bedrijfswagens. *Geformaliseerd als permanente doelstelling.*
- Inzetten op groene elektriciteitscontracten. Huidige contracten werden specifiek in kaart gebracht. Dit geeft mogelijkheden tot actie. *Nog geen meetbare vooruitgang.*
- Jaarlijks koolstofvoetafdruk berekenen en publiceren. *Dit wordt de derde publicatie.*
- Een volledige emissie-inventaris publiceren in 2028 over 2027. *Nog geen verdere scope 3 categorieën in kaart gebracht. Huidige emissie inventaris werd representatiever gemaakt (correcties + verbeterde berekeningsmethoden.*
- Concrete doelstellingen zetten en opvolgen. *Geslaagd, zie milieubeleidsverklaring en het duurzaamheidsrapport.*

Toekomstig (potentiële acties)

- Gasverwarming in de gebouwen vervangen.
- Inzetten op koolstofneutrale lichte- en zware vrachtvoertuigen.
- Dienstreizen verduurzamen.
- Woon-werkverkeer verduurzamen.
- ISO 50.001 implementeren (energie managementsysteem).
- Meer groene energieproductie faciliteren.
-

8.2 Locked-in emissies

Locked-in emissies zijn emissies waarbij er op dit moment geen praktisch haalbare koolstofvrije alternatieven zijn. ATS Groep heeft op dit moment enkele locked-in emissies. Naarmate koolstofvrije technologieën zich verder ontwikkelen zullen deze locked-in emissies ook verdwijnen. Hieronder enkele voorbeelden.

- Het verwarmen van magazijnen is nu steeds op gas (of geen verwarming).
- Zware transporten (intern & extern).
- Lichte vrachtvoertuigen voor werven.
 - Er moet laadinfrastructuur aanwezig zijn. Daarnaast zijn laadvermogen en rijbereik cruciale parameters.
- Elektrisch laden buiten ATS Groep.
 - Op dit ogenblik is het niet mogelijk om de herkomst van deze stroom te bepalen. De CO₂-emissie die hieraan verbonden is, is afhankelijk van de Belgische energiemix.

- Afvalproductie: ATS Groep zal vanwege haar activiteiten altijd een hoeveelheid afval produceren. Zowel eigen (productie)afval als afval afkomstig uit afbraakwerken bij klanten.
 - Deze emissie is evenredig met de afvalproductie en afhankelijk van de recyclageprocessen van de afvalverwerkers.
- ...

9 Besluit

Door sterk in te zetten op dataverzameling op groepsniveau kan ATS Groep al een representatief beeld krijgen van haar scope 1 en 2-emissies, en ook van enkele scope 3 categorieën. Dus ook van de algemene energiestromen binnen ATS Groep. Om een beeld te krijgen van de volledige emissie-inventaris (alle scope 3 categorieën) zullen er vermoedelijk grote inspanningen nodig zijn, de diversiteit in activiteiten zal een impact hebben op de moeilijkheidsgraad.

Er werden eind 2025 grote stappen gezet. Voor het eerst sinds de start van de dataverzameling en implementatie van ISO 14001 werden concrete reductiedoelstellingen gezet. Doelstellingen om milieu impact van ATS Groep te verlagen. Dit stelt ATS Groep in staat om volgens het PDCA-principe de milieu-impact op te volgen en verlagen.

Als we naar de effectieve uitstoot kijken, werd er positieve vooruitgang gemaakt op de scope 1 + 2 emissies. Er werd een daling van 6 % waargenomen. Ook bij de gekende scope 3 emissies werd een daling waargenomen. De belangrijkste oorzaak is de daling in het fossiel brandstofgebruik bij de voertuigen.

Er zijn nog heel wat uitdagingen voor ATS Groep met betrekking tot koolstofvoetafdruk. Zoals eerder vermeld het correct in kaart brengen van de volledige scope 3-emissies. Daarnaast het verder vergroenen van de directe en indirecte voertuigenemissies. Lichte en zware-vrachtvoertuigen zijn op dit moment *locked-in emissies*. Het bepalen van de herkomst van het elektrisch laden buiten ATS Groep is op dit moment nog niet mogelijk, waardoor de indirecte scope 2-emissies stijgen.

In bijlage 1 werd geconcludeerd dat een volledig elektrische wagen binnen ATS Groep effectief een positieve impact heeft. De jaarlijkse uitstoot van een volledig elektrische wagen ligt bijna 4 keer lager dan die van een wagen op fossiele brandstoffen of een hybride voertuig. (inclusief de productie en end-of-life emissies)

Ten slotte moet correct omgegaan worden met de integratie van nieuw overgenomen dochterfirma's in deze dataset. In 2025 werden enkele ondernemingen toegevoegd aan ATS Groep, waaronder de middelgrote onderneming Newelec. Deze overnames zullen hoogstwaarschijnlijk een significante invloed hebben op de geconsolideerde milieu-impact.

10 Bijlage 1 - is de volledig elektrische wagen bij ATS Groep milieuvriendelijker?

In deze bijlage evalueren we of de volledig elektrische wagen effectief een lagere milieu impact heeft m.b.t. klimaatverandering. Dit doen we binnen de case van ATS Groep en de energiestromen binnen deze case.

10.1 Methodiek

voertuigtype	Gemiddeld aantal voertuigen 2024	Gemiddeld aantal voertuigen 2025
Benzine personenwagen	28	27
Benzine hybridewagen	74	72
Benzine overig	2	2
Diesel personenwagen	166	140
Diesel lichte en zware vracht; overig en hybride (1)	322	357
CNG personenwagen	19	19
CNG rest	84.5	84
Volledig elektrische personenwagen	129	188

Tabel 5: voertuigtypes - ATS Groep - 2024 & 2025

De *jaarlijkse* emissies van de productie en recyclage van de voertuigen werden berekend op een gemiddelde levensduur van 18.5 jaar en het aantal voertuigen. De productie en recyclage emissies van elektrische personenwagens liggen 40 % hoger dan de personenwagens op fossiel brandstof.

Eerst werd er berekend hoeveel personenwagens er gemiddeld waren in 2024 en 2025 (Tabel 5). Daarna werd berekend hoeveel **brandstofgebruik** van ATS Groep afkomstig was van de **personenwagens** (tabel 6).

Tabel 6: energieverbruik personenwagens - ATS Groep

Type energieverbruik	2024 (personenwagens)	2025 (personenwagens)	WTW (scope 1; 2 & 3)	
			CO ₂ -emissie (ton CO ₂ e) 2024	CO ₂ -emissie (ton CO ₂ e) 2025
Diesel (liter)	307.100	258.075	998	839
Benzine (liter)	164.816	148.549	461	415
CNG (MWh)	350	352	94	94
Binnen ATS Groep laden (MWh)	493	621	67	79
Buiten ATS Groep laden (MWh)	246	475	41	79

Vervolgens werd de totale uitstoot van het energieverbruik van de personenwagens in kaart gebracht. Dit omvat zowel de directe emissie (scope 1) als de indirecte emissie (scope 2 & 3) van het energieverbruik. Daarna werden de productie en recyclage emissies in kaart gebracht en bepaald per jaar (= totaal / 18,5 jaar).

In Tabel 7 kunnen de resultaten gevonden worden. In 2024 waren de volledig elektrische wagens verantwoordelijk voor 10 % van de personenwagenuitstoot en waren ze 31 % van het personenwagenpark. Dit wil zeggen dat de elektrische personenwagen bij ATS Groep een lagere milieu-impact heeft dan een fossiele of hybride wagen. Voor 2025 was dit respectievelijk 15 % en 42 %. De gemiddelde jaarlijkse uitstoot voor een fossiele en hybridewagen is 5,7 ton CO₂/jaar (werkelijk hoger). Voor een volledige elektrische wagen was dit 1,4 ton CO₂/jaar. (werkelijk lager; o.b.v. Belgische energiemix).

Tabel 7: samenvatting en besluit

Totale jaarlijkse uitstoot personenwagens (ton CO ₂ e)	2024	2025
Fossiele en hybridewagens	1665	1449
Volledig elektrische wagens	178	261
% van de personenwagen uitstoot afkomstig van volledig elektrische wagens.	10 %	15 %
% elektrische personenwagens van het totaal aantal personenwagens	31 %	42 %

10.2 Aannames

- 1) Al het benzineverbruik werd toegewezen aan de personenwagens, omdat er slechts 2 benzinevoertuigen geen personenwagen zijn.
- 2) De productie en recyclage emissies van een volledig elektrische personenwagen ($7.2 \times 1,4 = 10,08$ ton CO₂) liggen 40 % hoger dan een fossiel personenwagen (7.2 ton CO₂). Voor de hybride wagens werd de uitstoot van een fossiele personenwagen gekozen. Dit is in het voordeel van de fossiele personenwagens; productie en recyclage emissies van een hybride personenwagen liggen hoger dan van een zuiver fossiele brandstofwagen.¹⁶
 - a. De “40 % hoger” zijn de emissies bij productie en recyclage van de batterij ($10,08 - 6,5 = 3,58$ ton CO₂).
- 3) Bij ATS Groep verbruikt een dieselpersonenwagen gemiddeld 1850 liter diesel / jaar; dit is een onderbouwde schatting van de Fleet-manager.
- 4) Het elektriciteitsverbruik (en dus ook de CO₂-uitstoot van de elektriciteitsopwekking) van de hybride voertuigen wordt volledig toegewezen aan de volledig elektrische personenwagens. Deze aanname is sterk in het voordeel van de wagens op fossiele brandstof. Deze keuze werd gemaakt omdat de laadsessies moeilijk/niet te onderscheiden zijn.

¹⁶ Bron: https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/ID-392-%E2%80%93-Life-cycle-GHG_report_final.pdf

- 5) De gemiddelde levensduur van een personenwagen in België is 18,5 jaar.¹⁷
- 6) Er werd bij het elektriciteitsverbruik bij laden op ATS Groep rekening gehouden met de zonnepanelen, zo was in 2024; 18,55 % van de elektriciteit afkomstig van zonnepanelen. In 2025 was dit al 23,46 %.

11 Bijlage 2 – emissiefactoren

In 2025 werden dezelfde emissiefactoren gehanteerd als 2024. Energiemix van België en netverliezen werden bekomen via Elia.

Jaar gebruikt	Emissiefactor	eenheid	Bron	type
2024; 2025	678	kgCO ₂ e/ton	https://denuo.be/sites/default/files/20230608_Denuo%20Climate%20Study_vF_NL.pdf	ferrometalen
	910	kgCO ₂ e/ton		Aluminium
	1304	kgCO ₂ e/ton		koper
	607	kgCO ₂ e/ton		papier en karton
	10	kgCO ₂ e/ton		hout
	64	kgCO ₂ e/ton		GFT/etensresten
	15	kgCO ₂ e/ton		glas
	1170	kgCO ₂ e/ton		Kunststof
	26	kgCO ₂ e/ton		Puinafval
	489	kgCO ₂ e/ton		Restafval
	20,2	kgCO ₂ e/ton		Transport
	2030	kgCO ₂ e/ton		ferrometalen
	1036	kgCO ₂ e/ton		Aluminium
	8			
	1445	kgCO ₂ e/ton		koper
	547	kgCO ₂ e/ton		papier en karton
	20	kgCO ₂ e/ton		hout
	195	kgCO ₂ e/ton		GFT/etensresten
	212	kgCO ₂ e/ton		glas
	1950	kgCO ₂ e/ton		Kunststof
	53	kgCO ₂ e/ton		Puinafval
	149	kgCO ₂ e/ton		Restafval
	0	kgCO ₂ e/ton		Transport
2024; 2025	0,145	kgCO ₂ e/km	https://co2emissiefactoren.nl/factoren/2024/13/personenvervoer/	Gemiddelde benzinewagen

¹⁷ Bron: https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/ID-392-%E2%80%93-Life-cycle-GHG_report_final.pdf

2024; 2025	0,136	kgCO ₂ e/km		Gemiddelde dieselwagen
2024; 2025	0,113	kgCO ₂ e/km		Gemiddelde hybridewagen
2024; 2025	0,000	kgCO ₂ e/km		Gemiddelde elektrische wagen
2024; 2025	0,118	kgCO ₂ e/km		Gemiddelde wagen op gas
2024; 2025	0,234	Kg CO ₂ -eq / km	37-MilieuCentraal-Emissiefactoren-van-vliegverkeer-in-meer-detail-2022-v1.1.pdf	<u>Regionaal (<700 km)</u>
	0,172	Kg CO ₂ -eq / km	37-MilieuCentraal-Emissiefactoren-van-vliegverkeer-in-meer-detail-2022-v1.1.pdf	<u>Europees (700 - 2.500 km)</u>
	0,157	Kg CO ₂ -eq / km	37-MilieuCentraal-Emissiefactoren-van-vliegverkeer-in-meer-detail-2022-v1.1.pdf	<u>Intercontinentaal (> 2.500 km)</u>
	0,002	Kg CO ₂ -eq / km	STREAM Personenvervoer 2022	<u>Trein (gemiddelde/type onbekend)</u>
	0,145	Kg CO ₂ -eq / km	9-MilieuCentraal-CO₂emissiefactoren-personeenvervoer-2022.pdf	<u>Gemiddelde auto Brandstofsoort onbekend</u>
2024; 2025	0,022	(kg co ₂ /kWh)	https://www.co2emissiefactoren.be/factoren#elektriciteit	upstream emissie elektriciteit
2024; 2025	divers	Ton CO ₂ e/MWh	https://www.vlaanderen.be/lokaal-energie-en-klimaatbeleid/burgemeestersconvenant/open-datasets	Location based emissies
2024; 2025	0,145	Ton CO ₂ e/MWh	Factoren - Elektriciteit CO₂-emissiefactoren	Location based emissies
2024; 2025	0,270	Ton CO ₂ e/MWh	CO₂emissiefactoren.be	Location based emissies
2024; 2025 - TTW	1,53	kg CO ₂ / liter propaan	Factoren - Brandstoffen voertuigen CO₂-emissiefactoren	propaan (gasfles)
	0,26	kg co 2 / liter		adblue
	2,139	kg co 2 / liter		benzine

	2,462	kg co 2 / liter		Diesel
	2,646	kg co 2 / liter		gasolie
	2,646	kg co 2 / liter		mazout
	0,213	kg CO2 / kWh		CNG
	0,202	kg CO2 / kWh		gas
2024; 2025	0,195 4			propaan (gasfles)
- WTT	0,658	kg co 2 / liter		benzine
	0,788	kg co 2 / liter		Diesel
	0,816	kg co 2 / liter		gasolie
	0,816	kg co 2 / liter		mazout
	0,055	kg CO2 / kWh		CNG
	0,202	kg CO2 / kWh		gas
2024; 2025	0	Ton CO2e/MWh	CO2-emissiefactoren, calorische onderwaarden en soortelijke gewichten van fossiele brandstoffen en elektriciteit Vlaanderen.be	Market based- groen
2024; 2025	0,132	Ton CO2e/MWh	https://www.aib-net.org/facts/european-residual-mix	Market based- onbekend
2024; 2025	0,903	Ton CO2e/MWh	CO2-emissiefactoren, calorische onderwaarden en soortelijke gewichten van fossiele brandstoffen en elektriciteit Vlaanderen.be	Market-based- grijs (100 %)

12 Correcties

Er werden enkele correcties uitgevoerd t.o.v. het vorig rapport. Deze hadden betrekking op:

- Scope 1, 2 & 3 emissies van 2024.
- Oorzaak: onvolledigheden in de dataset.
 - Voorbeeld: brandstofverbruik van 1 kwartaal i.p.v. 1 jaar meegenomen.
 - Voorbeeld: verkeerde eenheid; aantal gasflessen ≠ kilogram.

Gevolg van de correcties: representatievere resultaten voor 2024; herberekening van de basisjaar emissies.