

Voortgangsrapport 2

CO₂-Prestatieladder

JANUARI – JUNI 2025



CO₂-PRESTATIELADDER

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Basis.....	3
2.1 Beschrijving van de organisatie	3
2.2 Verantwoordelijkheden.....	3
2.3 Rapportageperiode.....	3
2.4 Basisjaar.....	3
2.5 Organisatorische grenzen.....	4
2.6. Operationele grenzen.....	4
3 Berekeningsmethodiek.....	5
4 Berekening CO2-uitstoot	6
4.1 Inleiding	6
4.2 CO2-uitstoot 2025 Q1 Q2	6
4.3. Trendanalyse	7
4.4 Scope 1 emissies.....	8
4.5 Scope 2 emissies.....	9
4.6 Scope 3 emissies.....	10
5. Vooruitgang	10
6 Maatregelen en vooruitgang per maatregel	12
7 Interne communicatie	12
8 Externe communicatie.....	12

1 Inleiding

Eénmaal per jaar zal Houben NV de CO₂-emissies rapporteren in een emissie-inventaris (document 3A1). Op basis hiervan zullen twee voortgangsrapporten met de bijhorende doelstellingen gegenereerd worden, een eerste over de eerste zes maanden van het desbetreffende jaar en vervolgens een tweede rapport met betrekking tot het gehele jaar.

Dit rapport beschrijft de vooruitgang en de energiebesparende initiatieven binnen Houben nv in Q1 en Q2 van het jaar 2025, in overeenstemming met de vereisten van de CO₂-Prestatieladder.

2 Basis

2.1 Beschrijving van de organisatie

Al sinds 1932 bouwen we met passie aan morgen. Oprichter Gerard Houben startte samen met zijn broer Julien het bouwbedrijf Gebroeders Houben, na jaren actief te zijn geweest in handel en bouwmaterialen.

Drie generaties later is Houben uitgegroeid tot een familiebedrijf met meer dan 170 medewerkers en een sterke positie in zowel de publieke als de private bouwsector.

- Van bouw over technieken tot interieurafwerking
- Van nieuwbouw, renovatie en restauratie tot nazorg en onderhoud achteraf
- Vastgoedontwikkeling

Door de jaren heen is Houben trouw gebleven aan zijn kernwaarden: kwaliteit, duurzaamheid, innovatie en een sterke familiale inslag.

Houben NV realiseert bouwprojecten op een kwalitatieve, snelle en efficiënte manier. Elk project wordt zorgvuldig voorbereid en gecoördineerd door het interne projectteam. Dankzij de toepassing van het lean-principe op de werf wordt de uitvoering gestroomlijnd en blijft de kwaliteit bewaakt. In 2019 werd deze aanpak bekroond met de titel Beste Bouwteam

2.2 Verantwoordelijkheden

Contactpersoon emissie-inventaris: Marjolein Faché (Coördinator duurzaamheid & kwaliteit)

Verantwoordelijke stuursysteem: Marjolein Faché (Coördinator duurzaamheid & kwaliteit)

Eindverantwoordelijke: Ignace Houben

2.3 Rapportageperiode

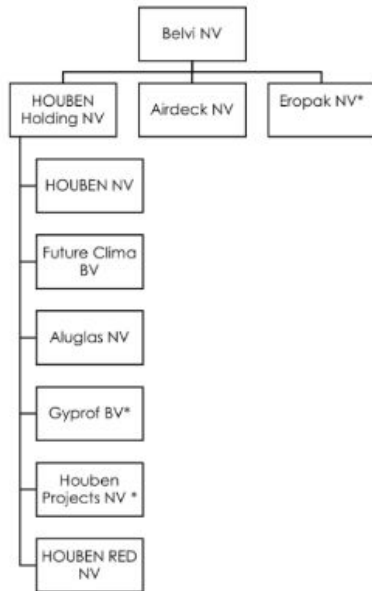
De rapportageperiode is 01 januari – 30 juni

2.4 Basisjaar

We hebben het jaar 2023 als startjaar gekozen omwille van de beschikbaarheid van de data. De data in 2023 is berekend en bepaald door Encon.

2.5 Organisatorische grenzen

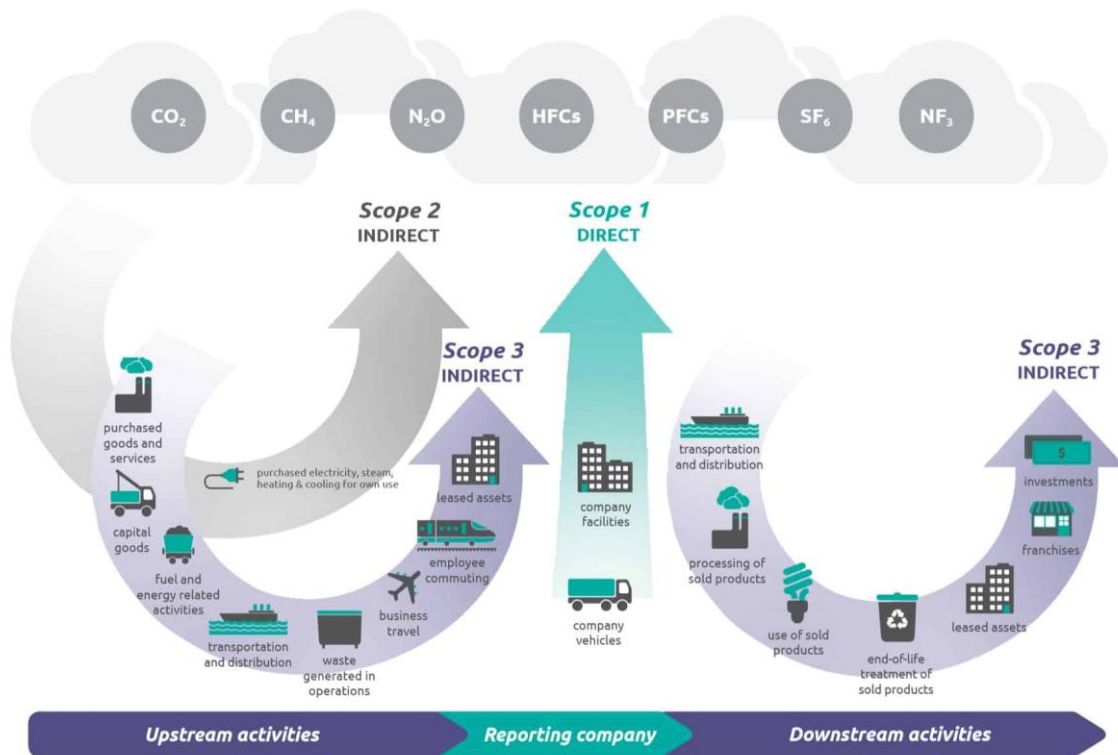
In onderstaande figuur wordt de organisatorische structuur van de verschillende bedrijven van Houben duidelijk weergegeven.



2.6. Operationele grenzen

Om de operationele grenzen te bepalen, worden de CO₂-emissies gecategoriseerd in verschillende toepassingsgebieden, zoals bepaald door het GHG protocol

- Scope 1 bevat alle directe emissies. Directe emissies zijn afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door het bedrijf, zoals het verbruik van brandstof en aardgas
- Scope 2 omvat indirecte emissies door het verbruik van gekochte elektriciteit. Scope 2-emissies vinden fysiek plaats in de faciliteit waar elektriciteit wordt opgewekt
- Scope 3 is een rapportagecategorie die alle andere indirecte emissies omvat. Deze emissies zijn een gevolg van de activiteiten van het bedrijf, maar zijn afkomstig van bronnen die geen eigendom zijn van of niet worden gecontroleerd door het bedrijf. Bv. vliegreizen en apparatuur van onderaannemers



Figuur 1: Visualizatie scope 1,2 en 3 emissies

3 Berekeningsmethodiek

Deze periodieke rapportage is tot stand gekomen op basis van het reglement van de CO₂-prestatieladder conform handboek 3.1 zoals gepubliceerd in juni 2020 door SKAO.

De emissiefactoren zijn vastgesteld op basis van de website co2emissiefactoren.be, waarbij de wijzigingslijst van SKAO als leidend wordt beschouwd. Er wordt gebruik gemaakt van Well-To-Wheel emissiefactoren, om de gehele keten van een energiedrager mee te nemen in de berekening.

Andere emissiefactoren werden enkel gebruikt indien deze specifieker van toepassingen waren voor de Belgische context en dus leiden tot een meer accuraat resultaat.

Dit rapport is opgemaakt volgens scope 1 en 2.

4 Berekening CO₂-uitstoot

4.1 Inleiding

Dit rapport beschrijft de voortgang en de energiebesparingsinitiatieven binnen Houben NV voor Q1 en Q2 conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder.

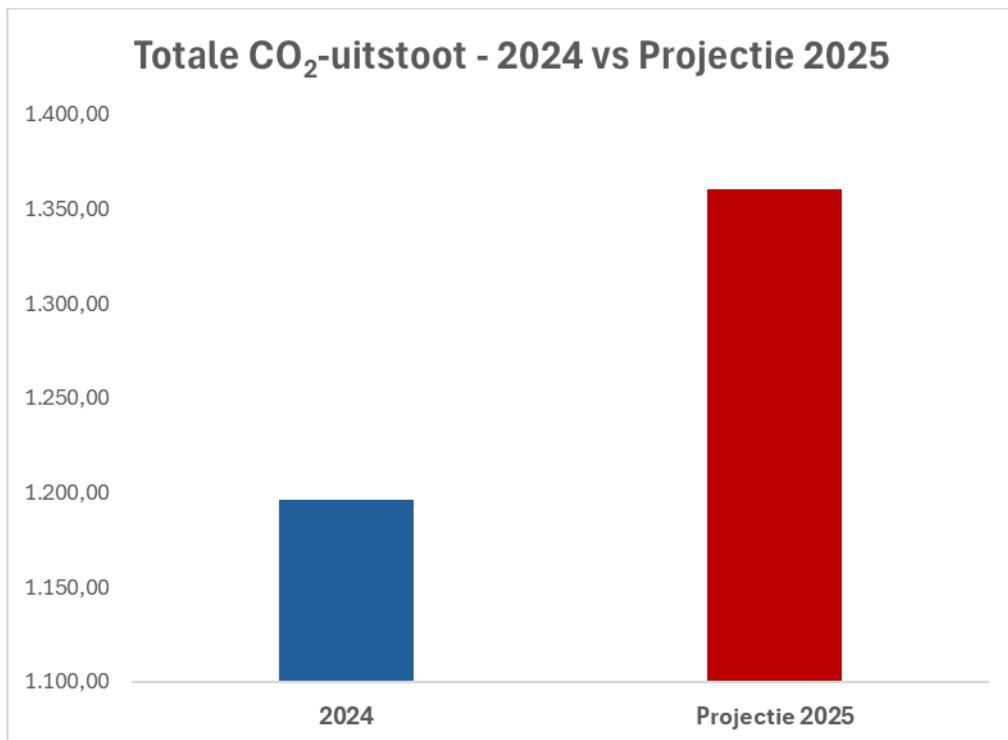
4.2 CO₂-uitstoot 2025 Q1 Q2

De CO₂-emissies voor de activiteiten van Houben NV in België zijn vermeld in de onderstaande tabel.

Jaar	Totale CO ₂ -uitstoot (t CO ₂ e)	Opmerkingen
2024	1.196,23	volledig jaar
2025 (Q1/Q2)	680,04	eerste halfjaar
2025 (geprojecteerd)	1.360,08	+13,7 % t.o.v. 2024

Wanneer de emissies van de eerste helft van 2025 worden verdubbeld, resulteert dit in een geprojecteerde jaaruitstoot van 1.360,08 ton CO₂, wat neerkomt op een stijging van 13,7% tegenover 2024. Vanzelfsprekend is dit geen zeer accurate benadering gezien bijvoorbeeld het bouwverlof in Q3 en de mindere energienood voor verwarming, maar het is de enige haalbare en mogelijke benadering die we zien. De grafiek geeft aan dat we in voorkomend geval een stijging zouden hebben.

Omwille van problemen met de data van 2024 waar er geen zuivere opdeling tussen Q1 en Q2 kon gebeuren, kunnen we niet verder vergelijken.



4.3. Trendanalyse

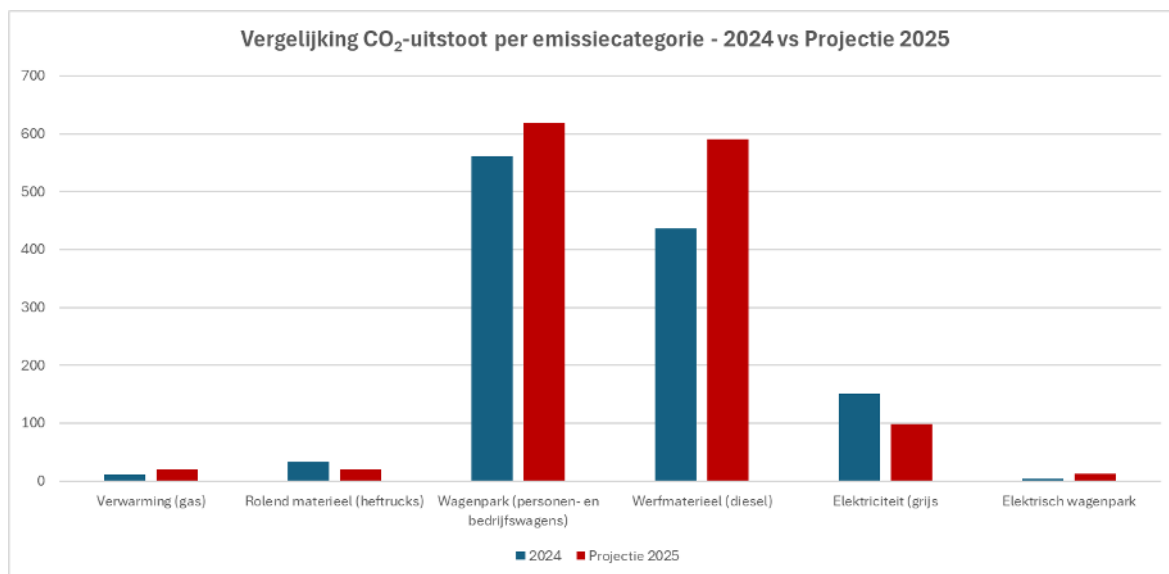
Categorie	2024 (ton CO ₂)	2025 S1 (ton CO ₂)	Projectie 2025 (ton CO ₂)	Evolutie (%)
Verwarming (gas)	10,89	10,04	20,08	+84,4 %
Rollend materieel (heftrucks)	32,56	9,75	19,51	-40,1 %
Wagenpark (personen- en bedrijfswagens)	561,78	309,45	618,90	+10,2 %
Werfmaterieel (diesel)	436,59	295,19	590,38	+35,2 %
Elektriciteit (grijs)	150,78	49,46	98,92	-34,4 %
Elektrisch wagenpark	3,63	6,17	12,34	+239,9 %
Totaal	1.196,23	680,06	1.360,13	+13,7 %

De emissiestijging situeert zich vooral bij werfmaterieel en het wagenpark, terwijl de emissies uit heftrucks duidelijk dalen.

Het is opmerkelijk dat we hier een stijging zien van het aardgasverbruik. Eerdere plannen om het aardgasverbruik in onze hallen sterk te reduceren door het afschakelen van de verwarming, moesten bijgesteld worden. Immers stelde zich er een probleem met de droogtijd van de houtlijm bij een te koude omgevingstemperatuur. Helaas zien we hier thans geen alternatief meer.

De stijging in fossiele brandstoffen voor het wagenpark kunnen we mogelijk duiden door een aantal werven die wat verder verwijderd zijn van de hoofdzetel. De stijging situeert zich vooral bij de bestelwagens want de bedrijfswagenvloot is in snel tempo aan het elektrificeren. De stijging van het elektriciteitsverbruik van onze elektrische wagens is een gevolg van die radicale elektrificatiestrategie. Voor het mazoutverbruik op de werven tenslotte, zien we enkel een verklaring in het feit dat we op sommige werven gedwongen zijn om met dieselgeneratoren te werken door gebrek aan aansluiting en door droogprocessen die zeer veel energie vragen. Dit willen we in samenspraak met de projectleiders beter monitoren zodat we sneller inzicht hebben in de evolutie per werf.

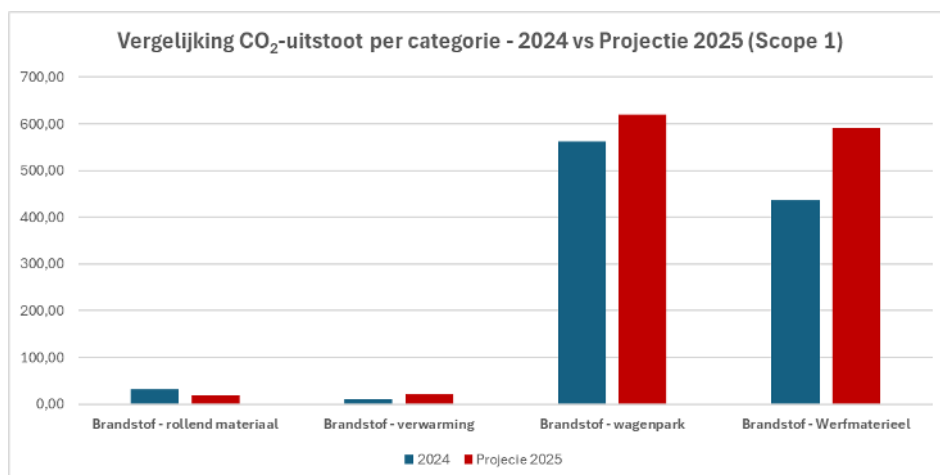
CO₂-Prestatieladder 2025

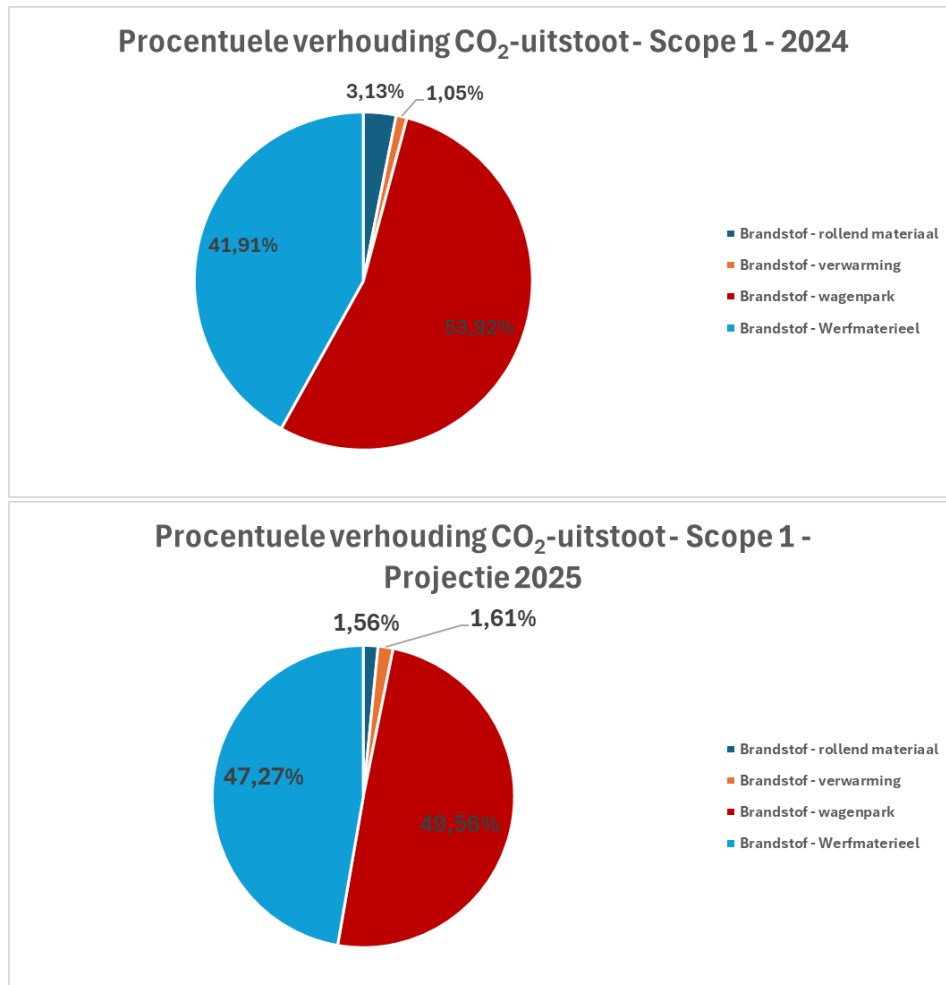


4.4 Scope 1 emissies

De directe emissies uit verbranding van fossiele brandstoffen bedragen geprojecteerd 1.248,87 ton CO₂ in 2025 tegenover 1.041,83 ton CO₂ in 2024, een stijging van circa 19,9 %.

Onderstaande figuur geeft de verdeling van de scope 1 emissies weer.



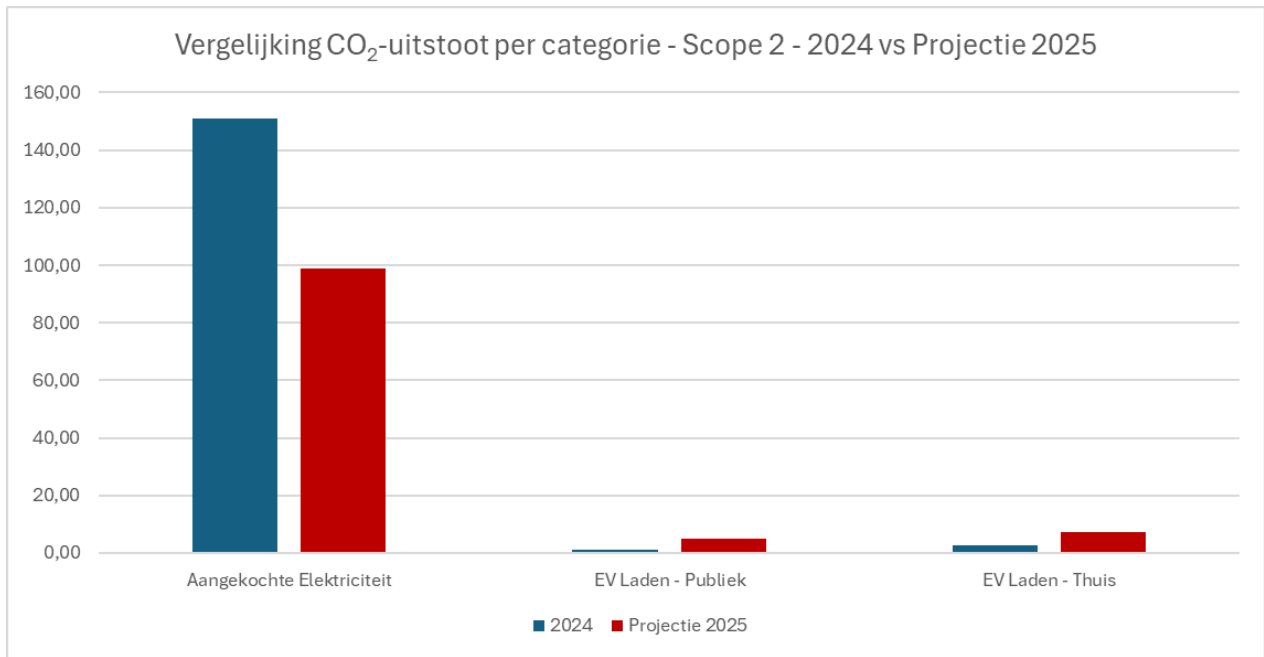


4.5 Scope 2 emissies

De indirecte emissies dalen van 154,41 ton in 2024 naar een geprojecteerde 111,25 ton CO₂ in 2025 (-27,95 %).

Belangrijkste vaststellingen:

- Grijze stroom op werven en kantoren blijft de dominante bron, samen goed voor bijna 190 ton CO₂ op jaarbasis.
- Elektrisch wagenpark neemt in relatieve termen sterk toe (+239,94 %), met een geprojecteerde uitstoot van 12,34 ton CO₂ op jaarbasis. Op zich is dit bemoedigend!



Figuur 7: Scope 2 CO₂-uitstoot per verbruikstype (2025 Q1/Q2)

4.6 Scope 3 emissies

Volgens de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder hoeven we alleen te rapporteren over business travel. In Q1 en Q2 werden er geen reizigerskilometers geregistreerd.

5. Vooruitgang

De cijfers voor de eerste helft van 2025 wijzen op een duidelijke stijging van de CO₂-voetafdruk. Op basis van de beschikbare halfjaarcijfers bedraagt de uitstoot voor Q1 en Q2 680,06 ton CO₂. Wanneer deze cijfers lineair worden doorgetrokken naar een volledig jaar, resulteert dit in een geprojecteerde jaaruitstoot van 1.360,13 ton CO₂. Dit betekent een stijging van 13,7 % tegenover de totale uitstoot van 2024, die 1.196,23 ton CO₂ bedroeg.

Deze projectie moet met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Een lineaire verdubbeling van de halfjaarcijfers houdt onvoldoende rekening met de seizoensgebondenheid van bouwactiviteiten. Het derde kwartaal wordt beïnvloed door het bouwverlof en kent doorgaans een ander energieprofiel. Ook de verwarmingsbehoefte ligt in de tweede jaarhelft vermoedelijk lager dan in de eerste jaarhelft. Tenslotte varen we nu ook blind m.b.t; eventuele omzetsijging, die kan leiden tot een hogere absolute CO₂-voetafdruk. In die zin kunnen we beter de volledige emissie-inventaris van 2025 afwachten

Tegelijk vormt de projectie een nuttige waarschuwingsindicator. Zij toont aan dat het huidige emissieritme mogelijk onvoldoende aansluit bij het beoogde reductiepad richting 2030.

De stijging situeert zich in hoofdzaak binnen scope 1. Vooral het diesilverbruik op de werven en het brandstofverbruik van het wagenpark wegen sterk door in het totaalbeeld. Het werfmaterieel vertegenwoordigt in de eerste jaarhelft 295,19 ton CO₂, goed voor 43,41 % van de totale uitstoot in de rapportageperiode. Het wagenpark is goed voor 309,44 ton CO₂, waarvan het grootste aandeel

afkomstig is van dieselloertuigen, in het bijzonder bestelwagens en vrachtwagens. Deze twee posten bepalen samen het grootste deel van de emissieontwikkeling.

De stijging bij het werfmaterieel vraagt bijzondere aandacht. Een aantal werven kende een relatief hoog dieselverbruik door de inzet van generatoren, tijdelijke energievoorzieningen en energie-intensieve droogprocessen. In sommige gevallen was het gebruik van dieselgeneratoren moeilijk te vermijden door het ontbreken van een tijdige werfaansluiting of door technische randvoorwaarden op de werf. Toch toont dit aan dat de energievoorziening van werven sneller en nauwkeuriger moet worden opgevolgd. Vooral de keuze tussen netaansluiting, generatorgebruik, batterijopslag, hybride opstellingen en planning van energie-intensieve werffases verdient een meer systematische beoordeling vóór de opstart van de werf.

Ook het wagenpark blijft een belangrijke emissiebron. De stijging lijkt deels verklaarbaar door de ligging van bepaalde werven op grotere afstand van de hoofdzetel. Hierdoor nemen het aantal gereden kilometers en het dieselverbruik van bestelwagens toe. De elektrificatie van de personenwagenvloot verloopt positief, wat blijkt uit de sterke stijging van het elektriciteitsverbruik voor elektrische voertuigen. Deze evolutie is inhoudelijk gunstig, hoewel zij op korte termijn zichtbaar wordt als een toename binnen het elektriciteitsverbruik. De grootste uitdaging blijft evenwel de vergroening van bestelwagens, werfvoertuigen en ander rollend materieel, aangezien net deze categorieën operationeel moeilijker te elektrificeren zijn.

Binnen scope 2 is het beeld genuanceerder. De emissies uit elektriciteit dalen tegenover 2024, vooral door het aandeel groene stroom. Deze daling tempert de totale stijging, zodat de toename niet nog sterker uitvalt. Tegelijk blijft het aandeel grijze stroom op werven en kantoren relevant. De vergroening van de stroomvoorziening is dus nog niet structureel genoeg om de stijging binnen scope 1 volledig op te vangen. Vervangingscontracten voor grijze stroom, de verdere aankoop van hernieuwbare elektriciteit en de inzet van garanties van oorsprong blijven daarom belangrijke aandachtspunten.

De stijging van het aardgasverbruik verdient eveneens duiding. Eerdere intenties om het gasverbruik in de hallen verder af te bouwen, konden niet volledig worden gerealiseerd door operationele randvoorwaarden. Bij te lage omgevingstemperaturen ontstonden problemen met de droogtijd van houtlijm. Daardoor bleek het afschakelen van verwarming in bepaalde omstandigheden technisch niet haalbaar. Deze vaststelling toont aan dat reductiemaatregelen steeds moeten worden getoetst aan kwaliteit, productzekerheid en processtabiliteit. De reductie van aardgas blijft wenselijk, op voorwaarde dat een technisch werkbaar alternatief beschikbaar is.

De huidige evolutie heeft gevolgen voor de doelstellingen binnen de CO₂-prestatieladder niveau 3. De cijfers tonen aan dat de bestaande maatregelen onvoldoende snel doorwerken in de emissie-inventaris. De reductieopgave blijft haalbaar, op voorwaarde dat de opvolging scherper wordt georganiseerd en de belangrijkste emissiebronnen prioritair worden aangepakt. De nadruk moet liggen op de posten met de grootste impact: dieselverbruik op werven, brandstofverbruik van bestelwagens en vrachtwagens, grijze elektriciteit en de verdere elektrificatie van materieel.

De werf van KRC Genk toont aan dat gerichte optimalisatie mogelijk is. Door bewuster om te gaan met planning, aggregaten, stationair draaien en tijdelijke energievoorziening kan het brandstofverbruik op de werf dalen. Deze aanpak moet worden vertaald naar een bredere werfmethodiek. Projectleiders en werfleiders moeten sneller inzicht krijgen in het actuele energieverbruik per werf. Alleen zo kunnen afwijkingen tijdig worden vastgesteld en bijgesteld.

De belangrijkste reductiehefbomen voor de komende periode zijn bijgevolg duidelijk. Ten eerste moet het dieselverbruik op werven systematisch worden opgevolgd en verminderd. Dit vraagt een betere voorbereiding van de energievoorziening, een kritische beoordeling van generatorgebruik, een striktere opvolging van stationair draaien en een snellere aansluiting op het elektriciteitsnet waar dit mogelijk is. Ten tweede moet de elektrificatie van het wagenpark en het machinepark worden versneld, met bijzondere aandacht voor bestelwagens, hybride werfoplossingen en batterijgedreven alternatieven. Ten derde moet de stroomvoorziening verder worden vergroend via aangepaste contracten en een consequente keuze voor hernieuwbare elektriciteit.

Naast technische maatregelen is ook een versterking van de stuurcyclus noodzakelijk. De rapportering moet sneller en frequenter verlopen, zodat het management, de duurzaamheidscoördinator en de projectverantwoordelijken niet pas achteraf zicht krijgen op afwijkingen. Een kwartaalopvolging per hoofdpst en, waar mogelijk, per werf kan helpen om de emissieontwikkeling beter te beheersen. Deze aanpak sluit aan bij de PDCA-logica van de CO₂-prestatieladder: meten, beoordelen, bijsturen en opnieuw evalueren.

De bewustmaking van werf en projectleiding vormt hierbij een essentieel onderdeel. CO₂-reductie mag niet beperkt blijven tot een administratieve rapportageverplichting. Zij kunnen desgevallend vertaald worden naar concrete keuzes op de werf: het tijdig aanvragen van aansluitingen, het beperken van generatoruren, het vermijden van onnodig stationair draaien, het bundelen van transportbewegingen, het optimaliseren van werfroutes en het kiezen voor energiezuiniger materieel. De operationele teams spelen daardoor een directe rol in het behalen van de reductiedoelstellingen. De CO₂-coördinator zal periodiek overleg organiseren om dit blijvend op de agenda te houden.

De cijfers voor Q1 en Q2 2025 maken duidelijk dat bijkomende actie nodig is. De geprojecteerde uitstoot van 1.360,13 ton CO₂ ligt 13,7 % boven het niveau van 2024. De stijging vloeit vooral voort uit dieselverbruik op werven en in het wagenpark. Het aandeel groene stroom beperkt de impact van scope 2, hoewel verdere vergroening noodzakelijk blijft. Om het reductiepad richting 2030 te behouden, moet Houben NV de transitie naar energie-efficiënt materieel, hernieuwbare elektriciteit en een strakkere operationele opvolging versnellen.

Momenteel zien we nog geen nood om ons reductieplan aan te passen. We zullen wel de uitrol korter op de bal opvolgen. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar concrete eigenaarschap per maatregel, tussentijdse opvolging, duidelijke prioriteiten per emissiebron en de vertaling van de reductiedoelstellingen naar de dagelijkse werfpraktijk.

6 Maatregelen en vooruitgang per maatregel

Geen wijzigingen t.o.v. vorig voortgangsrapport – zal verder opgevolgd worden

7 Interne communicatie

Dit voortgangsrapport wordt verspreid via het intern communicatieplatform waartoe alle medewerkers toegang tot hebben.

8 Externe communicatie

Dit voortgangsrapport wordt kenbaar gemaakt via onze website.

