

Voortgangsrapport 3 CO₂-Prestatieladder

JANUARI - DECEMBER 2025



Inhoudstafel

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	3
2.6 Operationele grenzen	3
3 Berekeningsmethodiek	3
4 Berekening CO2-uitstoot	4
4.1 Inleiding	4
4.2 CO2-uitstoot 2025	4
4.3 Trendanalyse	4
4.4 Scope 1 emissies	8
4.5 Scope 2 emissies	8
4.6 Scope 3 emissies	9
5 Vooruitgang	9
6 Doelstellingen en maatregelen	11
Kerncijfers	11
Theoretisch reductiepad en feitelijke jaaruitstoot	11
7 Interne communicatie	15
8 Externe communicatie	15
Bijlage: Detailtabel aangeleverde data (2025)	16

1 Inleiding

Eénmaal per jaar rapporteert Houben NV de CO₂-emissies in een emissie-inventaris (document 3B1). Op basis hiervan worden voortgangsrapporten met bijhorende doelstellingen opgesteld. Dit eerste voortgangsrapport behandelt het volledige jaar 2025 en beschrijft de voortgang en energiebesparende initiatieven binnen Houben NV in overeenstemming met de vereisten van de CO₂-prestatieladder.

2 Basis

2.1 Beschrijving van de organisatie

Houben NV is een familiebedrijf dat actief is in de publieke en private bouwsector. De activiteiten omvatten bouw, technieken, interieurafwerking, vastgoedontwikkeling, en nazorg en onderhoud. Projecten worden voorbereid en gecoördineerd door interne projectteams. De uitvoering volgt een lean-aanpak op de werf.

2.2 Verantwoordelijkheden

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

Verantwoordelijke stuurcyclus: Marjolein Faché (Coördinator duurzaamheid & kwaliteit)

Eindverantwoordelijke: Ignace Houben

2.3 Rapportageperiode

De rapportageperiode is 01 januari 2025 tot en met 31 december 2025 (Q1 tot en met Q4).

2.4 Basisjaar

Het jaar 2023 geldt als basisjaar omwille van de beschikbaarheid van de data. De berekening en bepaling van de data in 2023 gebeurde door Encon.

2.5 Organisatorische grenzen

De organisatorische structuur omvat Houben NV en aanverwante entiteiten binnen de vastgelegde organisatorische grens zoals opgenomen in de emissie-inventaris.

2.6 Operationele grenzen

Om de operationele grenzen te bepalen worden de CO₂-emissies gecategoriseerd volgens het GHG Protocol. Scope 1 bevat directe emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door het bedrijf, zoals brandstoffen en aardgas. Scope 2 omvat indirecte emissies door aangekochte elektriciteit. Scope 3 omvat alle andere indirecte emissies die het gevolg zijn van activiteiten van het bedrijf en afkomstig zijn van bronnen die niet in eigendom zijn of niet gecontroleerd worden door het bedrijf.

3 Berekeningsmethodiek

Deze periodieke rapportage is opgesteld 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 co2emissiefactoren.be, waarbij de wijzigingslijst van SKAO als leidend wordt beschouwd. Er wordt gebruik gemaakt van well-to-wheel emissiefactoren. Het rapport volgt de scopes 1 en 2. Scope 3 wordt gerapporteerd indien gegevens beschikbaar zijn.

4 Berekening CO2-uitstoot

4.1 Inleiding

Dit rapport beschrijft de voortgang en de energiebesparingsinitiatieven binnen Houben NV voor het volledige jaar 2025 conform de eisen van de CO2-prestatieladder.

4.2 CO2-uitstoot 2025

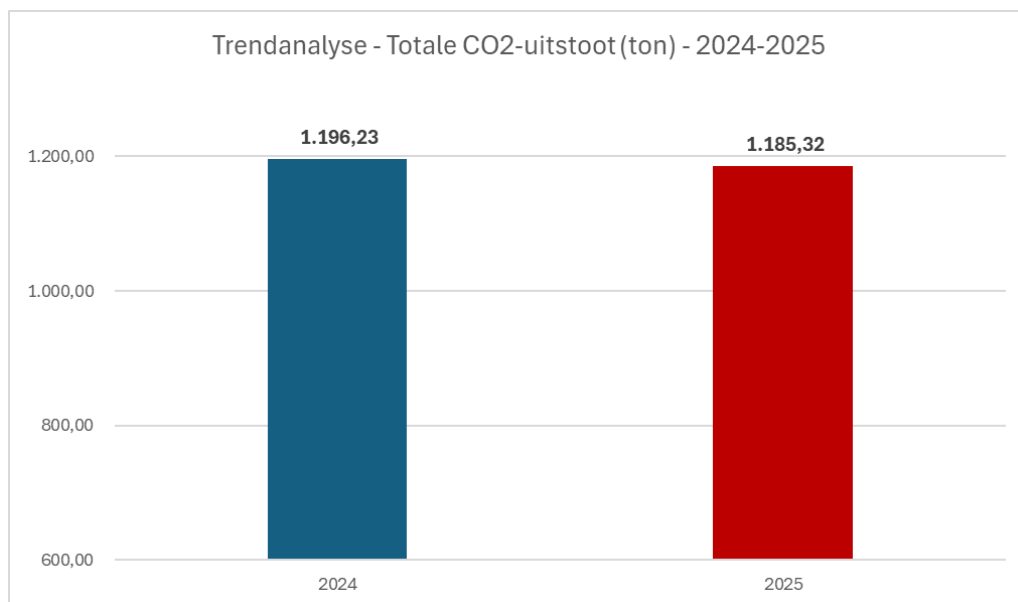
De CO2-emissies voor de activiteiten binnen de organisatorische grens voor 2025 zijn vermeld in onderstaande tabel.

Scope	Uitstoot (ton CO2)
Scope 1 (direct)	1.052,19
Scope 2 (indirect - elektriciteit)	133,14
Scope 3 (overig indirect)	0,00
Totaal	1.185,32

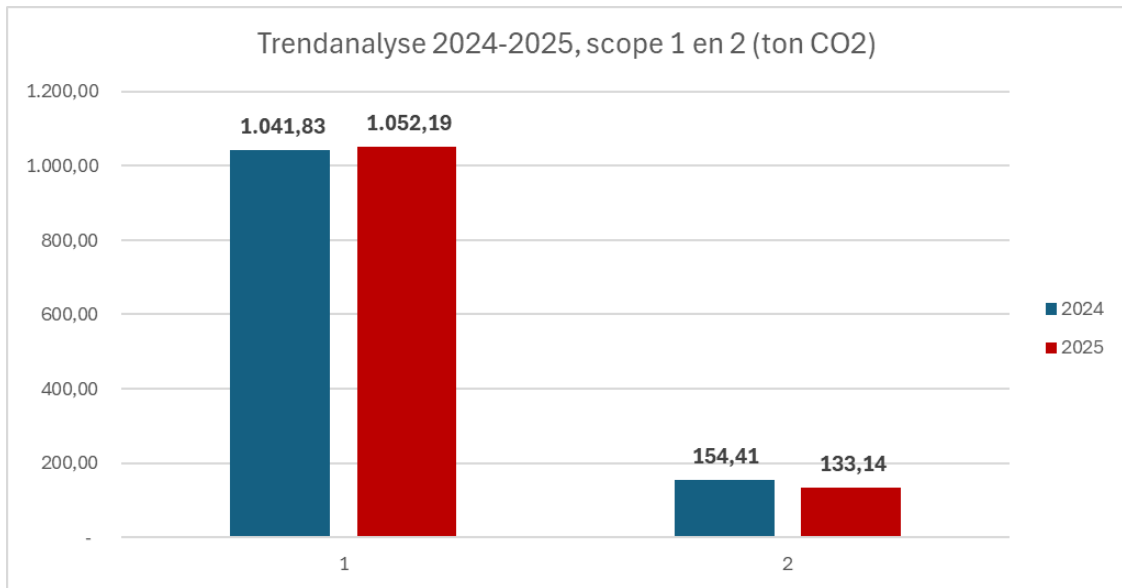
Tabel 1: CO2-emissies voor alle scopes in 2025 voor Houben NV

4.3 Trendanalyse

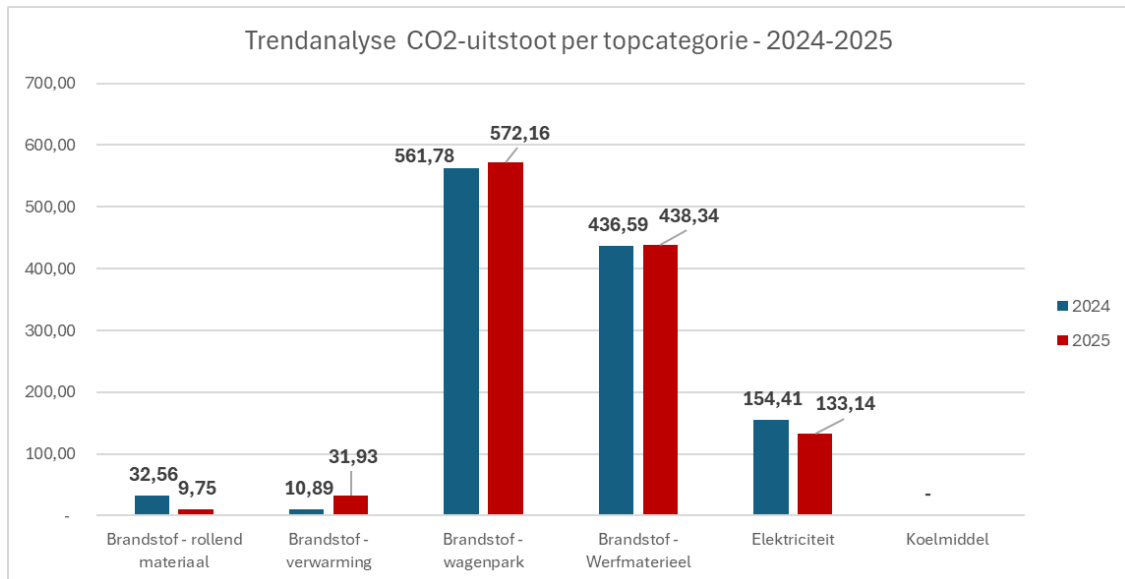
Onderstaande figuren vergelijken de totale uitstoot en de uitstoot per scope tussen 2024 en 2025.



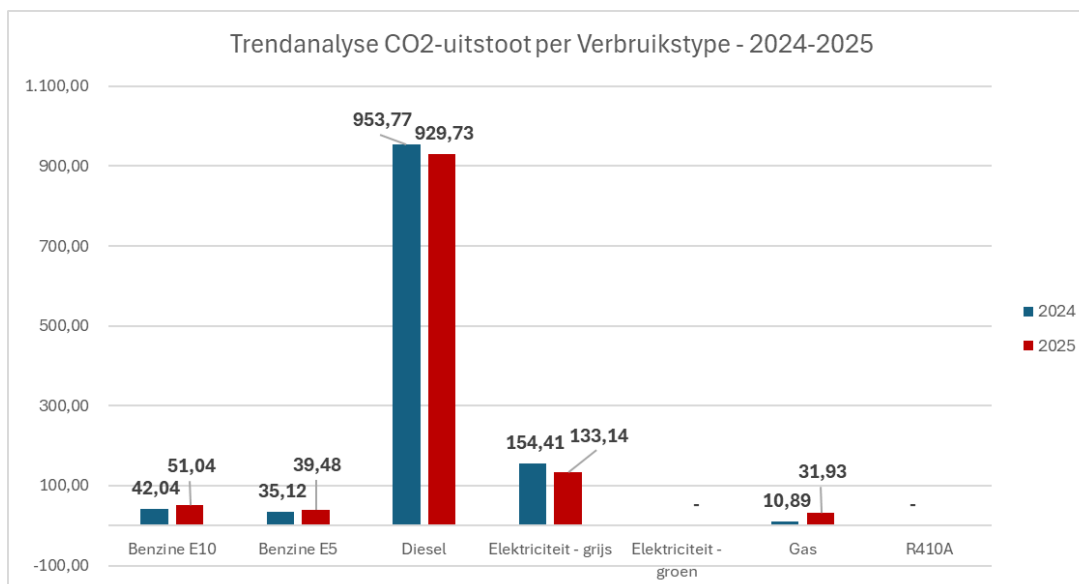
Figuur 1. Trendanalyse totale uitstoot (2024-2025)



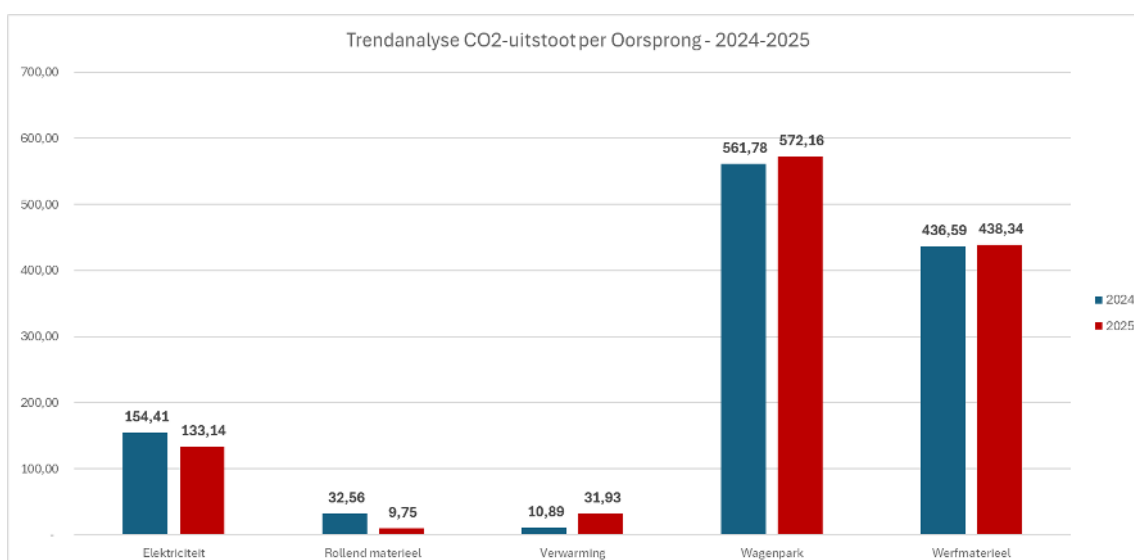
Figuur 2. Trendanalyse scope 1 en 2 (2024-2025)



Figuur 3. Trendanalyse per topcategorie (2024-2025)



Figuur 4. Trendanalyse per Verbruikstype (2024-2025)



Figuur 5. Trendanalyse per Oorsprong (2024-2025)

De vergelijking tussen 2024 en 2025 toont een beperkte daling van de totale CO₂-uitstoot. De uitstoot evolueert van 1.196,23 ton CO₂ in 2024 naar 1.185,32 ton CO₂ in 2025. Dat komt neer op een afname van 10,91 ton CO₂, of 0,91 %. De daling is inhoudelijk positief, aangezien de effectieve jaaruitstoot lager uitvalt dan het vorige jaar. Tegelijk blijft de verbetering beperkt. De cijfers wijzen eerder op stabilisatie dan op een structurele versnelling van het reductietempo.

De interpretatie verschilt wezenlijk van de tussentijdse analyse voor Q1 en Q2. In het vorige voortgangsrapport werd de halfjaaruitstoot van 680,06 ton CO₂ lineair doorgerekend naar een geprojecteerde jaaruitstoot van 1.360,13 ton CO₂. De volledige jaarcijfers tonen nu dat deze prognose te hoog lag. De werkelijke jaaruitstoot bedraagt 1.185,32 ton CO₂, of 174,81 ton CO₂ minder dan de lineaire

halfjaarprojectie. Dit bevestigt dat de eerste jaarhelft duidelijk CO₂-intensiever was dan de tweede jaarhelft en dat eenvoudige extrapolatie in een bouwcontext slechts een waarschuwingfunctie heeft.

De scopeverdeling verduidelijkt waar de verbetering vandaan komt. Scope 1 stijgt van 1.041,83 ton CO₂ in 2024 naar 1.052,19 ton CO₂ in 2025. Dat is een toename met 10,36 ton CO₂, of 0,99 %. Scope 2 daalt daarentegen van 154,41 ton CO₂ naar 133,14 ton CO₂. Dat is een afname met 21,27 ton CO₂, of 13,77 %. De beperkte daling van de totale uitstoot wordt dus volledig gedragen door de lagere scope 2-emissies. De directe emissies uit brandstoffen blijven toenemen en vormen daardoor het belangrijkste aandachtspunt voor het reductiebeleid.

Het verschil tussen de eerste en de tweede jaarhelft is aanzienlijk. In Q1 en Q2 bedroeg de uitstoot 680,06 ton CO₂. In Q3 en Q4 daalde dit tot 505,26 ton CO₂. De tweede jaarhelft lag daardoor 174,80 ton CO₂ lager dan de eerste jaarhelft, wat overeenkomt met een daling van 25,70 %. Deze daling verklaart waarom het volledige jaar aanzienlijk gunstiger uitvalt dan de lineaire halfjaarprognose. De oorzaak ligt vooral bij de lagere inzet van diesel in de tweede jaarhelft.

Het werfmaterieel toont de sterkste seizoens- en projectgebonden schommeling. In de eerste jaarhelft veroorzaakte werfmaterieel 295,19 ton CO₂. In de tweede jaarhelft daalde dit tot 143,15 ton CO₂. Dit is een daling met 152,04 ton CO₂, of 51,51 %. Deze evolutie wijst erop dat de zeer energie-intensieve werven uit de eerste jaarhelft zich niet in dezelfde mate hebben doorgezet in Q3 en Q4. De eerdere vaststelling over mazoutintensieve werven blijft dus relevant, zij het als tijdelijke concentratie in de eerste helft van het jaar.

Het wagenpark blijft de grootste emissiebron. De uitstoot stijgt van 561,78 ton CO₂ in 2024 naar 572,16 ton CO₂ in 2025. Dit is een toename van 10,38 ton CO₂, of 1,85 %. Binnen het jaar daalt de uitstoot van het wagenpark van 309,45 ton CO₂ in Q1 en Q2 naar 262,71 ton CO₂ in Q3 en Q4. De daling in de tweede jaarhelft neemt de structurele betekenis van deze post echter niet weg. Het wagenpark vertegenwoordigt in 2025 48,27 % van de totale uitstoot en blijft daardoor de meest bepalende reductiehefboom.

Ook werfmaterieel blijft zwaar doorwegen. De jaaruitstoot bedraagt 438,34 ton CO₂, of 36,98 % van de totale uitstoot. Samen vertegenwoordigen wagenpark en werfmaterieel 1.010,50 ton CO₂. Dat is meer dan 85 % van de totale jaaruitstoot. De reductieopgave voor Houben NV ligt dus vooral bij dieselverbruik in mobiliteit, logistiek en werforganisatie.

Elektriciteit ontwikkelt gunstiger op jaarbasis. De uitstoot uit aangekochte elektriciteit daalt van 154,41 ton CO₂ in 2024 naar 133,14 ton CO₂ in 2025. Deze daling tempert het totale resultaat en compenseert de beperkte stijging binnen scope 1. Tegelijk stijgt de elektriciteitsuitstoot binnen het jaar van 55,63 ton CO₂ in Q1 en Q2 naar 77,50 ton CO₂ in Q3 en Q4. Deze stijging hangt samen met een hoger verbruik van grijze elektriciteit op werven in de tweede jaarhelft. De vergroening van elektriciteit blijft dus relevant, ook al daalt scope 2 op jaarbasis.

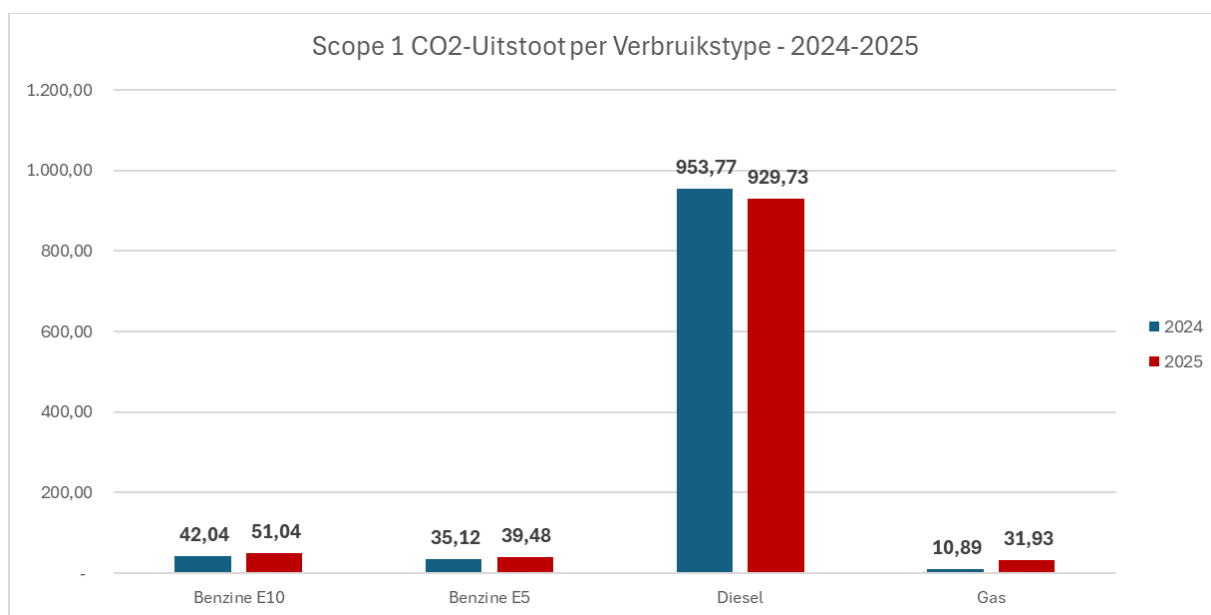
De sterke stijging van verwarming vraagt afzonderlijke opvolging. De uitstoot door gas stijgt van 10,89 ton CO₂ in 2024 naar 31,93 ton CO₂ in 2025. Binnen 2025 ligt de uitstoot in Q3 en Q4 hoger dan in Q1 en Q2, voornamelijk door het gasverbruik op werven. De eerdere verklaring rond procesvereisten, droogtijden en kwaliteitsvoorwaarden blijft inhoudelijk belangrijk. Verdere reductie van aardgas vereist daarom een technische benadering waarbij comfort, kwaliteit, droogprocessen en proceszekerheid samen worden beoordeeld.

Op niveau van verbruikstype blijft diesel veruit dominant. Diesel veroorzaakt in 2025 929,73 ton CO₂, goed voor 78,44 % van de totale uitstoot. Ondanks een daling tegenover 2024 blijft deze post de kern van de CO₂-prestatie. Benzine E10 en benzine E5 stijgen respectievelijk naar 51,04 ton CO₂ en 39,48 ton CO₂. Deze stijging is kleiner in absolute termen, zij bevestigt wel dat mobiliteit breder moet worden bekeken dan enkel dieselloertuigen.

De trendanalyse leidt tot een duidelijke conclusie. We hebben in 2025 de stijgende lijn uit de halfjaarprognose kunnen ombuigen naar een lichte daling tegenover 2024. Die daling is vooral het gevolg van lagere elektriciteitsgerelateerde emissies en van een minder intensieve tweede jaarhelft voor werfmaterieel. De structurele uitdaging blijft echter onveranderd: scope 1 is zeer dominant, diesel blijft de grootste emissiebron en het wagenpark vormt de belangrijkste afzonderlijke uitstootcategorie.

4.4 Scope 1 emissies

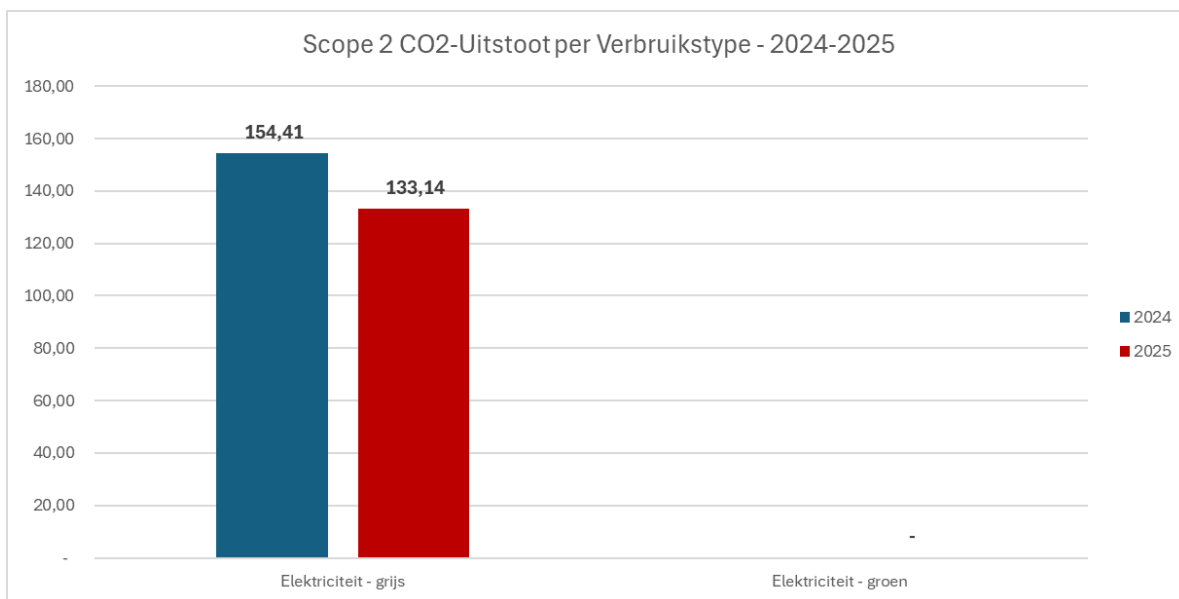
Onderstaande figuur geeft de evolutie van de scope 1 emissies weer.



Figuur 6: Scope 1 CO₂-uitstoot per verbruikstype (2024-2025)

4.5 Scope 2 emissies

De uitstoot door aangekochte elektriciteit valt onder scope 2. Onderstaande figuur geeft de CO₂-uitstoot per type elektriciteit weer op basis van de aangeleverde emissiefactoren.



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

4.6 Scope 3 emissies

Volgens de voorschriften van de CO₂-prestatieladder is rapportering over business travel vereist indien gegevens beschikbaar zijn. In de aangeleverde dataset voor 2025 werden geen scope 3 gegevens opgenomen.

5 Vooruitgang

De voortgang over het volledige jaar 2025 moet worden gelezen tegen de achtergrond van de halfjaarrapportage. De eerste zes maanden wezen op een sterke stijging van de CO₂-intensiteit. Op dat moment bedroeg de uitstoot 680,06 ton CO₂ en leidde een lineaire doortrekking tot een verwachte jaaruitstoot van 1.360,13 ton CO₂. De volledige jaarcijfers tonen een ander en genuanceerder beeld. De effectieve jaaruitstoot bedraagt 1.185,32 ton CO₂ en ligt dus 174,81 ton CO₂ lager dan de tussentijdse projectie.

De totale uitstoot ligt in 2025 licht lager dan in 2024. De daling bedraagt 10,91 ton CO₂, of 0,91 %. Deze verbetering is positief, aangezien het verwachte stijgingsscenario zich niet heeft gerealiseerd. De daling is tegelijk te beperkt om te spreken van een structurele doorbraak in het reductiebeleid. Het resultaat toont vooral dat de uitstoot is gestabiliseerd.

Scope 1 vertegenwoordigt 88,77 % van de totale uitstoot. Scope 2 vertegenwoordigt 11,23 %. Deze verhouding maakt duidelijk dat de directe emissies uit brandstoffen bepalend blijven voor het volledige reductiepad. De daling van de totale uitstoot wordt veroorzaakt door scope 2, terwijl scope 1 licht stijgt. De organisatie boekt dus vooruitgang bij elektriciteit, terwijl brandstofverbruik op werven en in het wagenpark verdere aandacht vereist.

Diesel is de belangrijkste uitstootbron. In 2025 veroorzaakt diesel 929,73 ton CO₂, of 78,44 % van de totale uitstoot. Dit cijfer omvat zowel werfmaterieel als het dieselverbruik van het wagenpark. De reductie van dieselverbruik moet daarom centraal staan in de verdere uitvoering van de CO₂-prestatieladder.

De vergelijking tussen 2024 en 2025 toont een gemengd resultaat. Het totaal daalt licht, terwijl scope 1 stijgt. Deze combinatie betekent dat de reductie niet voortkomt uit een daling van de belangrijkste operationele brandstoffen. De vooruitgang ontstaat hoofdzakelijk door lagere emissies uit elektriciteit. Voor de CO₂-prestatieladder niveau 3 is dit een belangrijk onderscheid, aangezien de grootste reductiepotentie in de directe emissies blijft liggen.

De halfjaarprognose heeft haar waarde gehad als waarschuwingssignaal. Zij maakte zichtbaar dat een aantal werven in de eerste helft van 2025 mogelijk zeer CO₂-intensief waren. De volledige jaarcijfers tonen vervolgens dat deze situatie zich niet even sterk heeft doorgezet in de tweede jaarhelft. De rapportering moet daarom beide functies combineren: vroegtijdig signaleren wanneer emissies oplopen en nadien voldoende verijnd interpreteren welke trends tijdelijk, seizoensgebonden of structureel zijn.

De belangrijkste positieve evolutie is de daling van scope 2. Deze daling bevestigt dat vergroening en beheersing van elektriciteitsverbruik effect hebben op het totaalresultaat. De stijging van grijze elektriciteit op werven in de tweede jaarhelft toont tegelijk dat dit resultaat kwetsbaar blijft. Een verdere contractuele vergroening van elektriciteit en een betere opvolging per werf blijven nodig.

Het belangrijkste aandachtspunt is de beperkte vooruitgang binnen scope 1. De lichte stijging van scope 1 toont dat de huidige maatregelen rond brandstofverbruik nog onvoldoende doorwerken in de jaarcijfers. Vooral het wagenpark en werfmaterieel vragen een strakkere operationele aanpak. De reductie van dieselverbruik moet sterker worden gekoppeld aan werfplanning, materieelkeuze, logistiek en aankoopbeleid.

De conclusie voor 2025 luidt daarom dat we de verwachte stijging hebben vermeden en het emissieniveau licht hebben teruggebracht tegenover 2024. Deze stabilisatie vormt een nuttige basis voor verdere reductie. Voor het behoud van het reductiepad richting 2030 volstaat stabilisatie echter niet. De komende rapportageperiodes moeten aantonen dat de daling zich ook doorzet binnen scope 1.

Het loont ook de moeite om even de CO₂-intensiteit te vermelden. Deze daalde van 9,43 ton CO₂ per miljoen euro omzet in 2024 naar 7,90 ton CO₂ per miljoen euro omzet in 2025. Dat komt overeen met een verbetering van 16,2%. De absolute CO₂-daling blijft dus weliswaar erg beperkt, maar per miljoen euro omzet werd duidelijk minder CO₂ uitgestoten.

We tonen hiermee dat groei en een lagere relatieve klimaatimpact samen kunnen gaan. Dit resultaat, indien het volgend jaar bestendigd wordt, vormt een sterke basis om de verdere reductie-inspanningen doelgericht voort te zetten.

Indicator	2024 (jaar)	2025 (jaar)	Verschil (ton)
Totaal	1.196,24	1.185,32	-10,92
Scope 1	1.041,83	1.052,19	10,36
Scope 2	154,41	133,14	-21,27

Tabel 2: Vergelijking 2024 (jaar) met 2025 (jaar)

6 Doelstellingen en maatregelen

We liggen eind 2025 duidelijk vóór op ons theoretische reductiepad richting 2030. De feitelijke totale uitstoot bedroeg in 2025 1.185,32 ton CO₂, terwijl het theoretische pad voor dat jaar uitkomt op 1.420,70 ton CO₂. De feitelijke uitstoot lag dus 235,38 ton CO₂ lager dan voorzien.

Tegenover het basisjaar 2023 realiseerde Houben eind 2025 een reductie van 584,42 ton CO₂. De geplande reductie tegen eind 2025 bedroeg 349,04 ton CO₂. De gerealiseerde reductie bedraagt daardoor 167,4% van de vooropgestelde reductie voor 2025 en 64,5% van de totale reductieopgave richting 2030.

De vergelijking tussen 2024 en 2025 geeft een bijkomende nuance. De totale uitstoot daalde in die periode beperkt, van 1.196,23 ton CO₂ naar 1.185,32 ton CO₂. Die jaardaling doet niets af aan de hoofdconclusie. Beide jaren liggen ruim onder het theoretische reductiepad. Het resultaat van 2025 bevestigt vooral dat het lagere emissieniveau behouden bleef.

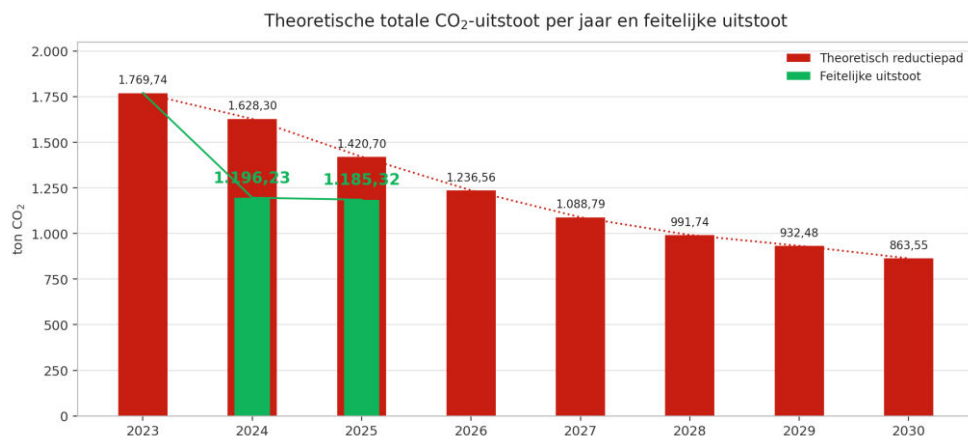
Kerncijfers

Indicator	Waarde
Basisjaar 2023	1.769,74 ton CO ₂
Theoretische uitstoot 2025	1.420,70 ton CO ₂
Feitelijke uitstoot 2025	1.185,32 ton CO ₂
Verschil 2025 tegenover theoretisch pad	235,38 ton CO ₂ gunstiger
Einddoel 2030	863,55 ton CO ₂
Totale reductieopgave 2023-2030	906,19 ton CO ₂
Geplande reductie tegen eind 2025	349,04 ton CO ₂
Gerealiseerde reductie tegen eind 2025	584,42 ton CO ₂
Realisatie tegenover planning 2025	167,4%
Realisatie tegenover einddoel 2030	64,5%
Resterende reductie tot 2030	321,77 ton CO ₂

Tabel 3. Kerncijfers van de reductievoortgang per 1 januari 2026.

Theoretisch reductiepad en feitelijke jaaruitstoot

Het reductiepad vertrekt van 1.769,74 ton CO₂ in 2023 en loopt naar 863,55 ton CO₂ in 2030. Dat stemt overeen met een absolute reductieopgave van 906,19 ton CO₂. De feitelijke uitstoot in 2024 en 2025 ligt aanmerkelijk lager dan de theoretische jaarndoelen.

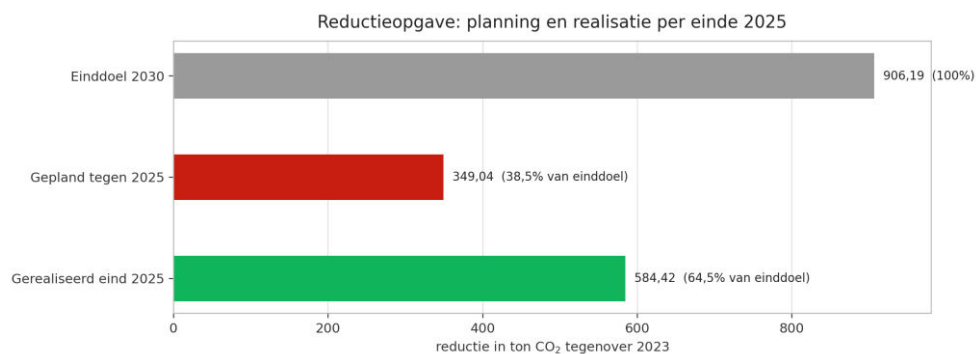


Figuur 8. Theoretisch reductiepad 2024-2030 en feitelijke uitstoot voor 2024 en 2025.

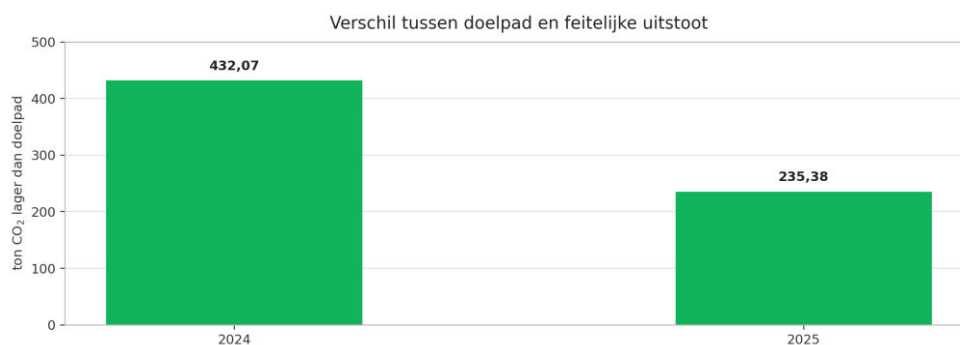
Jaar	Theoretisch pad ton CO ₂	Feitelijke uitstoot ton CO ₂	Vershil ton CO ₂
2023	1.769,74	1.769,74	0,00
2024	1.628,30	1.196,23	432,07
2025	1.420,70	1.185,32	235,38
2026	1.236,56		
2027	1.088,79		
2028	991,74		
2029	932,48		
2030	863,55		

Tabel 4. Theoretisch reductiepad en beschikbare feitelijke jaaruitstoot.

De centrale vaststelling is dat we eind 2025 veel meer reductie had gerealiseerd dan op dat moment volgens het reductiepad nodig was. De geplande reductie tegen eind 2025 bedroeg 349,04 ton CO₂. De feitelijke reductie bedroeg 584,42 ton CO₂. Daarmee is 235,38 ton CO₂ meer gereduceerd dan het tussentijdse pad vereist.



Figuur 9. Geplande reductie tegen 2025, gerealiseerde reductie en totale reductieopgave richting 2030.



Figuur 10. Feitelijke uitstoot onder het theoretische pad in 2024 en 2025.

De onderstaande tabel geeft de reductiemaatregelen weer die het theoretische pad dragen. De kolom “gepland cumulatief tegen eind 2025” toont welk deel van de reductie volgens de maatregelplanning reeds in het pad is opgenomen. De feitelijke voorsprong op het reductiepad wordt op totaalniveau vastgesteld. Een exacte toewijzing van de gerealiseerde reductie aan elke afzonderlijke maatregel vereist afzonderlijke bronregistratie per maatregel, onder meer voor stroomherkomst, voertuigvervanging, HVO-verbruik en werfbatterijen.

Nr.	Maatregel	Scope	Einddoel ton CO ₂	Gepland t.e.m. 2025 ton CO ₂	Toelichting
Maatregel 2	Groene stroomcontracten voor werfloccaties	Scope 2	202,91	101,46	Gefaseerd in het pad opgenomen vanaf 2024.
Maatregel 7	Elektrificatie van het personenwagenpark	Scope 1	363,68	145,47	Twintig procent reductie per jaar in 2024, 2025 en 2026, nadien tien procent per jaar.
Maatregel 3	HVO voor lichte dieselvrachtwagens	Scope 1	151,13	37,78	Start in 2025 met een jaarlijkse theoretische reductiestap.
Maatregel 1	Belgische groene stroom voor kantoor Hasselt, Houthalen en magazijn Eropak	Scope 2	46,35	46,35	Volledig voorzien tegen 2025, onder voorwaarde van haalbaarheid en betaalbaarheid.
Maatregel 5	Stopzetting aardgasgebruik in Beringen	Scope 1	17,98	17,98	Volledig voorzien tegen 2024.
Maatregel 6	Mobiele batterijopslagsystemen op werven	Scope 1	91,58	0,00	Eerste toetsing vanaf 2026, verdere uitrol vanaf 2027.
Maatregel 4	Vervanging van dieselheftrucks door elektrische heftrucks	Scope 1	32,56	0,00	Effect verwacht bij vervanging richting 2030.
Totaal	Gekwantificeerde maatregelen in het reductiepad	Scope 1 en 2	906,19	349,04	Komt overeen met het theoretische reductiepad tot eind 2025.

Tabel 5. Maatregelgerichte opbouw van het theoretische reductiepad.

De jaar-op-jaarvergelijking blijft relevant voor de operationele opvolging. De totale uitstoot daalde tussen 2024 en 2025 met 10,91 ton CO₂. Scope 2 daalde met 21,27 ton CO₂, terwijl scope 1 met 10,36 ton CO₂ steeg. De daling van het totaal wordt dus gedragen door lagere elektriciteitsgerelateerde emissies. De directe emissies uit brandstoffen blijven het belangrijkste aandachtspunt voor de volgende rapportageperiodes.

Indicator	2024 ton CO ₂	2025 ton CO ₂	Verschil ton CO ₂	Verschil %
Totaal	1.196,23	1.185,32	-10,91	-0,91%
Scope 1	1.041,83	1.052,19	10,36	0,99%
Scope 2	154,41	133,14	-21,27	-13,77%

Tabel 6. Aanvullende vergelijking van de emissies in 2024 en 2025.

De verdere stuurcyclus moet deze gunstige positie consolideren. Dat vraagt vooral blijvende aandacht voor scope 1, omdat diesilverbruik in wagenpark en werfmaterieel de grootste emissiebasis blijft. De planning voor 2026 moet daarom scherp inzetten op voertuigvervanging, effectief HVO-gebruik waar technisch en duurzaam verantwoord, werfenergieplanning, beperking van generatorgebruik, en toetsbare inzet van mobiele batterijopslag.

Scope 2 ontwikkelt gunstiger. De daling tussen 2024 en 2025 bevestigt dat vergroening van elektriciteit effect heeft. De opvolging moet tegelijk nagaan of grijze elektriciteit op werven verder kan worden afgebouwd en of de stroom voor laadinfrastructuur correct wordt geregistreerd.

Een eerste aandachtspunt is de invoering van een expliciet werfenergieplan bij de voorbereiding van grotere of energie-intensieve projecten. Dit plan moet vóór de werfopstart duidelijk maken welke energiebronnen nodig zijn, wanneer een netaansluiting beschikbaar is, in welke omstandigheden generatoren worden ingezet en welke alternatieven mogelijk zijn. Daarbij verdienen batterijsystemen, hybride generatoropstellingen, tijdelijke werfaansluitingen en bundeling van energie-intensieve werffases prioritaire beoordeling.

Een tweede aandachtspunt is de striktere opvolging van diesilverbruik op de werf. Werfmaterieel vertegenwoordigt in 2025 438,34 ton CO₂. De daling in de tweede jaarhelft toont dat dit verbruik sterk project- en fasegebonden is. Daarom moet per werf sneller zichtbaar worden hoeveel diesel wordt verbruikt, waarvoor dat verbruik dient en of het patroon afwijkt van de verwachting. Een maandelijkse of minstens kwartaalmatige opvolging per grote werf geeft projectleiders de mogelijkheid om sneller bij te sturen.

Een derde aandachtspunt is het beperken van stationair draaien en inefficiënt generatorgebruik. De werforganisatie moet gericht nagaan wanneer machines onnodig actief blijven, wanneer aggregaten buiten effectieve gebruiksuren blijven draaien en wanneer tijdelijke energievoorziening efficiënter kan worden ingericht. Deze maatregel vraagt duidelijke instructies aan werf- en projectleiders, aangevuld met eenvoudige registratie en periodieke terugkoppeling.

Een vierde aandachtspunt betreft het wagenpark. Het wagenpark veroorzaakt in 2025 572,16 ton CO₂ en is daarmee de grootste afzonderlijke emissiecategorie. De elektrificatie van personenwagens moet verder worden gezet. Voor bestelwagens, werfvoertuigen en lichte vrachtwagens is een gefaseerde aanpak nodig op basis van actieradius, laadinfrastructuur, laadvermogen, beschikbaarheid van geschikte modellen en operationele inzetbaarheid. Waar volledige elektrificatie nog niet haalbaar is, kunnen hybride oplossingen, routeoptimalisatie, betere rittenplanning en bundeling van werfbezoeken de emissies verminderen.

Een vijfde aandachtspunt is het onderzoek naar alternatieve brandstoffen voor toepassingen waar elektrificatie voorlopig niet beschikbaar is. HVO kan daarbij worden onderzocht als overgangsooplossing voor specifieke machines of generatoren. Een eventuele toepassing vereist duidelijke afspraken over beschikbaarheid, kostprijs, technische compatibiliteit, duurzame herkomst, facturatie en correcte emissieberekening. Alternatieve brandstoffen mogen de structurele reductie van energieverbruik niet vervangen, zij kunnen wel tijdelijk bijdragen aan lagere emissies bij moeilijk elektrificeerbare toepassingen.

Scope 2 ontwikkelt gunstiger. De daling tussen 2024 en 2025 bevestigt dat vergroening van elektriciteit effect heeft. De opvolging moet tegelijk nagaan of grijze elektriciteit op werven verder kan worden afgebouwd en of de stroom voor laadinfrastructuur correct wordt geregistreerd.

Het aandachtspunt in scope 2 is de verdere vergroening van elektriciteit. In 2025 bedraagt de uitstoot door scope 2 133,14 ton CO₂. De daling tegenover 2024 is positief, terwijl grijze elektriciteit op werven nog steeds 80,41 ton CO₂ veroorzaakt. Nieuwe of vernieuwde elektriciteitscontracten moeten daarom systematisch worden beoordeeld op hernieuwbare oorsprong, correcte bewijsvoering en toepasbaarheid voor werven, kantoren en laadinfrastructuur. Ook de elektriciteit voor het laden van voertuigen moet afzonderlijk worden opgevolgd, zeker bij thuisladen en publiek laden.

Tot slot moet het reductieplan voor 2026 duidelijke eigenaarschap bevatten. Elke maatregel moet gekoppeld worden aan een verantwoordelijke, een uitvoeringsmoment, een opvolgingsindicator en een evaluatiemoment. Zo wordt de CO₂-prestatieladder sterker verbonden met de dagelijkse werfpraktijk. De prioriteit ligt bij maatregelen die de dominante emissiebronnen rechtstreeks beïnvloeden: minder dieselverbruik, efficiëntere werforganisatie, vergroening van elektriciteit, verdere elektrificatie en gerichte opvolging van energie-intensieve werven.

7 Interne communicatie

Dit voortgangsrapport wordt intern gedeeld via het communicatieplatform dat toegankelijk is voor medewerkers.

8 Externe communicatie

Dit voortgangsrapport wordt extern kenbaar gemaakt via de website.

Bijlage: Detailtabel aangeleverde data (2025)

De onderstaande tabel bevat de aangeleverde brondata die gebruikt is voor de berekeningen in dit rapport.

Scope	Onderneming	Oorsprong	Locatie	Periode	Verbruikstype	Verbruik	Ton CO2
1	Eropak	Rollend materieel	Magazijn	Q1/Q2	Diesel	3.000,00 liter	9,75
1	Eropak	Rollend materieel	Magazijn	Q3/Q4	Diesel	0,00 liter	0,00
1	Eropak	Verwarming	Magazijn	Q1/Q2	Gas	11.370,15 kWh	2,44
1	Eropak	Verwarming	Magazijn	Q3/Q4	Gas	3.955,67 kWh	0,85
1	Houben	Verwarming	Kantoor	Q1/Q2	Gas	384,77 kWh	0,08
1	Houben	Verwarming	Kantoor	Q3/Q4	Gas	384,77 kWh	0,08
1	Houben	Verwarming	Kantoor	Q1/Q2	Gas	16.674,30 kWh	3,57
1	Houben	Verwarming	Kantoor	Q3/Q4	Gas	16.674,30 kWh	3,57
1	Future Clima	Verwarming	Kantoor	Q1/Q2	Gas	4.553,49 kWh	0,98
1	Future Clima	Verwarming	Kantoor	Q3/Q4	Gas	2.796,40 kWh	0,60
1	Houben	Verwarming	Werven	Q1/Q2	Gas	13.844,23 kWh	2,97
1	Houben	Verwarming	Werven	Q3/Q4	Gas	78.448,34 kWh	16,80
2	Houben	Elektriciteit	Kantoren	Q1/Q2	Elektriciteit - grijs	51.960,11 kWh	8,68
2	Houben	Elektriciteit	Kantoren	Q3/Q4	Elektriciteit - grijs	45.657,23 kWh	7,62
1	Houben	Werfmaterieel	Werven	Q1/Q2	Diesel	90.800,00 liter	295,19
1	Houben	Werfmaterieel	Werven	Q3/Q4	Diesel	44.032,00 liter	143,15
2	Eropak	Elektriciteit	Kantoren	Q1/Q2	Elektriciteit - grijs	62.991,00 kWh	10,52
2	Eropak	Elektriciteit	Kantoren	Q3/Q4	Elektriciteit - grijs	58.264,40 kWh	9,73
2	Future Clima	Elektriciteit	Kantoor	Q1/Q2	Elektriciteit - groen	4.369,10 kWh	0,00
2	Future Clima	Elektriciteit	Kantoor	Q3/Q4	Elektriciteit - groen	3.353,48 kWh	0,00
2	Houben	Elektriciteit	Werven	Q1/Q2	Elektriciteit - grijs	181.199,82 kWh	30,26
2	Houben	Elektriciteit	Werven	Q3/Q4	Elektriciteit - grijs	300.269,18 kWh	50,14
2	Houben	Elektriciteit	Werven	Q1/Q2	Elektriciteit - groen	162.652,46 kWh	0,00
2	Houben	Elektriciteit	Werven	Q3/Q4	Elektriciteit - groen	190.937,34 kWh	0,00
2	Houben	Elektriciteit	Wagenpark	Q1/Q2	Elektriciteit - grijs	22.271,29 kWh	3,72
2	Houben	Elektriciteit	Wagenpark	Q1/Q2	Elektriciteit - grijs	14.661,48 kWh	2,45
2	Aluglas	Elektriciteit	Wagenpark	Q3/Q4	Elektriciteit - grijs	27.611,82 kWh	4,61
2	Aluglas	Elektriciteit	Wagenpark	Q3/Q4	Elektriciteit - grijs	32.330,30 kWh	5,40
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q1/Q2	Diesel	41.279,42 liter	134,20

1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q3/Q4	Diesel	34.883,56 liter	113,41
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q1/Q2	Diesel	29.815,99 liter	96,93
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q3/Q4	Diesel	22.892,03 liter	74,42
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q1/Q2	Benzine E5	6.648,93 liter	19,47
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q3/Q4	Benzine E5	6.835,53 liter	20,01
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q1/Q2	Benzine E10	9.152,55 liter	25,60
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q3/Q4	Benzine E10	9.096,04 liter	25,44
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q1/Q2	Diesel	10.226,19 liter	33,25
1	Houben	Wagenpark	Wagenpark	Q3/Q4	Diesel	9.052,77 liter	29,43