



CO2 REDUCTIEMAATREGELEN VOORTGANGSRAPPORT 2026



REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangsrapport 2026

HET REDUCTIEPLAN VOOR DE ACTIVITEITEN VAN BOUWWERKEN DE RAEDT IVAN NV (SCOPE 1 & 2)

Het reductieplan bestrijkt een periode van 6 jaar (2025-2030) om de absolute emissiereductie te bereiken.

Dit document bevat de identificatie van mogelijke maatregelen om scope 1 en 2 emissies te verminderen. Voor een juiste inschatting van de specifieke impact en investeringskosten werd een studie gedaan voordat investeringen worden gedaan.

Als al deze maatregelen uiterlijk in 2030 zijn geïmplementeerd, zal de jaarlijkse voetafdruk in 2030 30% lager zijn dan in 2024.

Aangezien we bij Bouwwerken De Raedt Ivan in het basisjaar 2024 geen zakenreizen hebben gemaakt, is besloten om zakenreizen buiten de scope van de huidige maatregelidentificatie te laten. Bouwwerken De Raedt verbindt zich ertoe om zakenreizen in de komende jaren nauwkeurig te monitoren en hierover te rapporteren in de jaarlijkse update van de carbon footprint.



REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangsrapport 2026

1. INITIELE REDUCTIEMAATREGELEN

Deze tabel geeft een overzicht van reductiemaatregelen die we bij Bouwwerken De Raedt hebben geïdentificeerd om Scope 1 en 2 emissies te verminderen. Aangezien het identificeren van reductiemaatregelen een iteratief proces is en er nog specifieke studies moeten worden uitgevoerd, is het mogelijk dat de keuzes m.b.t. de implementatie van reductiemaatregelen in de loop van de tijd worden aangepast. In onderstaande tabel is de impact van de individuele reductiemaatregelen te vinden, evenals de totale impact van de implementatie van de reductiemaatregelen.

Reductiemaatregel 2024	Reductiepotentieel* (tCO2e)
Bestelwagens: gebruik van HVO100 in plaats van diesel, tot 50% van de totaal gereden kilometers	123,91
Bestelwagens: elektrificatie, tot 35% van de totaal gereden kilometers	68,83
Personenwagens: elektrificatie tot 100% van de totaal gereden kilometers	32,87
Vrachtwagen: elektrificatie of gebruik van HVO100 in plaats van diesel, tot 100% van de totaal gereden kilometers	21,64
Netaansluiting & batterijsystemen op werven in plaats van stroomgroepen	13,06
Cursus 'Het nieuwe rijden'	12,06
Energie-efficiënte banden (bestelwagens)	3,62
Analyse van stationair draaien	-
Analyse van efficiënt gebruik van propaan	-
Totaal	276,00

Figuur 1: Overzicht van scope 1 en 2 initiële reductiemaatregelen



REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangsrapport 2026

Op basis van een analyse door onze externe partner en een workshop in maart 2025 zijn verschillende reductiemaatregelen geïdentificeerd en gerangschikt in de verwachte implementatieperiode in de onderstaande roadmap. Dit is een gezamenlijk overzicht dat is opgesteld door ons management en onze CO2-PL projectmanager, die de CO2-reductiestrategie controleert, en zal in de loop van de tijd worden bijgewerkt. Voor de invoering van een implementatie wordt elke maatregel geëvalueerd op basis van een kosten-batenanalyse. Als deze analyse een positief resultaat laat zien, wordt de maatregel geïmplementeerd.

YEAR	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 1	12% HVO100		25% HVO100			50% HVO100
	Bestelwagens: HVO100					
	10% elektrificatie		15% elektrificatie			25% elektrificatie
	Bestelwagens: Elektrificatie					
					100% elektrificatie	
	Personenwagens: Elektrificatie					
			100% HVO100 of elektrificatie			
			Vrachtwagen: HVO100 of elektrificatie			
		Opleiding ‘Het nieuwe rijden’				
		Analyse stationair draaien				
	Energie-efficiënte banden				20% reductie stookolie voor stroomgroepen	
	Analyse efficiënt gebruik van propaan voor roofing				Netaansluiting (groene elektriciteit) en/of batterijsystemen in plaats van stroomgroepen op bouwwerven	

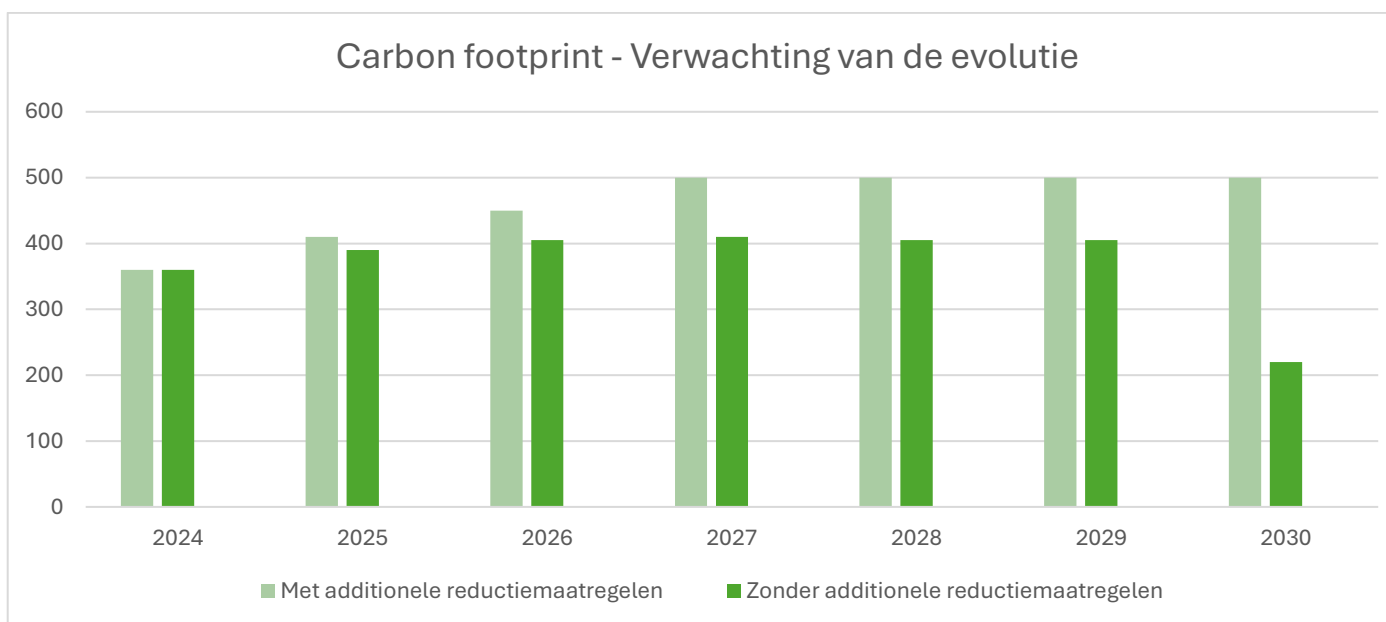
Target 2030

Figuur 2: Stappenplan voor de timing van reductiemaatregelen door Bouwwerken De Raedt



REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangsrapport 2026

Onderstaande figuur toont hoe de emissies verwacht worden te evolueren doorheen de tijd, rekening houdend met de opgestelde roadmap en de verwachte bedrijfsgroei. Door de sterke groei die verwacht wordt de komende jaren, wordt er verwacht dat de emissies eerst zullen stijgen. Echter zal deze stijging kleiner zijn dan in de situatie wanneer er geen reductiemaatregelen doorgevoerd zouden worden, aangezien er reeds vanaf 2025 maatregelen toegepast zullen worden.



Figuur 3: Verwachte evolutie van de emissies door Bouwwerken De Raedt Ivan

Indien er geen additionele reductiemaatregelen genomen zouden worden na 2024, zouden de emissies stijgen van 364 tCO₂e naar 498 tCO₂e, een stijging van 36,90%. Echter, door de geplande reductiemaatregelen te nemen zal het mogelijk zijn om toch een reductie van de emissies te bekomen, ondanks dat er een stijging zou zijn van de operationele activiteiten.



REDUCTIEMAATREGELN – Voortgangsrapport 2026

2. VOORTGANG MAATREGELN 2026

In 2026 werd een herziening van de lijst met reductiemaatregelen uitgevoerd. Op basis van grondig onderzoek en overleg met verschillende stakeholders werd beslist om niet langer in te zetten op een stapsgewijze overgang via HVO100 voor bestelwagens, maar rechtstreeks over te schakelen naar elektrificatie. Deze keuze werd gemaakt omdat een tussenfase met alternatieve brandstoffen voor bestelwagens niet noodzakelijk wordt geacht, waardoor onmiddellijk gekozen wordt voor elektrische oplossingen. Er werd hierdoor ook een herziening uitgevoerd van de doelstellingen voor elektrificatie van de bedrijfsvoertuigen, met als doel dat de impact van de reductiemaatregelen gerelateerd aan de voertuigen voldoende is om de eerder opgestelde doelstelling te bereiken. Concreet betekent dit dat er in 2027 gemikt wordt op minstens 25% van de gereden kilometers met elektrische bedrijfswagens uit te voeren, en er in 2030 gemikt wordt op minstens 75% van de gereden kilometers.

Daarnaast zal onderzocht worden of HVO100-brandstof ingezet kan worden op werven waar het, omwille van praktische beperkingen, onvermijdelijk is om gebruik te maken van stroomgroepen. Deze beoordeling zal per site en op ad-hoc basis gebeuren, afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Om die reden is het momenteel niet mogelijk om hiervoor een concreet reductiepotentieel in te schatten, aangezien dit afhankelijk is van verschillende operationele factoren.

De impact van deze aangepast maatregelen en timing hiervan is terug te vinden in onderstaande overzichten.



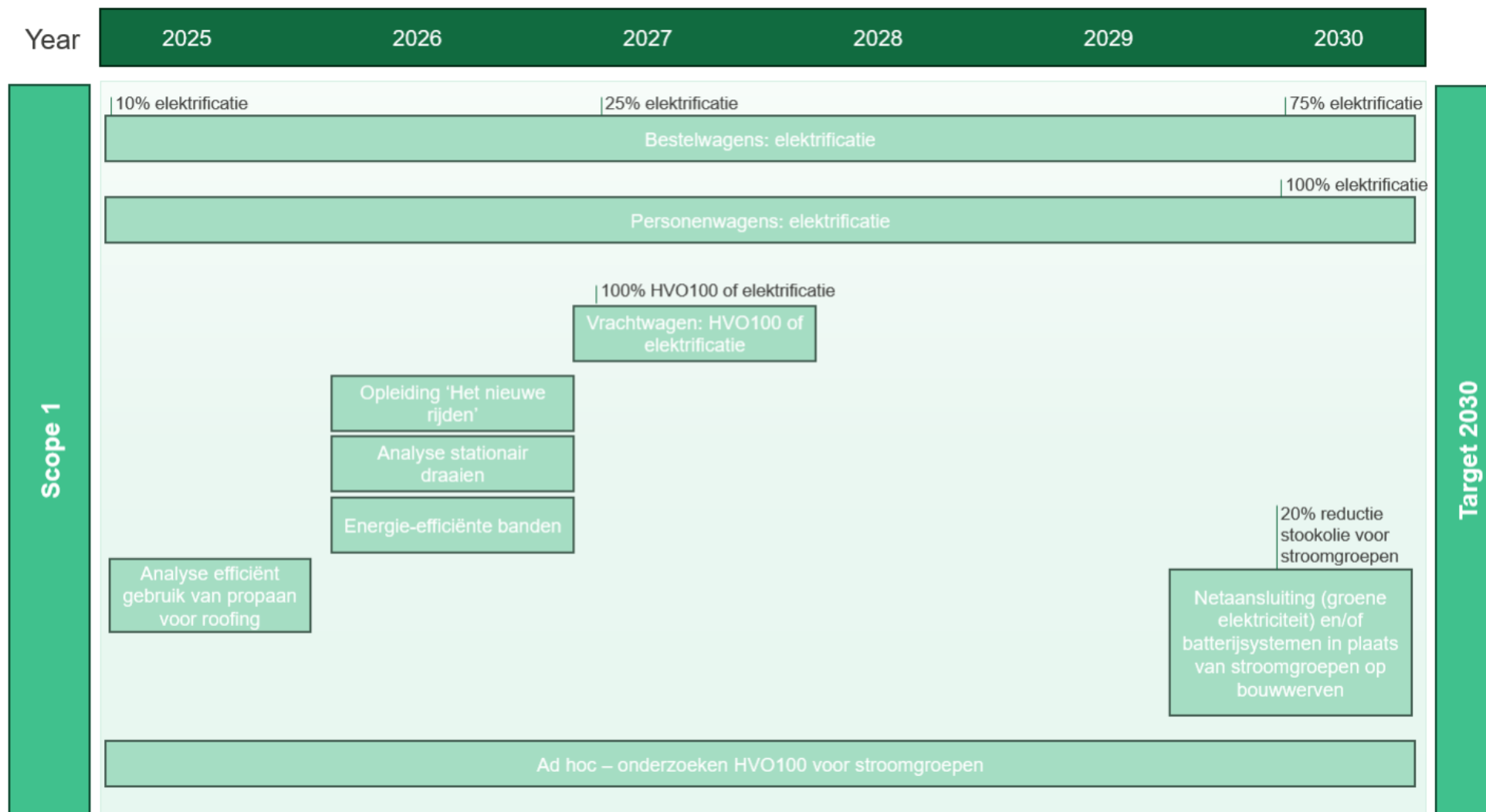
REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangsrapport 2026

Reductiemaatregel Herziening 2026	Reductiepotentieel* (tCO2e) Initieel	Reductiepotentieel* (tCO2e) Herzien
Bestelwagens: gebruik van HVO100 in plaats van diesel, tot 50% van de totaal gereden kilometers	123,91	0
Bestelwagens: elektrificatie, tot 75% van de totaal gereden kilometers	68,83	206,50
Personenwagens: elektrificatie tot 100% van de totaal gereden kilometers	32,87	32,87
Vrachtwagen: elektrificatie of gebruik van HVO100 in plaats van diesel, tot 100% van de totaal gereden kilometers	21,64	21,64
Netaansluiting & batterijsystemen op werven in plaats van stroomgroepen	13,06	13,06
Cursus 'Het nieuwe rijden'	12,06	12,06
Energie-efficiënte banden (bestelwagens)	3,62	3,62
Analyse van stationair draaien	-	
Analyse van efficiënt gebruik van propaan	-	
Totaal	276,00	289,76

Figuur 4: Herziening reductiemaatregelen



REDUCTIEMAATREGELEN – Voortgangrapport 2026



Figuur 5: Herzien stappenplan voor timing reductiemaatregelen