

# Voortgangsrapport 1 : CO2- prestatieladder januari – juni 2024

Rapportageperiode: 1 januari tot en met 30 juni 2024.

Vergelijkingsperiode: /

## 1. Inleiding

Gemoco legt periodiek de CO2-emissies vast conform de CO2-prestatieladder. Dit voortgangsrapport behandelt de emissies over het eerste semester van 2024, maar kan deze niet vergelijken met de eerste periode 2023, daar 2023 ons referentiejaar is en er data voorhanden is halfjaarlijks.

## 2. Boundary

Gemoco nv voert bouw- en wegebouwprojecten uit. Particulieren, bedrijven en overheden kunnen beroep op ons doen voor de realisatie van woningen, appartementen, private werken en overheidsopdrachten. Gemoco nv verwerkt en bewerkt het overschot van sloop- en ontmantelingswerken. Gesloopt of afgebroken materialen worden hergebruikt als funderingsmaterialen. Vooral beton en asfalt komen terecht in een breekinstallatie die het verkleint en zeeft. Bouw- en puinafval wordt verwerkt in het eigen recyclingdepot achter het bedrijf.

Contactpersonen emissie-inventaris: Moors Carmen

Verantwoordelijken stuurcyclus: Moors Carmen

Eindverantwoordelijke: Bestuur Gemoco nv zijnde Moors Arnaud, Schreurs Kristof en Moors Carmen

De rapportageperiode loopt van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.

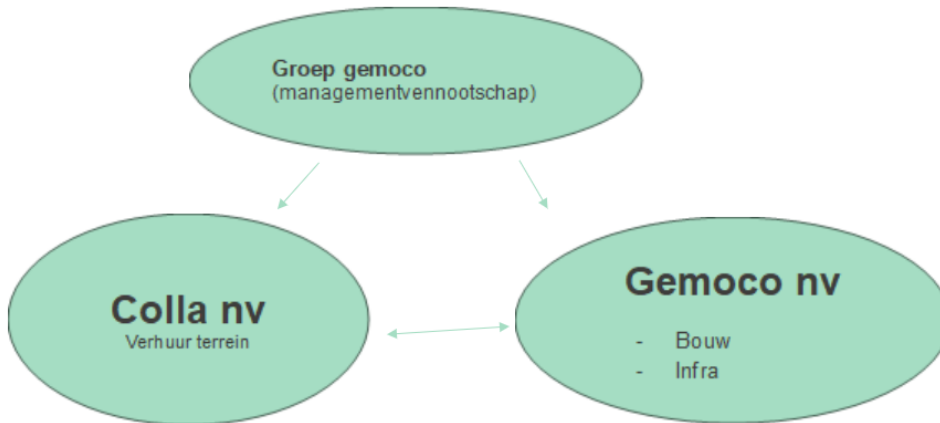
Het basisjaar is 2023 op basis van beschikbaarheid van de vereiste gegevens voor de emissie-inventaris.

De rapportage omvat enkel Gemoco nv. De rapportage sluit aan bij de afbakening zoals vastgesteld bij de initiële analyse voor implementatie van de CO2-prestatieladder.

De emissies zijn ingedeeld volgens het Greenhouse Gas Protocol in scope 1, scope 2 en scope 3. Scope 1 omvat directe emissies uit eigen installaties en voertuigen, waaronder brandstoffen voor wagenpark, materieel en mazout voor verwarming. Scope 2 omvat indirecte emissies uit aangekochte elektriciteit. Scope 3 omvat overige indirecte emissies. Voor dit rapport is scope 3 opgenomen voor zakelijke reizen per vliegtuig.

Gemoco is nog steeds een “kleine organisatie” (onder de 2.000 ton per jaar)

- Kantoren en bedrijfsruimten: 143,35 ton CO2e
- Bouwplaatsen en productielocaties: 1.796,30 ton CO2e



### 3. Berekeningsmethodiek

Deze periodieke rapportage volgt de richtlijnen van de CO2-prestatieladder (handboek 3.1).

De emissiefactoren zijn bepaald op basis van co2emissiefactoren.be, aangevuld met relevante Belgische factoren waar beschikbaar. De berekeningen gebruiken Well-To-Wheel emissiefactoren zodat de volledige energieketen is opgenomen.

### 4. Berekening CO2-uitstoot

Dit hoofdstuk vat de CO2-uitstoot samen voor de periode 1 januari 2024 tot en met 30 juni 2024. De rapportage omvat scope 1 en 2 volledig voor de aangeleverde activiteiten, aangevuld met scope 3 voor business travel.

Categorie	CO2 (ton)	Aandeel	Scope
Wagenpark	455,57	49 %	1
Machines	465,60	50 %	1
Elektriciteit	16,53	2 %	2
Verwarming	1,33	0 %	1
Business travel	0	0 %	3
<b>TOTAAL</b>	<b>939,03</b>	<b>100%</b>	<b>1, 2, 3</b>

## Scopeverdeling voor 2024.

Scope	CO2 (ton)	Aandeel
Scope 1	921,17	98 %
Scope 2	16,53	2 %
Scope 3	0,00	0 %
<b>TOTAAL</b>	<b>939,03</b>	<b>100%</b>

### Scope 1 emissies

Scope 1 bedraagt 1.903,67 ton CO2. Het grootste aandeel komt uit diesilverbruik in het wagenpark en diesilverbruik voor materieel. Verwarming op mazout vormt een afzonderlijke bron binnen scope 1.

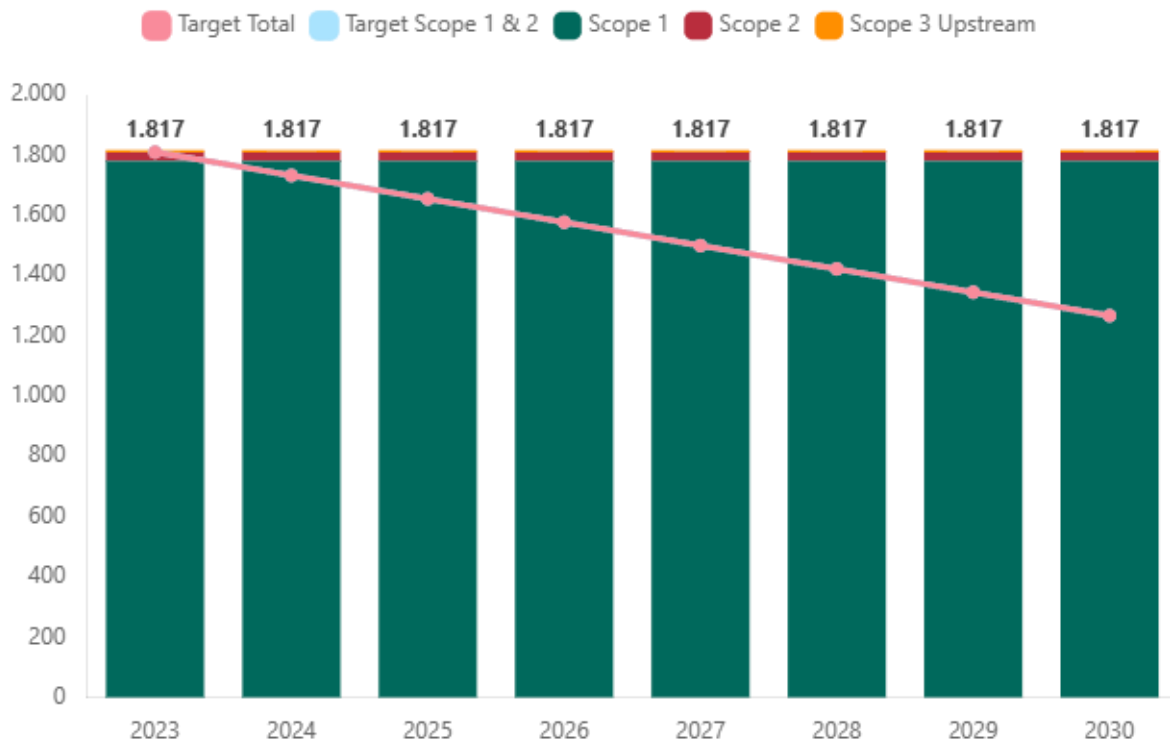
### Scope 2 emissies

De totale uitstoot scope 2 emissies bedraagt 16,53 ton CO2. Scope 2 bestaat uit aangekochte elektriciteit voor gebouwen en uit elektriciteit voor elektrische voertuigen binnen het wagenpark. In 2023 is een belangrijk deel van het elektriciteitsverbruik geregistreerd als 'electriciteit groen ' met niet afkomstig uit België, wat resulteert 16,53 ton CO2 in de berekening.

### Scope 3 emissies

Voor scope 3 is rapportage opgenomen voor zakelijke vliegvluchten. Deze zijn nog niet uitgevoerd voor eerste semester 2024.

## 5. Voortgang



Aan de hand van deze grafiek zien we dat wij voor eind 2030 voor onze 30% reductie op 1.267,17 tCO<sub>2</sub>e moeten uitkomen. Voor 2024 zien we op de grafiek dat wij ongeveer rond 1.700 moeten uitkomen. Als we nu op 30/06/2024 op 939,03 zitten, gaan we dit niet halen en is de verwachting dat we zelfs op 31/12/2024 zelfs licht stijgen.

## 6. Analyse

T.o.v. 2023 hebben wij 2 vrachtwagens meer in gebruik en zelfs 3 bedrijfswagen meer aangekocht. Te verwachten is dan dat we een stijging gaan zien van het dieselverbruik.

Er is 1 persoonswagen minder ten opzichte van 2023 maar die gaat pas eind 2024 omgezet worden naar een elektrische wagen. Dat verschil gaat dus miniem zijn in de voetafdruk 2024.

De zonnepanelen zijn actief sinds april 2024. Maar vermits scope 2 maar een invloed heeft van 2% gaat deze inpakt op onze totale uitstoot niet significant zijn.

We weten dat we in 2024 meer gaan moeten afvoeren van gronden. Te verwachten is dus een lichte stijging ten opzichte van 2023 voor het totale dieselverbruik, scope 1.

## 1. Doelstellingen

De doelstellingen volgen de reductiestrategie zoals vastgesteld in het reductieplan met basisjaar 2023. De tabel hieronder herneemt de doelstellingen en plaatst de resultaten van het eerste semester 2024 in deze context.

<b>Doelstelling</b>	<b>Te realiseren tegen</b>	<b>Absolute reductie in 2030 t.o.v. 2023</b>	<b>Relatieve reductie t.o.v. totale uitstoot 2023</b>	<b>Status 2024</b>
PV-installatie	2024	33t	2%	Gerealiseerd
Groenestroomcontract	2024	30t	2%	Ja, maar niet Belgisch
HVO100 – 60% Witte diesel	2027	450t	23%	Voorstudie
Elektrificatie 100% personenwagens	2028	40t	2%	2 Personenwagens elektrisch aangekocht 2024
Elektrificatie 25 % bestelwagens	2027	33t	2%	Planning 2027
Elektrificatie 25 % vrachtwagens	2029	152t	9%	Planning 2029
Elektrificatie 25 % andere materiaal	2029	238t	12%	Studies
Voertuigmaatregelen: start-stop, bandenspan, eco-driving	2025	33t	2%	Gedeeltelijk
Elektrische verwarming gebouwen	2027	35t	2%	Voorstudie

We streven naar een reductie van 30% in 2030. Dit gaan we proberen te behalen door ons te blijven verdiepen in elektrificatie, HVO en batterijen. Zodra de condities rond deze middelen gunstiger worden en het bedrijfseconomisch haalbaar is, zullen wij deze omschakeling moeten maken in het kader van onze CO2-reductie. De eerste gesprekken met eventuele partners zijn al van start gegaan.

Het ambitieniveau van Gemoco blijft ongewijzigd. Gemoco nv positioneert zich als middenmoot binnen de bouwsector, doordat we certificatie niveau 3 hebben en dat er meer B & C maatregelen zijn dan A met een evenwicht tussen ambitie en praktische uitvoerbaarheid. Er zijn geen wijzigingen aangebracht aan de strategie of de vastgestelde maatregelen.