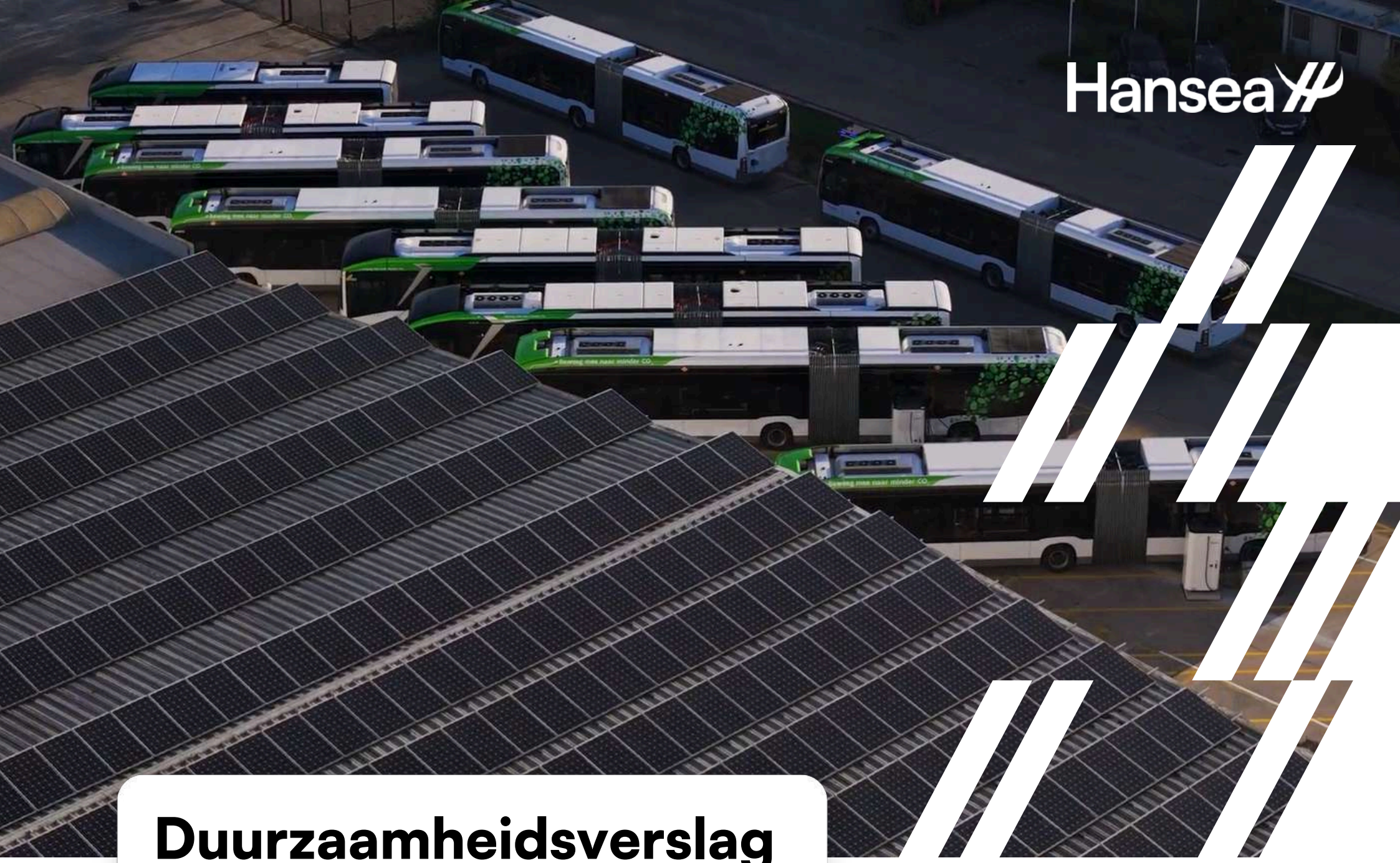


Duurzaamheidsverslag

Rapportageperiode: boekjaar 2025

Inhoudstafel

Algemene informatie

Introductie 4

Bedrijfscontext 6

Algemene toelichtingen 9

Onze planeet

Klimaatverandering 16

Vervuiling 30

Water 33

Grondstoffengebruik en afval 37

Onze mensen

Gelijke kansen 47

Gezondheid & veiligheid 49

Leren & ontwikkelen 52

Onze passagiers & gemeenschappen

Verkeersveiligheid 55

Passagierstevredenheid 58

Bedrijfsvoering

Ethiek & compliance 61

Cyberbeveiliging & gegevensbescherming 63

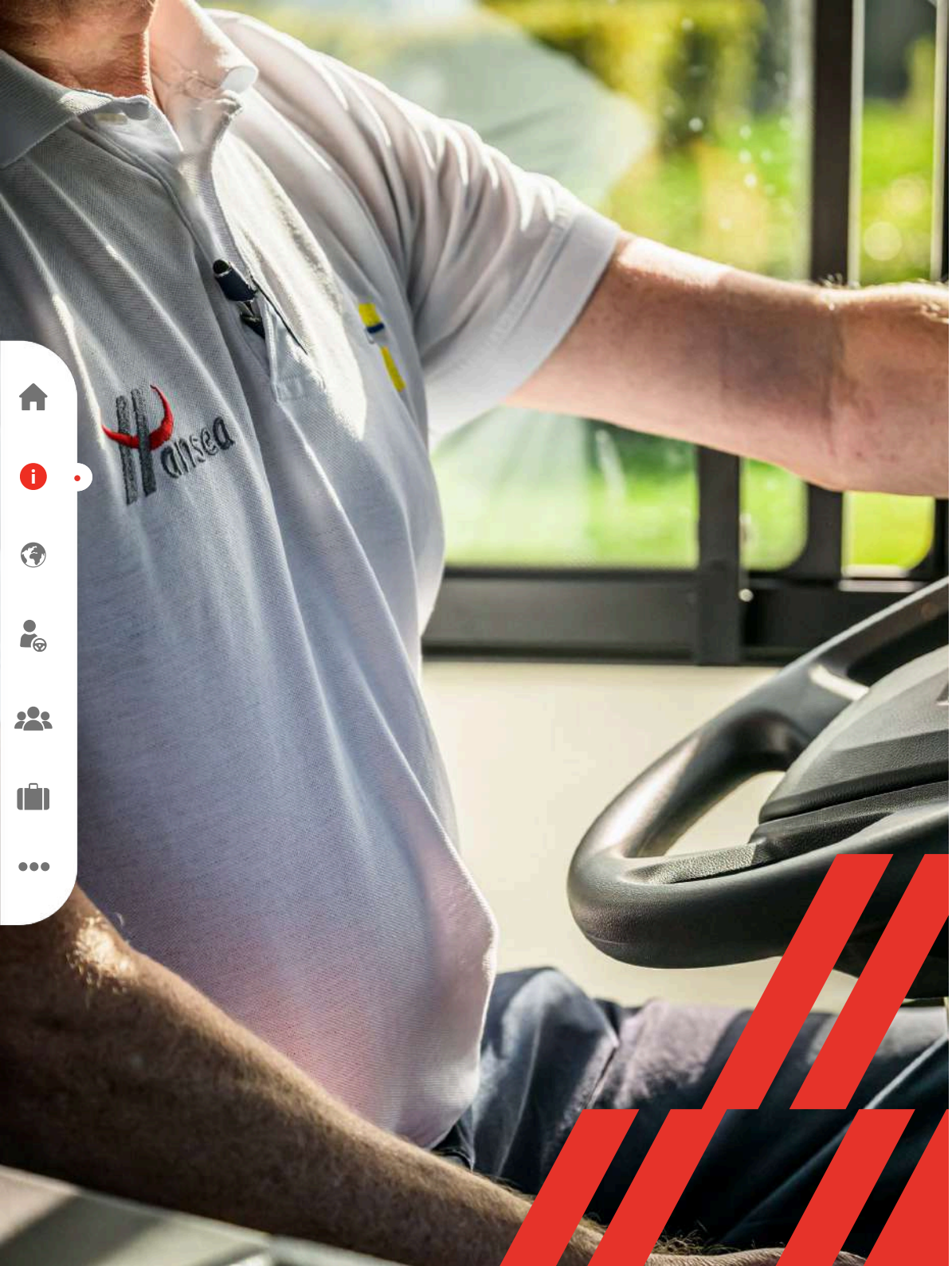
Duurzame zakelijke relaties 64

Auditverslag 66

Over dit verslag

Dit duurzaamheidsverslag is opgesteld in lijn met de (vereenvoudigde) Europese Sustainability Reporting Standards (ESRS) zoals voorgesteld na Omnibus I. Alle kwantitatieve gegevens opgenomen in de bijlage werden gecontroleerd door de externe auditor van Hansea volgens het ISAE 3000-kader. De CO_2-voetafdruk werd nagekeken volgens de ISO 14064-3 methodologie.

Hansea kiest er bewust voor om deze stap eerder te zetten, vóór de momenteel verwachte CSRD-rapportering (eerste rapport in 2028 over boekjaar 2027). Met dit verslag wil Hansea transparant zijn over haar duurzaamheidsimpact en vooruitgang, en tegelijk haar prestaties proactief verbeteren.



De context van Hansea

Voordat we ingaan op onze duurzaamheidsprestaties en toekomstige initiatieven, is het belangrijk om de context te begrijpen waarin Hansea actief is. Dit hoofdstuk start met een introductie van onze duurzaamheidsstrategie en een boodschap van onze Managing Director.

Vervolgens beschrijft het de belangrijkste informatie over onze bedrijfsstructuur, waar we actief zijn, en onze eigen activiteiten en waardeketen (ESRS 2 SBM-1).

Tot slot worden onze algemene duurzaamheidsgerelateerde toelichtingen weergegeven, waarmee wordt voldaan aan de vereisten van ESRS 2. Deze omvatten onder meer hoe we duurzaamheids-thema's beheren, hoe we rekening houden met input van stakeholders, en de aanpak en resultaten van onze dubbele materialiteitsanalyse.

De duurzaamheidsstrategie van Hansea is afgestemd op internationaal erkende normen en kaders. We baseren ons op relevante ISO-normen om onze managementsystemen en rapporteringspraktijken te structureren, en we dragen als UN Global Compact deelnemer bij aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (SDG's) door onze belangrijkste milieu-, sociale en governance-impact op een gestructureerde en transparante manier aan te pakken.

Inhoud

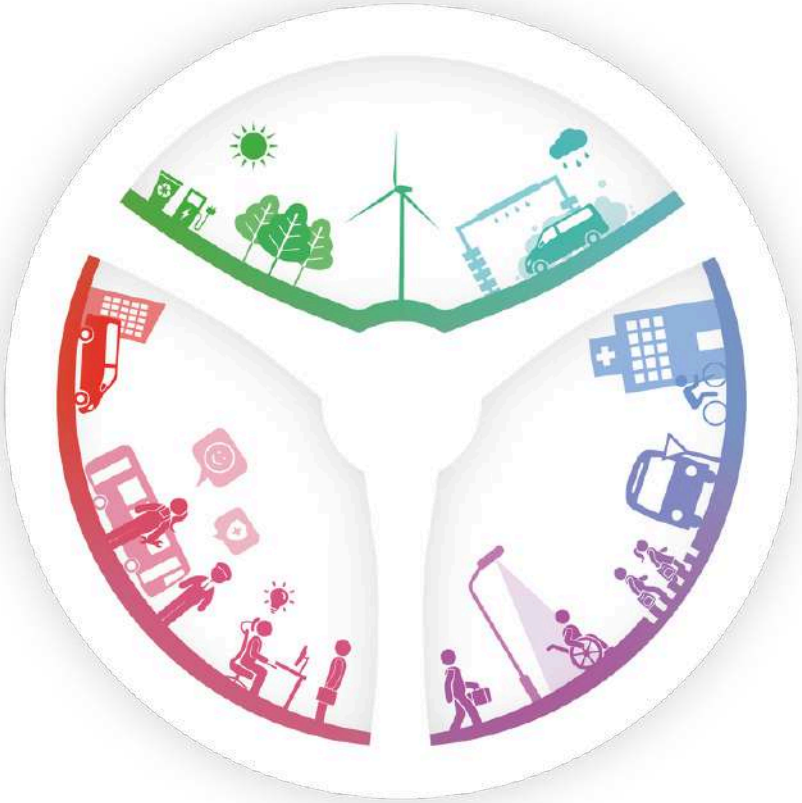
Introductie

Bedrijfscontext

Algemene toelichtingen

Onze verantwoordelijkheid

Trotse mensen. Veilige passagiers. Blije gemeenschappen. Een gezonde planeet.



Voor Hansea betekent duurzaamheid dat we onze verantwoordelijkheid nemen. Voor onze mensen, onze passagiers en gemeenschappen, en onze planeet.

We hebben deze samengebracht in onze duurzaamheidsstrategie, gekend als het ‘Duurzaamheidsstuur’. Dit stuur geeft ons houvast en helpt ons de juiste keuzes te maken op weg naar een duurzamer Hansea. Hansea past een principes-gebaseerde aanpak toe: acties worden ontworpen om positieve effecten in één domein te vergroten zonder onbedoelde negatieve impact op andere domeinen.

Onze mensen
We willen een fijne, veilige werkplek bieden waar iedereen zichzelf kan zijn, zich gewaardeerd voelt en kansen krijgt om te groeien.

Onze passagiers & gemeenschappen
Verkeersveiligheid en passagierstevredenheid staan centraal in alles wat we doen. We verbinden gemeenschappen en streven ernaar dit op de best mogelijke manier te doen.

Onze planeet
We werken eraan om onze impact op het milieu te verkleinen. We focussen op minder CO2-uitstoot, het opvangen en hergebruiken van water, het voorkomen van vervuiling en verantwoord omgaan met afval.

De weg vooruit
De richting die Hansea inslaat, is duidelijk, ook al moeten sommige delen van de route nog nader worden bekeken. De weg die voor ons ligt, kan wat hobbels bevatten, maar dankzij onze strategie blijven wij aan het stuur zitten en kunnen we inspelen op uitdagingen op de route naar een duurzamere en beter verbonden toekomst.

Onze verantwoordelijkheid:
Trotse mensen. Veilige passagiers. Blije gemeenschappen. Een gezonde planeet.

Een boodschap van onze Managing Director

Bouwen aan een beter Hansea, jaar na jaar



Dit is het eerste duurzaamheidsverslag van Hansea, en ik ben trots op wat het vertegenwoordigt: een duidelijk en transparant overzicht van waar we vandaag staan, wat we al hebben bereikt, en waar we weten dat we moeten verbeteren. Het toetreden tot de UN Global Compact in 2025 was een belangrijke stap voor ons. Het creëert een duidelijke verwachting, intern en extern, dat we handelen met integriteit, mensenrechten respecteren en onze milieu- en sociale verantwoordelijkheden ernstig nemen.

Wij zijn een bedrijf met diepe wortels in gemeenschappen in heel België. Elke dag vertrouwen duizenden mensen op ons om naar school, medische afspraken, werk of andere bestemmingen te gaan. Met deze verantwoordelijkheid komt zowel positieve als negatieve impact en we willen beide duidelijk begrijpen. Sommige elementen in dit verslag tonen sterke vooruitgang: de verdere elektrificatie van onze vloot, lagere emissies, constante verbeteringen in passagiersveiligheid en beter inzicht in onze waardeketen. Andere delen tonen waar we nog werk hebben, vooral op vlak van datakwaliteit, werkdruk en de complexiteit van onze waardeketenemissies.

Tegelijk moeten we realistisch blijven. De uitdagingen in onze sector: personeelstekorten, stijgende verwachtingen van klanten en snel veranderende regelgeving, blijven bestaan. Daarbovenop werken we in een periode van geopolitieke onzekerheid, wat langetermijnplanning moeilijker maakt. Duurzaamheid zal niet eenvoudiger worden, maar veeleisender. Net daarom is transparantie belangrijk. Door te tonen wat we goed doen en waar verbetering nodig is, blijven we eerlijk tegenover onszelf en de gemeenschappen die we bedienen.

Vooruitkijkend is onze focus eenvoudig: blijven verbeteren.

- Verbeteren hoe we onze impact meten en opvolgen.
- Verbeteren hoe we samenwerken met leveranciers.
- Verbeteren hoe we onze diensten ontwerpen zodat ze veilig, betrouwbaar en met lage impact blijven.
- En vooral: blijven verbeteren hoe we onze mensen ondersteunen, want zonder hen is niets van dit alles mogelijk.

Dit rapport is geen eindmeet. Het is een startpunt. Hansea beweegt in de juiste richting, maar de reis gaat verder en we blijven ons volledig inzetten om het elk jaar beter te doen.

Joris Larosse
Managing Director

Geografische aanwezigheid

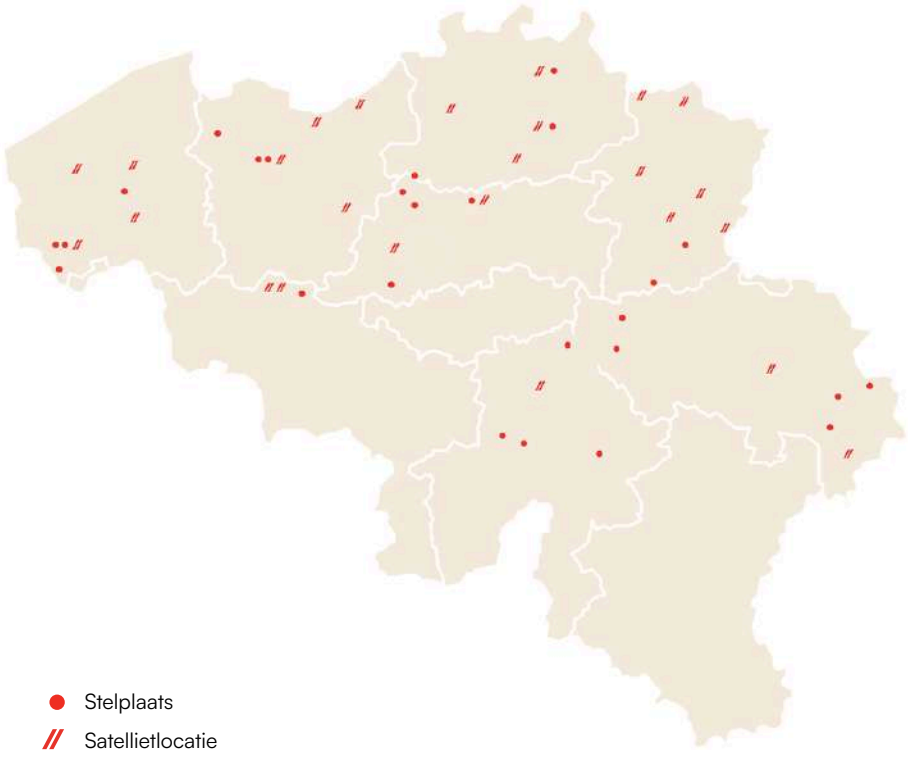
Nationaal netwerk van 47 locaties

Hansea is het grootste private bus- en touringcarbedrijf in België en biedt personenvervoersdiensten aan voor zowel overheden als private klanten. De onderneming levert een breed gamma aan mobiliteitsoplossingen, waaronder openbaar busvervoer, schoolvervoer, personeelsvervoer, touringcarreizen en evenemententransport.

Hansea is actief in heel België via een groeiend nationaal netwerk van 47 locaties. Deze locaties bestaan voornamelijk uit operationele stelplaatsen vanwaar transportdiensten worden gepland, gecoördineerd en uitgevoerd. De meeste stelplaatsen richten zich op openbaar vervoer dat wordt uitgevoerd onder contract met vervoersautoriteiten zoals De Lijn en TEC. Vanuit deze lokaal verankerde sites werkt Hansea nauw samen met regionale stakeholders om betrouwbare en efficiënte vervoersdiensten te leveren die afgestemd zijn op lokale mobiliteitsbehoeften.

Naast haar activiteiten binnen openbaar vervoer heeft Hansea ook meerdere locaties die gespecialiseerd zijn in touringcarvervoer. Deze sites, waaronder Genk, Lanaken, Antwerpen, Herentals, Wachtebeke en Heist-op-den-Berg, richten zich op charterdiensten zoals daguitstappen, meerdaagse reizen, personeelsvervoer en evenementengerelateerd transport. Deze complementaire activiteit stelt Hansea in staat om contractgebonden openbaar vervoer te combineren met flexibel, klantgericht personenvervoer.

De hoofdzetel van de onderneming bevindt zich in Antwerpen, waar de centrale management- en ondersteunende functies zijn ondergebracht. Vanuit deze locatie wordt expertise gedeeld binnen de organisatie op het vlak van operaties, vlootbeheer, planning, digitalisering, veiligheid en duurzaamheid. Deze gecentraliseerde ondersteuningsstructuur maakt het mogelijk voor Hansea om sterke lokale autonomie te combineren met consistente processen, kwaliteitsnormen en strategische richting in het hele land.



Bedrijfsstructuur

Hansea en InfraMobility

Personenvervoer
Binnen haar activiteiten op het vlak van personenvervoer ondersteunt Hansea overheden, bedrijven, scholen en organisaties bij het organiseren van toegankelijke, betrouwbare en efficiënte mobiliteit.

De onderneming combineert een sterke regionale aanwezigheid met operationele expertise, ondersteund door gecentraliseerde functies die zorgen voor consistentie en efficiëntie op groepsniveau.

De activiteiten van Hansea omvatten verschillende kernsegmenten:

- **geregeld vervoer:** contractgebonden busdiensten uitgevoerd voor vervoersautoriteiten;
- **bijzonder geregeld vervoer:** waaronder schoolvervoer en personeelsvervoer;
- **touringcar- en charterdiensten:** flexibele transportoplossingen voor groepen, evenementen en toerisme;
- **vervoer op maat**: vraaggestuurd vervoer in gebieden of tijdsperiodes zonder vaste routes.

Omzet
208
Miljoen euro

Medewerkers
1.905
Headcount

Klanten
1.587
Unieke klanten

Voertuigen
1.334
Voertuigen

Kilometers
56.000.000
Kilometers

Organisatie en netwerk
De oorsprong van Hansea gaat terug tot 1995, toen het Zweedse bedrijf Linjebuss verschillende lokale busbedrijven in België samenbracht. In de loop der jaren sloten steeds meer ondernemingen zich aan, waardoor een groepsstructuur ontstond die lokale verankering en regionale expertise combineert met de operationele kracht van een grotere organisatie. Elke stelplaats opereert dicht bij haar klanten en regio, wat zorgt voor sterke lokale betrokkenheid en snelle respons.

De onderneming heeft als missie innovatieve, duurzame en efficiënte mobiliteitsoplossingen te bieden die mensen en gemeenschappen met elkaar verbinden. Hansea wil daarbij optreden als een betrouwbare mobiliteitspartner, een aantrekkelijke werkgever en een erkende speler in haar kernmarkten.

InfraMobility
Hansea maakt deel uit van InfraMobility, het mobiliteitsnetwerk en het holdingplatform waaronder Hansea in België en Munckhof in Nederland vallen. InfraMobility zorgt voor de strategische koers en afstemming, en ondersteunt haar werkmaatschappijen door kennisuitwisseling en professionele ondersteuning op groepsniveau te faciliteren, waarbij de lokale identiteit en het ondernemerschap behouden blijven.

InfraMobility is een portfoliobedrijf van DWS, een wereldwijde vermogensbeheerder met een langetermijninvesteringsstrategie. Via deze eigendomsstructuur beschikt Hansea over een stabiele aandeelhoudersbasis die duurzame groei, professionalisering en waardecreatie op lange termijn ondersteunt. De samenwerking binnen InfraMobility stelt Hansea in staat haar focus op innovatie, duurzaamheid en toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen verder te versterken, terwijl ze tegelijk nauw verbonden blijft met de gemeenschappen en klanten die ze bedient.

Strategie en businessmodel

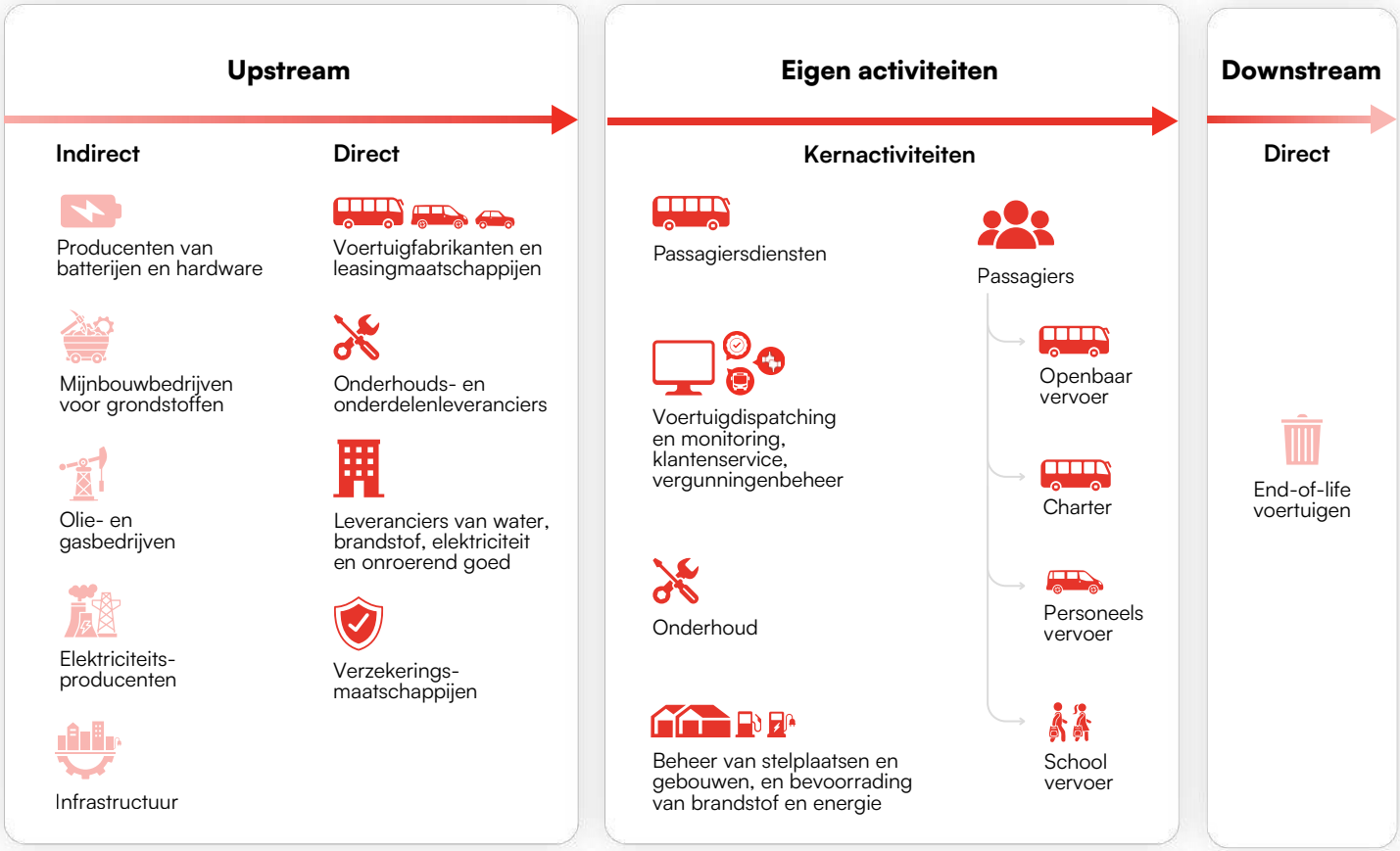
Rapporteringsvereiste SBM-1

Het is belangrijk om te begrijpen waar Hansea zich bevindt binnen haar waardeketen om duurzaamheidsimpacten, risico's en opportuniteiten te kunnen beoordelen over de volledige upstream en downstream waardeketen.

Personenvervoer
Een waardeketen bestaat uit upstream leveranciers, eigen activiteiten en downstream activiteiten.

Upstream partijen leveren alle inputs die nodig zijn om de vloot en faciliteiten van Hansea te laten functioneren. De belangrijkste directe leveranciers zijn voertuigfabrikanten en leasingmaatschappijen, onderhouds- en onderdelenleveranciers, energie- en vastgoedleveranciers, en verzekeringsmaatschappijen.

Deze leveranciers hebben op hun beurt eigen leveranciers, de indirecte leveranciers van Hansea, zoals producenten van batterijen en hardware, mijnbouwbedrijven voor grondstoffen, olie- en gasbedrijven, elektriciteitsproducenten en infrastructuurleveranciers.



Deze inputs, voertuigen, onderdelen, energie, infrastructuur en diensten, maken de eigen activiteiten van Hansea mogelijk. De eigen activiteiten omvatten het leveren van passagiersdiensten, voertuigdispatching en monitoring, klantenservice, vergunningenbeheer, vlootonderhoud, het beheer van stelplaatsen en gebouwen, en de bevoorrading van brandstof en energie. De transportdiensten omvatten onder meer openbaar vervoer, touringcarvervoer, personeelsvervoer en schoolvervoer.

Aan het einde van hun levensduur gaan voertuigen (en andere gebruikte materialen zoals banden) over naar downstream processen zoals doorverkoop, hergebruik, ontmanteling, recyclage of verwijdering.

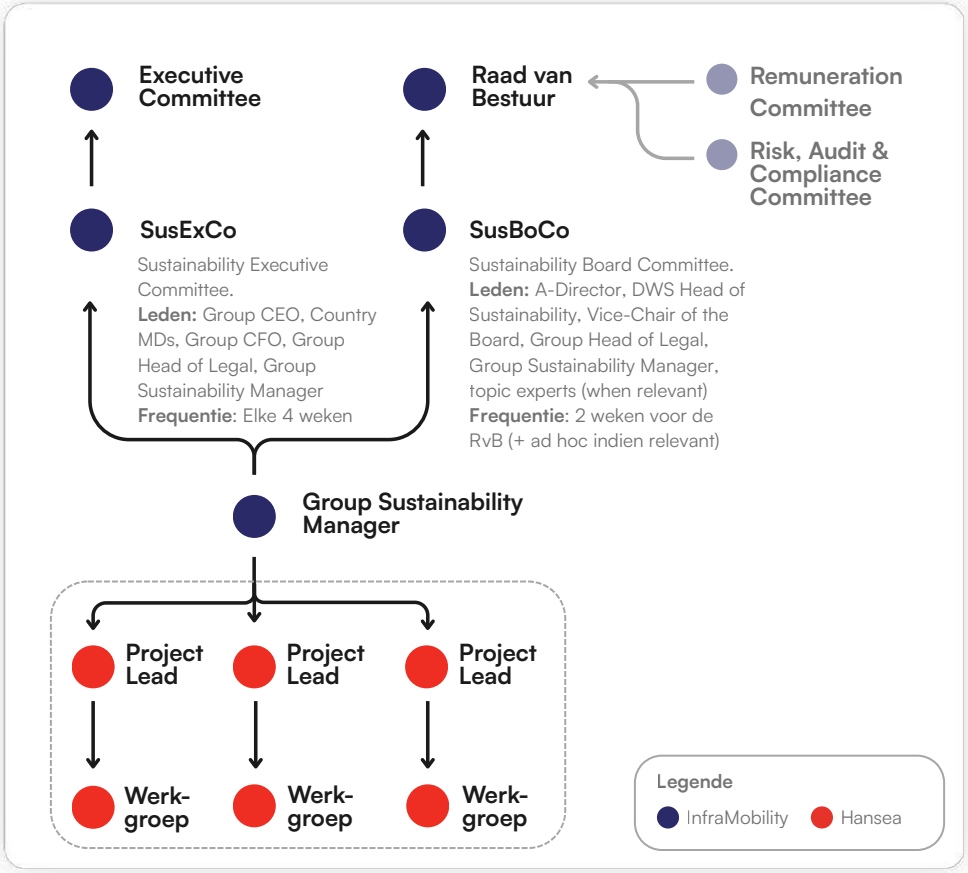
Governance van duurzaamheid

Rapporteringsvereisten GOV-1 tot en met GOV-5

Hansea beheert haar duurzaamheidswerking via een drielagige governance-structuur voor duurzaamheid, bestaande uit een toezichts-, management- en operationeel niveau. Duurzaamheid wordt op groepsniveau beheerd binnen InfraMobility, wat duidelijk weerspiegeld wordt in de governance-structuur van Hansea.

Het toezichtsniveau omvat twee hoofdcomités:

- Het **Sustainability Executive Committee (SusExCo**) fungeert als stuurcomité, keurt projecten goed en beheert afwijkingen van de duurzaamheidsroadmap. Relevante onderwerpen worden gerapporteerd aan het Group Executive Committee.
- Het **Sustainability Board Committee (SusBoCo)** is een specifiek comité binnen de Raad van Bestuur dat toezicht houdt op de duurzaamheidsprestaties. Belangrijke updates worden opgenomen in de bestuursdocumenten voor bespreking met de Raad van Bestuur.



Twee bijkomende comités dragen bij aan de governance van duurzaamheid: het **Remuneration Committee** valideert duurzaamheidsdoelstellingen binnen de variabele verloning van het management. Het **Risk, Audit & Compliance Committee** houdt toezicht op risicobeheer, inclusief duurzaamheids-gerelateerde risico's. Deze verantwoordelijkheden zijn gedocumenteerd in de Governance Note van InfraMobility.

Het operationele niveau bestaat uit projectwerkgroepen en projectleiders die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van duurzaamheidsgerelateerde projecten. Projecten worden opgezet met duidelijke tijdslijnen en evolueren van een CHANGE-fase (projectmatige implementatie) naar een RUN-fase (operationele verankering).

Het managementniveau vormt de brug tussen het toezichts- en het operationele niveau. De Group Sustainability Manager is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het duurzaamheidsprogramma, het opvolgen van de voortgang ten aanzien van de duurzaamheidsdoelstellingen en het ondersteunen van de realisatie van de projecten binnen de duurzaamheidsroadmap.

Governance van duurzaamheid

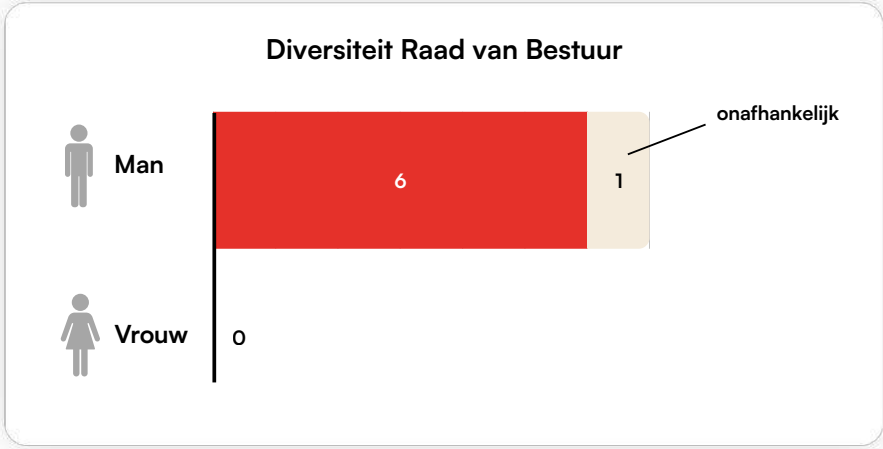
Rapporteringsvereisten GOV-1 tot en met GOV-5

Rol van de bestuurs-, toezichts- en managementorganen

Samenstelling en diversiteit

De overkoepelende management- en toezichtsstructuur van Hansea, georganiseerd op het niveau van InfraMobility, bestaat uit een Executive Committee met 7 uitvoerende leden en een Raad van Bestuur met 2 uitvoerende en 5 niet-uitvoerende bestuurders.

Het Executive Committee bestaat uit 6 mannen en 1 vrouw (86% mannelijk, 14% vrouwelijk). De Raad van Bestuur bestaat uit 7 mannelijke leden (100% mannelijk), waaronder 1 onafhankelijk lid dat optreedt als voorzitter.



Strategie en doelstellingen

Het regelmatige werk rond dubbele materialiteit van Hansea wordt ondersteund door een jaarlijks risicoproces dat helpt bij het identificeren van belangrijke Impacten, Risico's en Opportuniteiten (IRO's). De Raad van Bestuur en het Executive Committee evalueren deze resultaten en gebruiken ze om de groepsstrategie en belangrijke beslissingen te sturen. Duurzaamheidsdoelstellingen worden vastgelegd via een gestructureerd proces onder leiding van de Group Sustainability Manager, met input van inhoudelijke experten binnen elk domein. Het bepalen van het uiteindelijke ambitieniveau en de goedkeuring ervan ligt bij het SusExCo en het SusBoCo.

Duurzaamheidsdoelstellingen in verloning

Hansea hanteert een systeem van variabele verloning voor het topmanagement dat financiële, operationele, klant- en duurzaamheidsdoelstellingen omvat. Elke manager heeft minstens één duurzaamheidsdoelstelling, die minstens 10% van de variabele verloning vertegenwoordigt en voor bepaalde functies kan oplopen tot 30%. Deze doelstellingen zijn in lijn met de duurzaamheidsdoelstellingen van de onderneming en worden jaarlijks geëvalueerd.

Vaardigheden en expertise

Duurzaamheid omvat een brede waaier aan onderwerpen, waardoor niet kan worden aangenomen dat elk governance-orgaan over alle vereiste expertise beschikt voor een gedetailleerd toezicht. De drielagige governance-structuur zorgt ervoor dat dit wordt opgevangen. Het toezichtsniveau beschikt over uitgebreide ervaring in bedrijfsvoering en belangrijke risicodomeinen, evenals kennis van thema's zoals gezondheid en veiligheid en compliance. De Group Sustainability Manager brengt sterke expertise in domeinen zoals milieu, diversiteit en cyber. Op operationeel niveau wordt elk thema ondersteund door praktische expertise binnen de organisatie of, waar nodig, door externe ondersteuning.

Vertegenwoordiging van werknemers

Hansea betrekt werknemers of andere personeelsleden niet rechtstreeks in haar bestuurs- of managementorganen, maar blijft wel inzetten op open en betekenisvolle betrokkenheid van hun vertegenwoordigers. Regelmatige overlegmomenten met ondernemingsraden en voortdurende dialoog met vakbonden ondersteunen deze engagementen. Hansea respecteert de rechten van werknemers en andere personeelsleden, inclusief de vrijheid van vereniging.

Standpunten en belangen van stakeholders

Rapporteringsvereiste SBM-2

Stakeholderbetrokkenheidsproces

Effectieve stakeholderbetrokkenheid is essentieel voor de ecologische, sociale en financiële duurzaamheid van Hansea op korte, middellange en lange termijn. De praktijken van Hansea inzake stakeholderbetrokkenheid zijn gebaseerd op best practices zoals vastgelegd in de AA1000 Stakeholder Engagement Standard (2015) en de GRI-standaarden (2024).

We kiezen de meest geschikte methode en het juiste kanaal voor engagement op basis van het doel, het onderwerp, de betrokken stakeholders, de tijdshorizon en het gewenste niveau van betrokkenheid. Betrokkenheid kan verschillende vormen aannemen: sommige zijn terugkerend (zoals vergaderingen van de ondernemingsraad of het comité voor preventie en bescherming op het werk), terwijl andere gekoppeld zijn aan specifieke projecten of initiatieven. Daarnaast bestaan bepaalde vormen van betrokkenheid als inherent recht, zoals het recht van werknemers om vakbonden op te richten of zich daarbij aan te sluiten, of om collectief te onderhandelen.

Ongeacht de gebruikte methode wordt de input van stakeholders geïntegreerd in daaropvolgende beslissingen en acties, zodat alle keuzes worden geïnformeerd door de relevante stemmen.

Doel

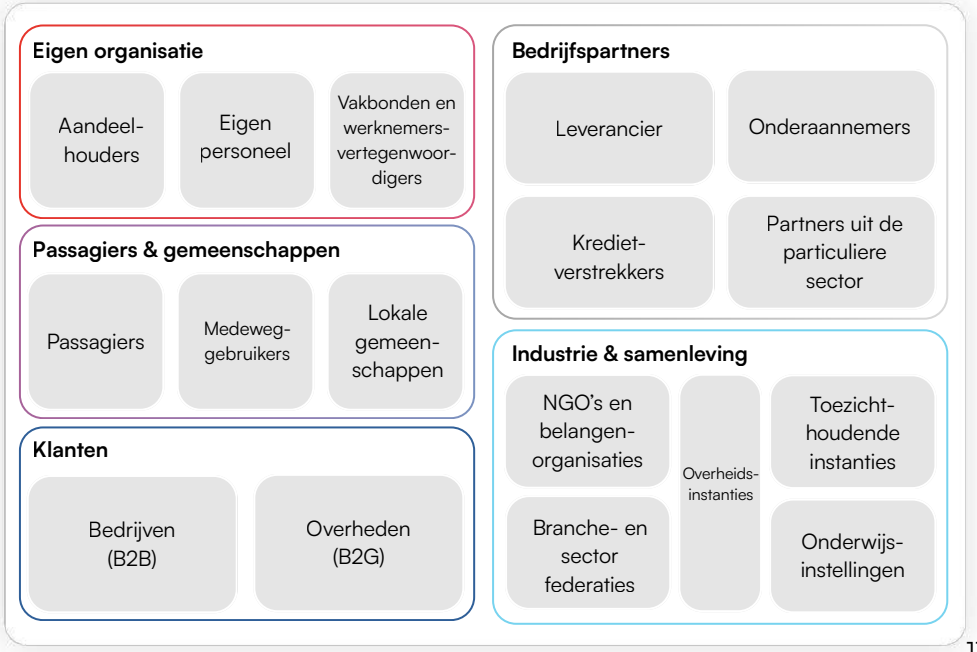
De doelstellingen van de stakeholderbetrokkenheid van Hansea vallen onder drie brede categorieën:

- het opbouwen van op vertrouwen gebaseerde relaties die langetermijnsamenwerking ondersteunen;
- ervoor zorgen dat Hansea een volledig en evenwichtig inzicht krijgt in de perspectieven van stakeholders en de context waarin we actief zijn;
- samenwerken om sneller en met een grotere impact vooruitgang te boeken richting een gedeelde doelstelling.

Belangrijke stakeholders

Volgens de definitie van AA1000SES erkent Hansea stakeholders als “die individuen, groepen van individuen of organisaties die invloed uitoefenen op en/of beïnvloed kunnen worden door onze activiteiten [...]”. Deze kunnen zowel intern als extern zijn. Onze belangrijkste stakeholders, ingedeeld volgens relevante categorieën, worden hieronder weergegeven.

Verschillende stakeholders hechten belang aan verschillende zaken, en deze belangen kunnen soms met elkaar in conflict komen. Dit gaat van een veilige en eerlijk vergoede werkplek met voorspelbare en efficiënte werkroosters voor de medewerkers van Hansea, tot veilig en betrouwbaar rijgedrag voor passagiers en andere weggebruikers, en financiële voorspelbaarheid voor aandeelhouders en consistente, betrouwbare dienstverlening voor klanten. Hansea heeft een duidelijk inzicht in deze behoeften en houdt hier rekening mee in haar keuzes.

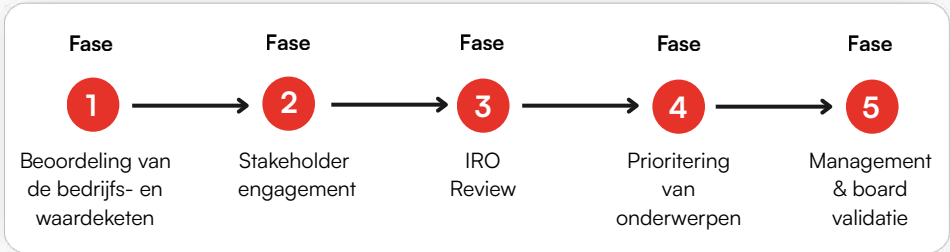


Dubbele materialiteitsanalyse

Rapporteringsvereiste IRO-1

Proces

In 2024 voerde Hansea haar eerste dubbele materialiteitsanalyse (DMA) uit, ondersteund door het gerenommeerde duurzaamheidsadviesbureau ERM. Via een proces in vijf fasen werden impact, risico's en opportuniteiten (IRO's) geïdentificeerd en beoordeeld binnen onze activiteiten en de bredere waardeketen. Dit werk werd afgestemd op onze governance inzake risicobeheer om consistentie te waarborgen.



Als onderdeel van haar due diligence-activiteiten combineert Hansea een periodieke herhaling en formele update van de DMA, die minstens om de drie jaar wordt uitgevoerd, met een jaarlijkse herziening van het risicoregister die formeel wordt gevalideerd door het Risk, Audit & Compliance Committee. De continue monitoring van IRO's gedurende het jaar ondersteunt snelle en praktische reacties op nieuwe of evoluerende IRO's.

1 FASE 1: Analyse van business en waardeketen

In deze eerste stap werden de bedrijfscontext en de volledige waardeketen, zowel upstream als downstream, geanalyseerd om duurzaamheidsthema's te identificeren die relevant kunnen zijn voor Hansea. Dit omvatte een analyse van interne en externe bronnen, zoals sectortrends, praktijken van peers, internationale standaarden en kaders, en regelgevende vereisten. Deze analyse resulteerde in een longlist van IRO's, gegroepeerd in thema's die vervolgens werden gekoppeld aan ESRS-topics, subtopics en sub-subtopics.

2 FASE 2: Stakeholderbetrokkenheid

In de tweede fase werd een gedetailleerde consultatie uitgevoerd met belangrijke stakeholdergroepen via online interviews. Deze interviews verzamelden inzichten en expertise van interne en externe stakeholders om het begrip van de impact- en financiële materialiteit van de geïdentificeerde duurzaamheidsthema's te verdiepen. Deelnemers omvatten onder meer leveranciers, klanten en kredietverstrekkers. Alle input werd opgenomen in het IRO-register en gevalideerd door Hansea.

3 FASE 3: IRO-beoordeling

In de derde fase hebben medewerkers van Hansea alle IRO's gescoord, telkens met focus op de domeinen die aansluiten bij hun expertise.

- Impacten werden geëvalueerd op basis van waarschijnlijkheid en ernst, waarbij rekening werd gehouden met schaal, reikwijdte en onherstelbaarheid. Werkelijke impacten kregen steeds de maximale score voor waarschijnlijkheid.
- Risico's en opportuniteiten werden gescoord op basis van waarschijnlijkheid en de omvang van het mogelijke financiële effect. Werkelijke risico's en opportuniteiten kregen steeds de hoogste waarschijnlijkheidsscore.
- De scoring van impact en waarschijnlijkheid volgde onze interne governance van risicobeheer en gebruikte een zespuntschaal, gaande van 1 (laagste) tot 6 (hoogste).

De scoring gebeurde op basis van een brutobenadering waarbij reeds bestaande preventieve of mitigerende maatregelen niet werden meegenomen, en voor werkelijke impacten werden ook remediërende acties niet meegenomen. Wanneer preventieve of mitigerende maatregelen reeds verankerd waren in langetermijnplannen en dagelijkse operaties, werd een nettobenadering toegepast.

Dubbele materialiteitsanalyse

Rapporteringsvereiste IRO-1

4 FASE 4: Prioritering van thema's

De groep heeft alle scores en onderliggende argumentatie besproken, waarbij de externe consultant deze waar nodig kritisch heeft bevraagd. Elke IRO kreeg vervolgens een finaal overeengekomen score.

De scores voor impactmaterialiteit werden berekend door de waarschijnlijkheid te vermenigvuldigen met de algemene ernstscore. Die ernstscore werd bepaald op basis van de hoogste score voor schaal, reikwijdte en bij negatieve impacten de mogelijkheid tot herstel. De scores voor financiële materialiteit werden berekend door de omvang van het mogelijke financiële effect te vermenigvuldigen met de waarschijnlijkheid van elk geïdentificeerd risico of elke opportuniteit.

Een IRO (Impact, Risico of Opportuniteit) en het bijhorende duurzaamheidsthema werden als materieel beschouwd wanneer ze de vastgelegde drempel overschreden vanuit impactperspectief, financieel perspectief of beide. Omdat de ESRS-richtlijnen geen duidelijke methode voorschrijven om deze drempel vast te leggen, werden verschillende waarden geëvalueerd: 30, 25 en 24. Uiteindelijk werd gekozen voor een drempel van 24, om het risico te beperken dat relevante thema's onterecht buiten scope zouden vallen.

Deze analyse heeft geleid tot de dubbele materialiteitsmatrix, zoals weergegeven op de volgende pagina. Onderwerpen die binnen het 24×24 vak vallen, worden als niet-materieel beschouwd en zijn daarom grijs weergegeven in de onderwerpenlijst rechts. Onderwerpen die op de drempelwaarde liggen (dus met een impact- of financiële materialiteitsscore van 24) of daarboven vallen in het witte gebied, worden als materieel aangemerkt.

5 FASE 5: Validatie door management en Raad van Bestuur

In de laatste fase werden het DMA-proces en de resultaten formeel gevalideerd door het Executive Committee en de Raad van Bestuur.

Vooruitblik

Hoewel de dubbele materialiteitsanalyse waardevolle inzichten heeft opgeleverd, identificeerde Hansea ook verschillende verbeterpunten voor toekomstige edities. Daarnaast werd ook onze externe auditor betrokken om zowel het proces als de resultaten kritisch te evalueren.

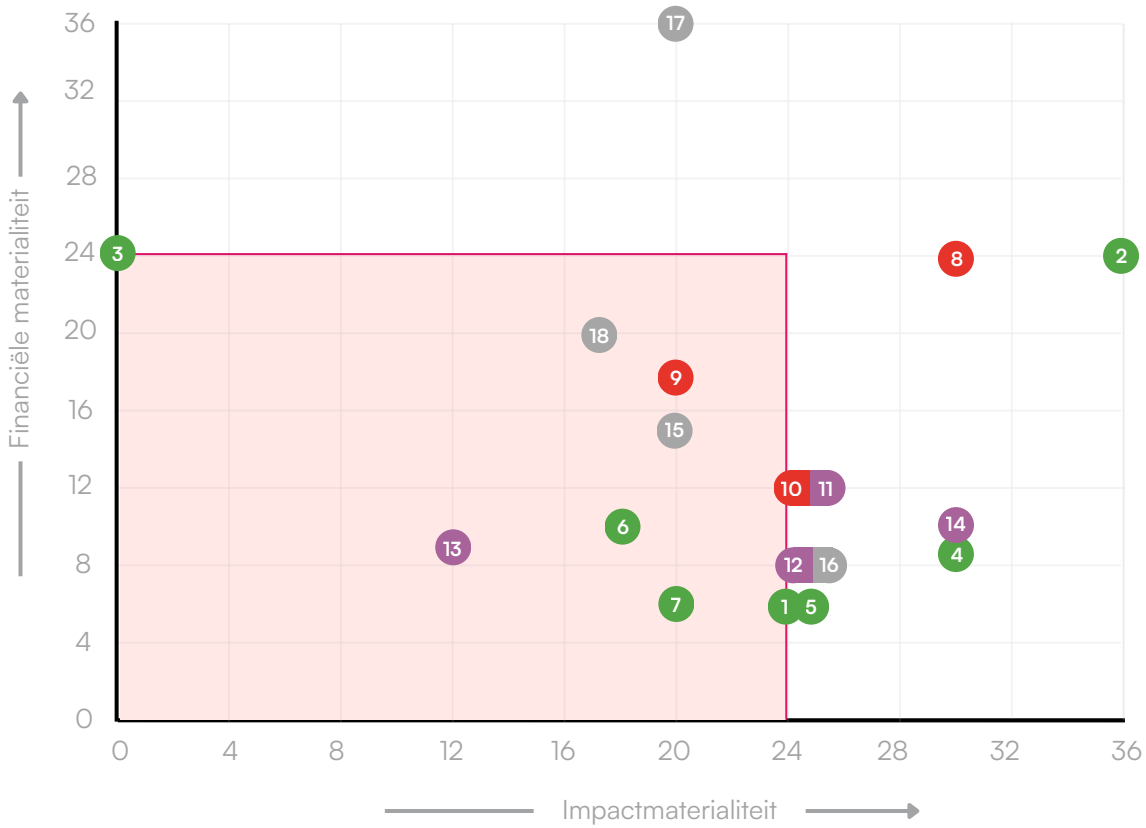
Bij de volgende cyclus in 2026 willen we het proces verder versterken en nog meer inzetten op duidelijke en bruikbare resultaten door:

- een sterkere koppeling te maken met bestaande due diligence-processen;
- IRO's scherper en consistenter te definiëren, zodat ze niet te breed of te beperkt zijn;
- tijdshorizonten al mee te nemen bij het definiëren van IRO's, en niet pas op het einde van het proces;
- meer duidelijkheid te creëren in het scoringssysteem om interpretatieverschillen te vermijden;
- sterker rekening te houden met de relatie tot de impact: veroorzaken we de impact zelf, dragen we eraan bij of zijn we er rechtstreeks aan gelinkt?;
- de materialiteitsdrempels verder te verfijnen, eventueel met contextuele analyses per thema.

Beheer van impacten, risico's en opportuniteiten

Rapporteringsvereiste IRO-2

Dubbele materialiteitsmatrix



Legende

Materialiteitsdrempels

Onze planeet

1. Decarbonisatie van klantoperaties
2. Decarbonisatie van eigen operaties
3. Aanpassing aan klimaatverandering
4. Vervuiling
5. Waterbeheer
6. Circulariteit en afval
7. Biodiversiteit en bescherming van ecosystemen

Onze mensen

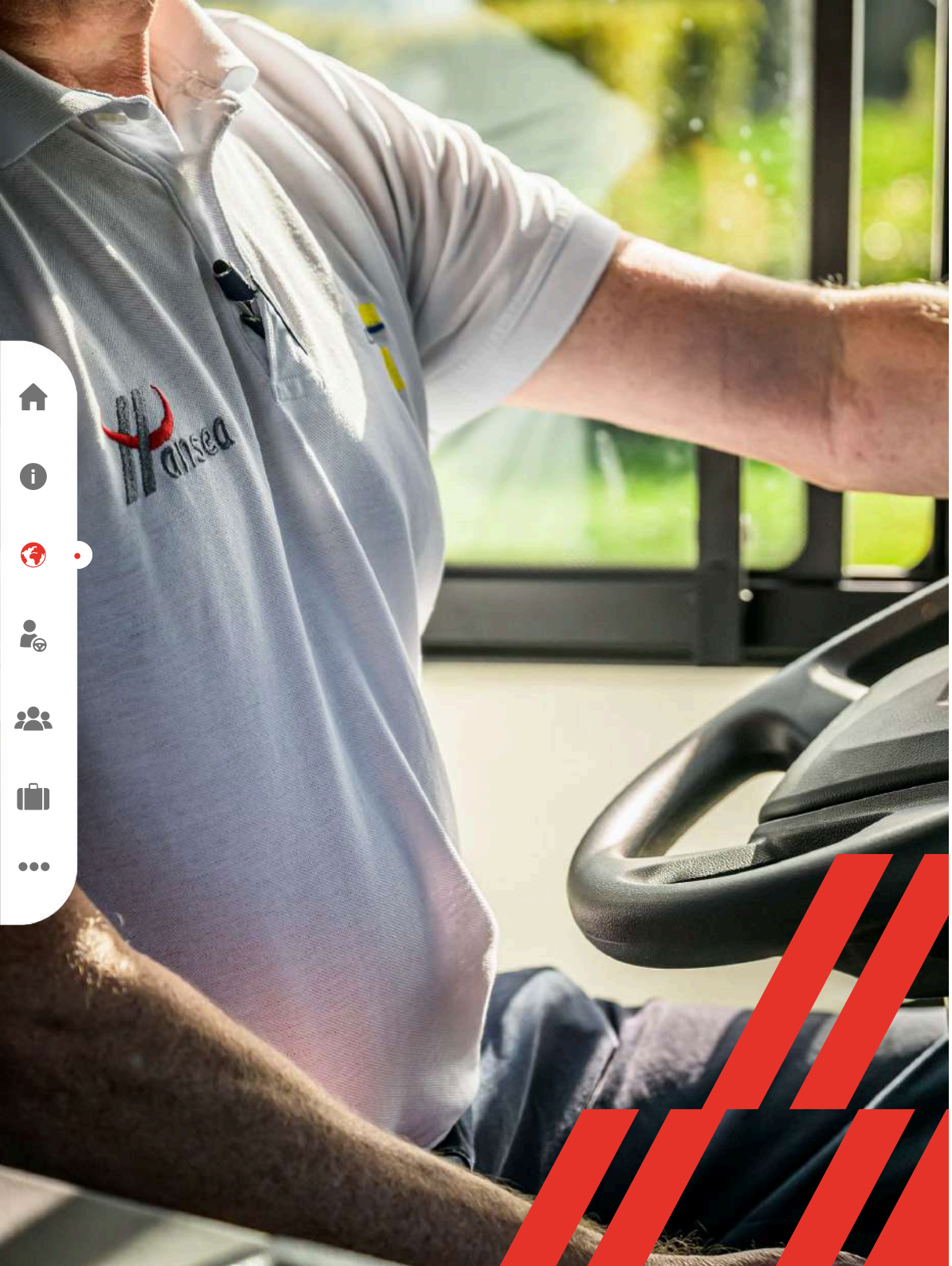
8. Gezondheid & veiligheid
9. Leren & ontwikkelen
10. Gelijke kansen

Onze passagiers & gemeenschappen

11. Gezondheid & veiligheid van de gemeenschap
12. Gezondheid & veiligheid van reizigers
13. Betrouwbare mobiliteitsoplossingen
14. Betrokkenheid bij de gemeenschap

Bedrijfsvoering

15. Aankooppraktijken
16. Mensenrechten in de waardeketen
17. Verantwoord ondernemingsbestuur & ethiek
18. Bescherming van persoonsgegevens van medewerkers en reizigers



Onze planeet

Het eerste onderdeel van ons duurzaamheidsstuur is ‘onze planeet’.

Hieronder vallen de milieuthema’s binnen de ESRS die voor Hansea het meest relevant zijn. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op klimaat-verandering (E1), vervuiling (E2), water (E3) en grondstoffengebruik & afval (E5). Deze thema’s werden binnen onze dubbele materialiteitsanalyse als materieel of strategisch relevant geïdentificeerd.

Door ons te richten op deze impactgebieden leveren we een bijdrage aan de VN-duurzaamheidsdoelstellingen, met name SDG 6 (schoon water en sanitaire voorzieningen), SDG 7 (betaalbare en schone energie), SDG 9 (industrie, innovatie en infrastructuur) en SDG 13 (klimaatactie).

Als mobiliteitspartner nemen we onze verantwoordelijkheid om onze ecologische impact stap voor stap te verkleinen. Daarom zetten we in op het verminderen van onze CO_2-uitstoot, het voorkomen van vervuiling, het beperken en hergebruiken van water en het verantwoord beheren van afvalstromen.

Inhoud

- Klimaatverandering
- Vervuiling
- Water
- Grondstoffengebruik en afval

Impacten, risico's & opportuniteiten

Rapporteringsvereisten SBM-3 en IRO-2

Klimaatverandering is één van de grootste en meest ingrijpende uitdagingen van deze generatie. Wereldwijd is een snelle decarbonisatie noodzakelijk om de zwaarste gevolgen ervan te beperken. Daarom beschouwt Hansea CO_2-uitstoot en klimaatgerelateerde risico's en opportuniteiten als strategische thema's. Vanuit de initiële longlist van 28 klimaatgerelateerde IRO's werden 7 IRO's als materieel geïdentificeerd. Daarnaast zaten 3 IRO's net onder de materialiteitsdrempel. Dit bevestigt dat klimaatverandering (E1) een materieel thema is voor Hansea.

Thema	IRO beschrijving	Type	Score
Decarbonisatie van klantoperaties	**Emissiereducties voor klanten stimuleren:** door het wagenpark om te schakelen naar elektrische voertuigen draagt Hansea actief bij aan het terugdringen van de uitstoot namens zijn klanten.	Positieve impact - korte, middellange & lange termijn	24
Decarbonisatie van eigen operaties	**Scope 1-broeikasgasemissies:** negatieve impact op het milieu door emissies afkomstig van de eigen vloot en gebouwen van Hansea.	Negatieve impact - korte, middellange & lange termijn	36
Decarbonisatie van eigen operaties	**Scope 2-broeikasgasemissies:** negatieve impact door elektriciteitsverbruik en eventuele externe warmtevoorziening.	Negatieve impact - korte & middellange termijn	36
Decarbonisatie van eigen operaties	**Scope 3-broeikasgasemissies:** negatieve impact door onder andere woon-werkverkeer, zakenreizen, ingehuurd transport, versnelde vervanging van voertuigen en de import van voertuigen over lange afstanden.	Negatieve impact - korte, middellange & lange termijn	36
Decarbonisatie van eigen operaties	**Koelmiddelen met hoog GWP:** Koelmiddelen met een hoge klimaatimpact kunnen bij lekken sterk bijdragen aan de opwarming van de aarde.	Negatieve impact - korte, middellange & lange termijn	24
Decarbonisatie van eigen operaties	**Uitbreiding van de zero-emissievloot en alternatieve brandstoffen:** De uitbreiding van een emissievrije vloot en het testen van alternatieve technologieën biedt kansen om onze positie als duurzame mobiliteitspartner verder te versterken.	Opportuniteit - korte & middellange termijn	24
Aanpassing aan klimaatverandering	**Toenemend aantal lage-emissiezones in steden:** Steeds meer steden voeren lage-emissiezones in die de toegang van voertuigen, waaronder personenwagens en bussen, beperken op basis van hun uitstootniveau. Dit kan bijkomende investeringen vereisen om onze vloot hieraan aan te passen. Daarnaast kunnen routewijzigingen nodig zijn, wat kan leiden tot langere trajecten en een lager aantal ritten dat binnen dezelfde tijdspanne uitgevoerd kan worden.	Risico - korte, middellange & lange termijn	24

Klimaattransitieplan

Rapporteringsvereisten E1-1 en E1-6

	2030	2040	2050
scope 1 & 2	-40% ten opzichte van het referentiejaar 2023	-74% ten opzichte van het referentiejaar 2023	-84% ten opzichte van het referentiejaar 2023

Broeikasgas reductiedoelstellingen (scope 1 & 2)
Hansea wil haar absolute scope 1- en scope 2-broeikasgasemissies verminderen met 40% tegen 2030, 74% tegen 2040 en 84% tegen 2050, ten opzichte van het referentiejaar 2023. Deze reducties worden voornamelijk gerealiseerd door de versnelde elektrificatie van de Hansea-vloot. We hebben deze doelstellingen ontwikkeld met het 1,5°C-sectorpad voor landtransport van de Science Based Targets initiative (SBTi) als referentie.

Vanaf 2041 wijkt het verwachte traject af van het SBTi-pad, aangezien er vandaag nog geen geloofwaardig decarbonisatietraject bestaat voor internationaal langeafstandschartervervoer. Hansea blijft de technologische mogelijkheden voor deze activiteiten verder evalueren en zal het transitieplan en de langetermijndoelstellingen waar nodig aanpassen. De ambitie blijft om uiterlijk tegen 2050 Net Zero te bereiken, op voorwaarde dat er haalbare lage-emissietechnologieën beschikbaar komen voor langeafstandsoperaties.

Hansea heeft momenteel nog geen formele scope 3-doelstelling vastgelegd. De prognoses voor scope 3 vertonen vandaag nog schommelingen door de voortdurende grootschalige investeringen in nieuwe, voornamelijk elektrische voertuigen en de beperkte beschikbaarheid van primaire data binnen de meest materiële categorieën. Op korte termijn focust Hansea daarom op het verbeteren van de datakwaliteit via een sterkere samenwerking met leveranciers. Dit moet toelaten om in toekomstige rapporteringscycli een onderbouwde en geloofwaardige scope 3-reductiestrategie uit te werken.

We kiezen er bewust voor om hier transparant over te communiceren. We verkiezen een eerlijke rapportering van onzekerheden boven doelstellingen waarvoor vandaag nog geen concreet en uitvoerbaar actieplan bestaat.

De rol van Hansea in de bredere transitie
De kernactiviteiten van Hansea kunnen een rol spelen in het verminderen van transportemissies op maatschappelijk niveau. In een duurzamere samenleving vormen deze vervoersmodi een essentieel onderdeel van de mobiliteit van morgen. Naarmate onze vloot verder overschakelt op zero-emissietechnologie, draagt Hansea bij aan een mobiliteitssysteem dat minder afhankelijk is van de wagen en aan een samenleving met een lagere uitstoot en een gezondere leefomgeving.

Elektrische bussen vereisen frequente laadbeurten met een hoog vermogen. Daarom optimaliseert Hansea haar laadschema's zodat zoveel mogelijk geladen wordt op momenten waarop hernieuwbare energie beter beschikbaar is. Dit draagt bij aan een efficiënter gebruik van het elektriciteitsnet.

Voor de eigen laadinfrastructuur koopt Hansea elektriciteit aan via hernieuwbare energiecontracten. Daarnaast onderzoeken we verder hoe we lokale energieproductie kunnen uitbreiden, bijvoorbeeld via zonnepanelen. In 2025 produceerde Hansea 301 MWh hernieuwbare elektriciteit via bestaande zonnepaneelinstallaties.

Klimaatgerelateerde risico's en opportuniteiten
Hansea wil klimaatgerelateerde risico's beperken en tegelijk inspelen op opportuniteiten die voortkomen uit de energietransitie. Daarom monitoren we continu onze blootstelling aan fysieke klimaatrisico's en transitierisico's. De inzichten hieruit worden meegenomen in beslissingen rond operaties, aankoopbeleid en langetermijnplanning.

CO_2-voetafdruk

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-4 en E1-8

Hansea berekent haar broeikasgasemissies (GHG-emissies) in lijn met het GHG Protocol en maakt daarbij gebruik van emissiefactoren volgens de ADEME Méthode Bilan Carbone. De CO_2-voetafdruk wordt onafhankelijk geverifieerd volgens ISO 14064-3.

Deze gegevens weerspiegelen Hansea's huidige combinatie van activiteitsgebaseerde en secundaire databronnen. In toekomstige rapporteringscycli wil de onderneming verder evolueren naar meer primaire data om de nauwkeurigheid verder te verhogen.

De totale uitstoot bedroeg in 2025 80.957 tCO_2e, waarvan:

- 37,9% scope 1-emissies waren (voornamelijk dieselverbranding binnen de vloot);
- 0,4% marktgebaseerde scope 2-emissies waren (elektriciteit gebruikt voor laden op locaties die niet door Hansea worden beheerd);
- 61,7% scope 3-emissies waren.

Hansea gaat ervan uit dat elektriciteit aangekocht op externe laadlocaties niet-hernieuwbaar is, tenzij de leverancier anders bevestigt.

CO_2-voetafdruk | Uitgedrukt in tCO_2e	2023	2024	2025	%
Totale uitstoot broeikasgassen		**59.046**	**80.957**	
Totale scope 1-uitstoot	33.576	33.240	30.695	-7,7%
Totale scope 2- uitstoot				
• Op marktbasis	515	35	354	+911,4%
• *Op basis van locatie*	*geen data*	*1.062*	*7.160*	
Totale scope 3-uitstoot		25.771	49.908	+93,6%

Beleid

De transitie wordt ondersteund door verschillende bestaande en toekomstige beleidslijnen:

- het milieubeleid, dat het gebruik van hernieuwbare energie, energie-efficiëntie en maatregelen ter beperking van negatieve milieu-effecten binnen de eigen activiteiten en de waardeketen omvat;
  - het beleid rond koolstofverwijdering: Hansea beschikt momenteel nog niet over een beleid rond koolstofverwijdering of compensatie. Op korte termijn ligt de focus volledig op emissiereductie. Een strategie rond koolstofverwijdering zal in toekomstige versies van het transitieplan verder worden uitgewerkt;
- sectorale akkoorden, het gezondheids- en veiligheidsbeleid en arbeidsreglementen, die mogelijke impact op medewerkers aanpakken, waaronder arbeidsstandaarden;
- de gedragscode, die de verantwoordelijkheden van medewerkers en de verwachtingen van Hansea als onderneming beschrijft;
- het duurzaam aankoop- en leveranciersbeleid, inclusief een leverancierscode die vanaf 2026 stapsgewijs uitgerold zal worden en klimaat- en mensenrechtenvereisten verder moet verankeren binnen de waardeketen;
- het stakeholderbeleid en het klokkenluidersbeleid, die een goed georganiseerde transitie en inclusieve feedback van stakeholders ondersteunen.

Referentiesituatie

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-6 en E1-8

Belangrijkste emissiebronnen

Het grootste aandeel van de uitstoot bevindt zich binnen scope 1, voornamelijk door dieselverbruik van de busvloot. Daarmee heeft Hansea een atypisch emissieprofiel in vergelijking met veel andere sectoren, waar scope 3-emissies doorgaans het grootste aandeel vertegenwoordigen.

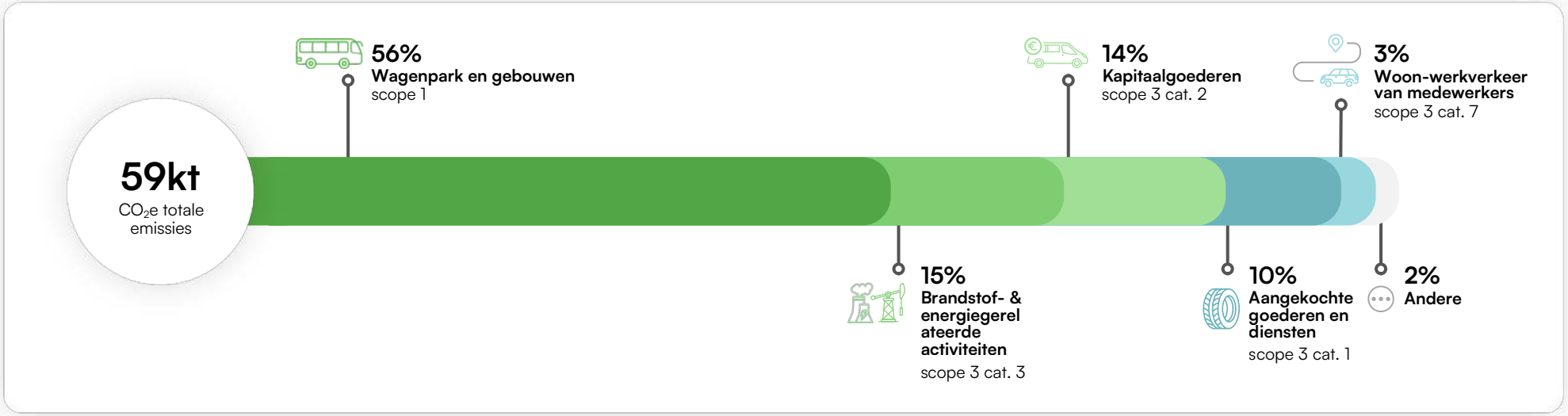
De belangrijkste scope 3-categorieën zijn:

- categorie 1: aangekochte goederen en diensten (zoals wisselstukken, banden, schoonmaakdiensten en verzekeringen);
- categorie 2: kapitaalgoederen (nieuwe voertuigen voor groei en elektrificatie);
- categorie 3: brandstof- en energiegerelateerde activiteiten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het gebruik van brandstoffen en elektriciteit binnen onze kernactiviteiten;
- categorie 7: woon-werkverkeer van medewerkers.

Referentiejaren

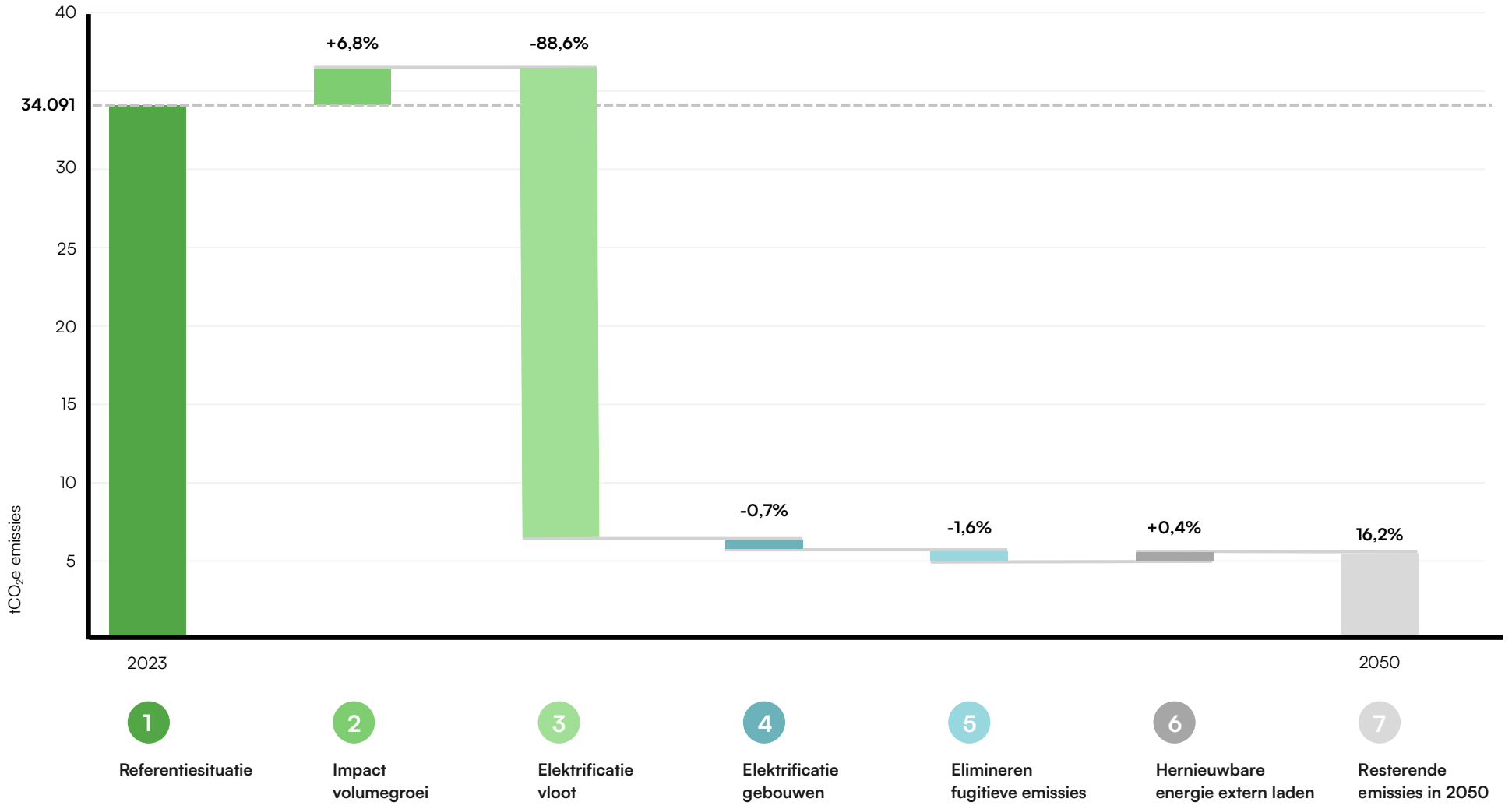
Door de beperkte historische beschikbaarheid van scope 3-data gebruikt Hansea 2023 als referentiejaar voor scope 1 en 2, en 2024 als referentiejaar voor scope 3. Om een consistente vergelijking over alle scopes heen mogelijk te maken, gebruikt Hansea 2024 als referentiejaar voor de diepgaandere analyse op deze pagina.

Op basis van deze inzichten zijn de belangrijkste focusdomeinen voor Hansea duidelijk bepaald. In de volgende hoofdstukken lichten we onze langetermijnstrategie voor emissiereductie verder toe en tonen we de verwachte evolutie tot 2050, op basis van de marktgebaseerde benadering voor scope 2-emissies.



Decarbonisatiehefbomen (scope 1 & 2)

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-5 en E1-6



Decarbonisatiehefbomen (scope 1 & 2)

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-5 en E1-6

1 Referentiesituatie

Referentiesituatie: 34.091 tCO_2e

2 Impact van volumegroei

Verwachte groei (tegen 2050): +2.302 tCO_2e

De verwachte groei van de activiteiten zou tegen 2050 leiden tot een bijkomende uitstoot van 2.302 tCO_2e. Deze prognose gaat ervan uit dat het merendeel van de nieuwe diensten uitgevoerd zal worden met zero-emissie-voertuigen, wat vandaag als een realistisch scenario wordt beschouwd. Indien de groei zou gebeuren met niet-zero-emissievoertuigen, zou de bijkomende CO_2-uitstoot aanzienlijk hoger liggen.

3 Elektrificatie van de vloot

Verwachte reductie (tegen 2050): -30.212 tCO_2e
Gerealiseerde reductie (vs 2023): -3.004 tCO_2e

De elektrificatie van de vloot vormt de belangrijkste hefboom binnen de decarbonisatiestrategie van Hansea.

4 Elektrificatie gebouwen

Verwachte reductie (tegen 2050): -244 tCO_2e
Gerealiseerde reductie (vs 2023): -92 tCO_2e

Een tweede belangrijke hefboom is de elektrificatie van gebouwen. Door bijkomende isolatie en het vervangen van gas- of stookolieverwarming door warmtepompen kan Hansea de emissies van gebouwen verder verminderen.

5 Elimineren van fugitieve emissies

Verwachte reductie (tegen 2050): -555 tCO_2e
Gerealiseerde reductie (vs 2023): -341 tCO_2e

Daarnaast wil Hansea fugitieve emissies verder terugdringen. Dit gebeurt onder meer door koelmiddellekken beter te beheersen via verbeterd onderhoud en de omschakeling van R134a naar koelmiddelen met een lagere klimaatimpact.

6 Hernieuwbare energie voor extern laden

Verwachte groei (tegen 2050): +132 tCO_2e
Gerealiseerde reductie (vs 2023): -161 tCO_2e

Alle elektriciteit die Hansea rechtstreeks aankoopt, is contractueel gekoppeld aan hernieuwbare energie.Voor voertuigen die extern laden, wordt elektriciteit momenteel echter als niet-hernieuwbaar beschouwd tenzij contractueel kan worden aangetoond dat het om hernieuwbare energie gaat. Indien Hansea erin slaagt om voor alle externe laadsessies hernieuwbare elektriciteit te garanderen, kan deze hefboom evolueren van een stijging van +132 tCO_2e naar een reductie van -515 tCO_2e. Dit is een belangrijke prioriteit op korte termijn.

7 Resterende emissies in 2050

Resterende emissies: 5.514 tCO_2e

Na toepassing van alle geplande maatregelen verwacht Hansea in 2050 nog 5.514 tCO_2e aan resterende emissies. Deze emissies zijn voornamelijk afkomstig van:

- dieselverbruik in internationale langeafstandscars;
- dieselverwarming in een deel van de zero-emissievloot;
- resterend gebruik van niet-hernieuwbare elektriciteit bij extern laden;
- gebouwen die nog niet volledig geëlektrificeerd zijn.

Hansea blijft verder werken aan een realistisch plan om ook deze resterende emissies in de toekomst verder aan te pakken.

Evolutie van de vloot

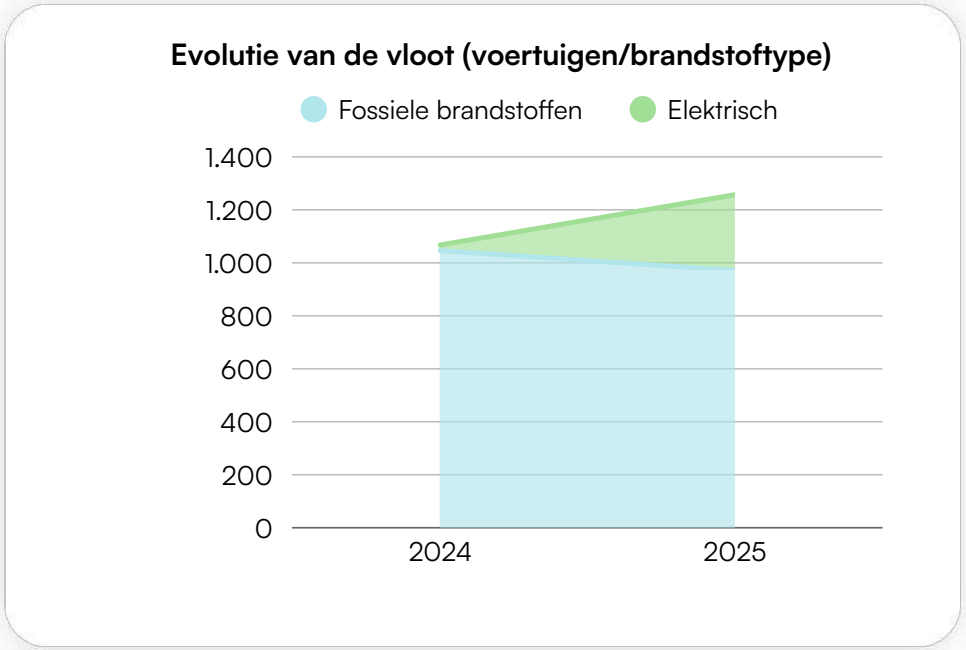
Entiteitsspecifieke toelichting

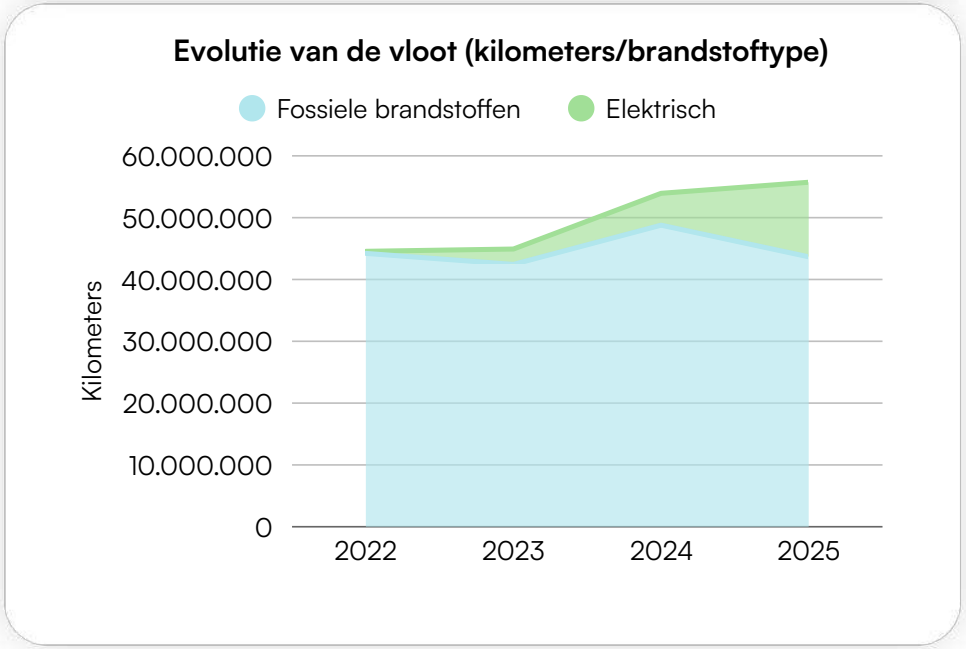
Evolutie per type voertuig

De omschakeling naar elektrische voertuigen speelt een belangrijke rol in het verminderen van de uitstoot van Hansea. Na een aantal proefjaren heeft Hansea in 2025 aanzienlijk geïnvesteerd in de elektrificatie van haar wagenpark, waardoor het aantal elektrische voertuigen is gestegen van 21 in 2024 (2,0% van het wagenpark) naar 286 in 2025 (22,75% van het wagenpark), een trend die zich naar verwachting de komende jaren zal voortzetten.

Sinds 2022 stijgt het aantal elektrisch gereden kilometers jaar na jaar, terwijl het aandeel kilometers gereden met fossiele brandstoffen geleidelijk afneemt. In 2025 werd nog ongeveer 78% van de kilometers gereden met voertuigen op fossiele brandstoffen. Het aandeel elektrisch gereden kilometers steeg van 0,75% in 2022 naar 9,5% in 2024 en 22% in 2025. We verwachten dat de gerapporteerde absolute cijfers een onderschatting zijn, aangezien niet alle voertuigen over het gewenste niveau van monitoring en rapportage beschikken. Dit zal in de volgende rapportagecyclus worden verholpen.

Naarmate de elektrificatie verder versnelt, zal het aandeel kilometers gereden op elektriciteit jaar na jaar blijven toenemen.





Uitgelicht verhaal

Groei in elektrificatie

De sterke groei van Hansea in 2025 bracht niet alleen meer medewerkers met zich mee, maar versnelde ook de verdere elektrificatie van de vloot. Wat vroeger vooral pilootprojecten waren, maakt vandaag steeds meer deel uit van de dagelijkse werking op onze stelplaatsen.

Daarvoor werd fors geïnvesteerd in bijkomende laadinfrastructuur, technische installaties en een aangepaste operationele werking. In totaal werden ongeveer 380 nieuwe laadpunten geïnstalleerd verspreid over verschillende stelplaatsen in België.

Elektrificatie draait daarbij niet alleen om infrastructuur, maar ook om slim energiebeheer. Er wordt actief gestuurd op laadtijden om piekverbruik te beperken en voertuigen zoveel mogelijk te laden op momenten waarop dit operationeel en energetisch het meest efficiënt is.

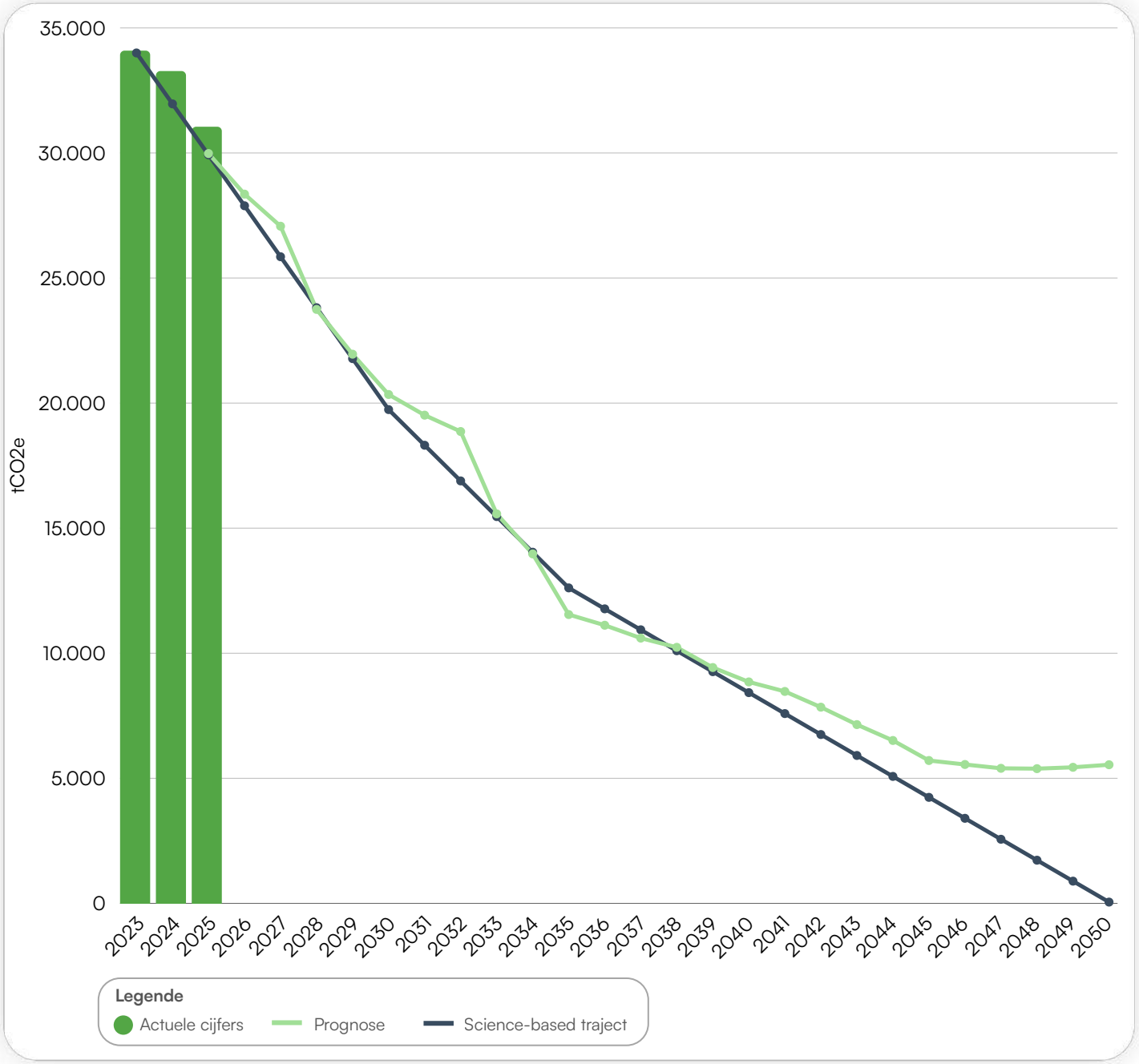
Dat vraagt een nauwe samenwerking tussen planning, techniek en operations. Planners houden rekening met laadtijden en voertuigbeschikbaarheid, technische teams werken met nieuwe installaties en chauffeurs rijden steeds vaker met elektrische voertuigen.

De omschakeling vraagt daarom ook gerichte opleiding en ondersteuning binnen de organisatie. Zo groeit elektrificatie bij Hansea stap voor stap uit tot een vast onderdeel van de dagelijkse mobiliteitswerking.



Gedetailleerd traject (scope 1 & 2)

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-5 en E1-6



Evaluatie van onze voortgang

Hansea heeft haar scope 1- en 2-uitstoot in 2025 met 6,7% verminderd ten opzichte van 2024, dankzij de elektrificatie van haar wagenpark. Dit overtreft de vereiste reductie van 6% om op koers te blijven voor het 1,5 °C-traject en helpt een deel van de achterstand weg te werken die is ontstaan doordat de uitstoot in 2024 minder snel is gedaald dan nodig was.

We bleven iets boven de voorspelde uitstoot. Dit kwam door een sterkere stijging van het gebruik van niet-hernieuwbare elektriciteit door extern opladen en een iets hoger aandeel van dieselkilometers dan voorspeld.

In 2026 verwachten we een uitstoot-vermindering van 8,5% ten opzichte van het voorgaande jaar, waardoor we dichter bij het wetenschappelijk onderbouwde traject komen. We blijven onze uitstootprestaties nauwlettend volgen en passen onze decarbonisatiestrategie waar nodig aan.

Scope 3

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-5 en E1-9

CO_2-voetafdruk | Uitgedrukt in tCO_2e	2024	2025	%
Cat. 1 - Aangekochte goederen en diensten	5.950	4.961	-16,6%
Cat. 2 - Kapitaalgoederen	8.405	32.262	+283,8%
Cat. 3 - Brandstof- en energiegerelateerde activiteiten	8.631	8.131	-5,8%
Cat. 4 - Upstream transport & distributie	15	1.309	+8626,7%
Cat. 5 - Afval uit operaties	1.054	1.101	+4,5%
Cat. 6 - Zakenreizen	8	4	-50,0%
Cat. 7 - Woon-werkverkeer van medewerkers	1.551	2.106	+35,8%
Cat. 8 - Upstream geleasede activa	*0*	*0*	-
Cat. 9 - Downstream transport & distributie	141	9	-93,7%
Cat. 10 - Verwerking van verkochte producten	*0*	*0*	-
Cat. 11 - Gebruik van verkochte producten	*0*	*0*	-
Cat. 12 - End-of-life verwerking van verkochte producten	16	25	+56,3%
Cat. 13 - Downstream geleasede activa	*0*	*0*	-
Cat. 14 - Franchises	*0*	*0*	-
Cat. 15 - Investeringen	*0*	*0*	-

Evaluatie van onze voortgang

De scope 3-uitstoot van Hansea is met 93,7% gestegen, voornamelijk als gevolg van aanzienlijke investeringen in meer dan 200 nieuwe bussen (categorie 2) en een toename van de uitstoot door vervoer (categorie 4). Een derde factor is de groei van het aantal medewerkers, wat heeft geleid tot een hogere uitstoot door woon-werkverkeer (categorie 7).

Kapitaaluitgaven

In 2025 investeerde Hansea ongeveer € 132 miljoen in kapitaaluitgaven ter ondersteuning van de transitie, wat neerkomt op ongeveer 87% van de totale CapEx.

Voor 2026 bedragen de begrote kapitaaluitgaven voor de transitie naar verwachting ongeveer € 2,7 miljoen.

Belangrijke aannames

Rapporteringsvereiste E1-1

De decarbonisatieprognose van Hansea is gebaseerd op een reeks bedrijfs-, technologische en operationele aannames. Deze aannames werden bewust voorzichtig opgesteld en weerspiegelen de best beschikbare informatie op het moment van opmaak over onder meer contractvernieuwingen, marktbeschikbaarheid en infrastructuurvereisten.

Om in lijn te blijven met het SBTi 1,5°C-traject omvat de kortetermijndoelstelling van Hansea 100% van de scope 1- en scope 2-emissies. De langetermijnprognose is gebaseerd op de volgende belangrijke aannames:

- Hansea gebruikt haar intern assetmanagementmodel om de groei binnen alle businesslijnen en regio's tussen 2025 en 2050 te projecteren, inclusief toekomstige kapitaalinvesteringen.
- Stelplaatsen worden verondersteld geleidelijk te elektrificeren over een levensduur van 30 jaar, volgens een lineair traject.
- De emissiefactor voor niet-hernieuwbare netelektriciteit wordt als constant beschouwd. Het model houdt dus geen rekening met een verdere decarbonisatie van het elektriciteitsnet. Dit is een bewuste conservatieve keuze. Verdere vergroening van het net zou de toekomstige uitstoot sterker verlagen dan vandaag wordt voorspeld.
- Het merendeel van de activiteiten binnen openbaar vervoer wordt verondersteld geëlektrificeerd te zijn tegen 2035, met een volledig elektrische vloot tegen 2039.
- Werknemersvervoer zal naar verwachting trager elektrificeren tot TCO-pariteit bereikt wordt in 2029. Daarna versnelt de elektrificatie richting een volledig elektrische vloot tegen 2048.
- Schoolvervoer zal naar verwachting niet elektrificeren vóór 2029, onder meer door de beperkte marktvraag en de hogere TCO ten opzichte van dieselbussen. TCO-pariteit wordt verwacht tegen 2029, waarna de elektrificatie vanaf 2030 versnelt richting een volledig elektrische vloot tegen 2045.
- Voor internationaal langeafstandschartervervoer bestaat vandaag nog geen haalbare zero-emissietechnologie. Het model gaat daarom voorlopig uit van geen verdere decarbonisatie van langeafstandscars, in afwachting van meer duidelijkheid over toekomstige technologieën. Hansea zal deze prognose aanpassen zodra er een duidelijker beeld bestaat van welke technologieën zich voor deze businesslijn zullen ontwikkelen.
- Hoewel de meeste elektrische bussen vandaag nog uitgerust zijn met dieselverwarming voor het interieur, wordt verwacht dat toekomstige generaties warmtepompen zullen gebruiken. Gezien de gebruikelijke levensduur van voertuigen van 15 tot 20 jaar, gaat het model ervan uit dat ongeveer de helft van de vloot in 2050 nog dieselverwarming zal bevatten.

Klimaatscenarioanalyse

Rapporteringsvereisten E1-9

	Hoog	Medium	Laag
Fysieke risico's	1	4	12
Transitie risico's	1	1	1
Transitie opportuniteiten	1	1	1

Hansea voert jaarlijks een klimaat- en natuurscenarioanalyse uit met behulp van een gespecialiseerde tool die ontworpen werd om de meest blootgestelde strategische sites van de onderneming te identificeren, mogelijke financiële impact in kaart te brengen en adaptatieplanning te ondersteunen.

Voor fysieke klimaatrisico's past Hansea het IPCC SSP5-8.5-scenario toe met een horizon tot 2050. Dit scenario vertegenwoordigt het meest ernstige opwarmingspad dat werd gemodelleerd in het zesde evaluatierapport van het IPCC en biedt inzicht in de hoogst mogelijke fysieke impact binnen een wereld met hoge uitstoot.

Voor transitierisico's en opportuniteiten gebruikt Hansea het SSP1-1.9-scenario (Net Zero 2050) met een horizon tot 2040. Dit scenario vertegenwoordigt een snelle wereldwijde decarbonisatietransitie en brengt de belangrijkste potentiële veranderingen in beleid, markten en technologie in kaart die op korte tot middellange termijn impact kunnen hebben op de onderneming.

Alle risico's die uit deze analyse voortkomen, worden geïntegreerd binnen het bredere risicobeheerframework van Hansea.

Fysieke risico's

Extreme weersomstandigheden komen vandaag al vaker voor en worden ook steeds ingrijpender. Binnen het hoge-emissiescenario SSP5-8.5 wordt verwacht dat deze risico's verder zullen toenemen. Dergelijke klimaatrisico's kunnen de werking verstoren en schade veroorzaken aan activa zoals stelplaatsen, laadinfrastructuur en voertuigen.

Binnen de analyse van 17 klimaatgevaren identificeerde Hansea:

- **1 hoog risico;**
- **4 middelgrote risico's;**

die minstens één operationele locatie beïnvloeden.

De geïdentificeerde risico's omvatten:

- **acute risico's:** aardverschuivingen (hoog risico), overstromingen, natuurbranden en bodemdaling (middelgroot risico);
- **een chronisch risico:** zeespiegelstijging (middelgroot risico).

Deze risico's zijn locatiespecifiek en afhankelijk van lokale omgevingsfactoren. Hansea zal deze risico's samen aanpakken met gebouweigenaars, lokale overheden en verzekeringspartners.

Klimaatscenarioanalyse

Rapporteringsvereisten E1-1, E1-2, E1-3

Transitierisico's
Binnen de analyse van 10 mogelijke transitierisico's identificeerde Hansea 1 hoog risico en 1 middelgroot risico. Van de overige 8 potentiële transitierisico's kreeg 1 risico een lage score, terwijl de andere als niet relevant werden beschouwd.

- **Beleids- en juridisch risico (hoog):** stijgende kosten voor broeikasgasemissies. Nieuwe regelgeving of belastingen gericht op het verminderen van uitstoot kunnen de directe of indirecte kosten van Hansea verhogen. Hansea beperkt dit risico door de eigen uitstoot verder te reduceren en ontwikkelingen rond CO_2-prijzen in de regio's waarin we actief zijn actief op te volgen.
- **Technologisch risico (middelgroot):** de kosten van de omschakeling naar lage-emissietechnologieën. Elektrificatie vereist aanzienlijke investeringen in nieuwe voertuigen, laadinfrastructuur en operationele software. Indien deze transitie niet zorgvuldig wordt beheerd, kan dit druk zetten op de financiële positie van de onderneming. Hansea beperkt dit risico via vroegtijdige planning en nauwe afstemming met klanten, zeker in situaties waar zero-emissievervoer vandaag duurder blijft dan dieselalternatieven.

Transitie-opportuniteiten
Hansea identificeerde 1 hoge en 1 middelgrote transitie-opportuniteit, beide gelinkt aan technologie. Van de overige 8 potentiële opportuniteiten kreeg 1 opportuniteit een lage score, terwijl de andere als niet relevant werden beschouwd.

- **Hoge opportuniteit:** het gebruik van energiebronnen met lagere uitstoot kan de operationele kosten verlagen door de blootstelling aan schommelende brandstofprijzen te beperken en de gevoeligheid voor stijgende koolstofprijzen te verminderen.
- **Middelgrote opportuniteit:** meer energie-efficiënte vervoersmodi kunnen het operationele energieverbruik, zowel elektriciteit als brandstof, verlagen zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening, wat resulteert in lagere operationele kosten.

Vastgelegde ('locked-in) emissies
Hansea verwacht geen materiële risico's rond 'vastgelegde' of 'locked-in' emissies. Dieselvoertuigen blijven doorgaans 6 tot 15 jaar in gebruik, waardoor de onderneming verwacht de aankoop van nieuwe voertuigen op fossiele brandstoffen uiterlijk tegen 2035 stop te zetten, en waarschijnlijk vroeger. Indien aankoopstrategieën of technologieën evolueren, zal Hansea dit risico opnieuw evalueren.

Energieverbruik & energieproductie

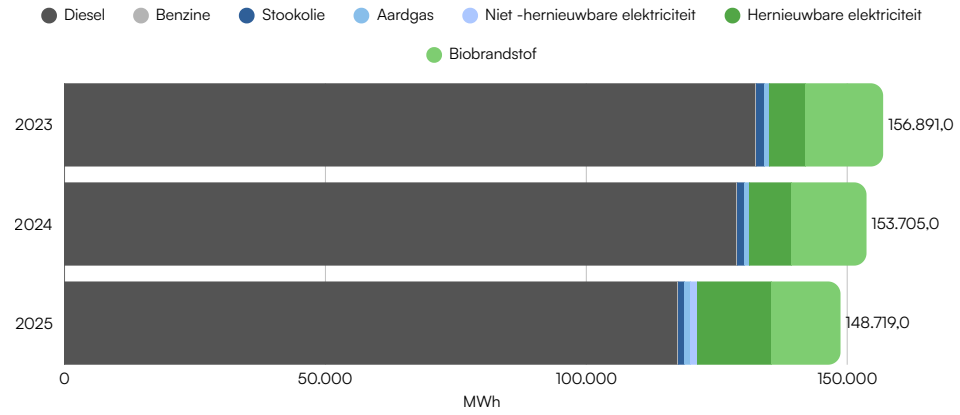
Rapporteringsvereiste E1-7

Evolutie van het energieverbruik

In 2025 bereikte Hansea een verhouding van ongeveer 80-20 tussen energie uit fossiele bronnen (diesel, benzine, aardgas, stookolie en niet-hernieuwbare elektriciteit) en energie uit hernieuwbare bronnen (biobrandstoffen en hernieuwbare elektriciteit volgens de marktgebaseerde benadering).

Ten opzichte van 2024 daalde het totale energieverbruik met 3,1%, terwijl het aantal gereden kilometers met 3,3% steeg. Deze verbetering is het gevolg van de verdere omschakeling naar elektrische voertuigen, die minder energie per kilometer verbruiken. Het dieselverbruik daalde met 8,8% en het verbruik van stookolie met 10,9%.

Het elektriciteitsverbruik steeg met 93%. Van deze stijging werd 84% geleverd via hernieuwbare elektriciteit, wat neerkomt op een stijging van 80% van 7.942 MWh naar 14.294 MWh. De overige 16% werd geleverd via niet-hernieuwbare elektriciteit, die steeg van 146 MWh naar 1.354 MWh. Dit aandeel niet-hernieuwbare elektriciteit is toe te schrijven aan extern laden, dat als niet-hernieuwbaar wordt beschouwd tenzij contractueel kan worden aangetoond dat het om hernieuwbare elektriciteit gaat.



Energieverbruik & productie Uitgedrukt in Megawattuur (MWh)	MWh	%
Totaal energieverbruik	**148.960**	
Uit fossiele bronnen	121.274	81,4%
• Brandstof uit steenkool en steenkoolproducten	0	
• Brandstof uit ruwe olie en aardolieproducten	118.866	
• Brandstof uit aardgas	1.054	
• Brandstof uit andere fossiele bronnen	0	
• Aangekochte elektriciteit uit fossiele bronnen	1.354	
Uit nucleaire bronnen	0	0%
Uit hernieuwbare bronnen	27.685	18,6%
Totale energieproductie (zonnepanelen)	**301**	

Impacten, risico's & opportuniteiten

Rapporteringsvereisten SBM-3, IRO-2, E2-1, E2-2

De activiteiten van Hansea leiden tot twee belangrijke vormen van vervuiling: luchtvervuiling en microplastics. Brandstoffen voor voertuigen, zoals diesel en benzine, veroorzaken uitstoot van koolstofmonoxide, fijnstof (PM2.5) en stikstofoxiden. Daarnaast zorgen het rijden zelf en slijtage van banden en wegdek voor de verspreiding van microplastics. Er zijn ook kleinere impacten, zoals bodem- en waterverontreiniging door een gebrekkige afvalverwerking en licht- en geluidshinder afkomstig van stelplaatsen en installaties, al worden deze niet als materieel beschouwd.

Vanuit de initiële longlist van 4 vervuilingsgerelateerde IRO's werd 1 thema als materieel geïdentificeerd en viel 1 thema net onder de materialiteitsdrempel. Dit bevestigt dat vervuiling (E2) een materieel thema is voor Hansea.

Thema	IRO beschrijving	Type	Score
Vervuiling	**Luchtvervuiling:** het gebruik van conventionele voertuigen met verbrandingsmotoren, zoals (mini)bussen op diesel of benzine, veroorzaakt uitstoot van vervuilende stoffen in de atmosfeer. Daarnaast zorgt ook de snellere bandenslijtage bij elektrische voertuigen, als gevolg van hun hogere gewicht, voor een toename van fijnstofdeeltjes in de lucht.	Negatieve gevolgen - op korte, middellange en lange termijn	30

Beleidslijnen rond vervuiling

Vervuiling wordt behandeld binnen het milieubeleid van Hansea. Daarbij engageren we ons om:

- bodem- en waterverontreiniging te voorkomen waar mogelijk door lekken te vermijden en voorbereid te zijn op noodsituaties;
- luchtvervuiling te verminderen door de vloot verder te vernieuwen en microplastics afkomstig van bandenslijtage te beperken;
- lichtvervuiling afkomstig van onze sites te beperken;
- geluidshinder afkomstig van onze sites, voertuigen en installaties te verminderen.

Acties om luchtvervuiling te beperken

De elektrificatie van onze vloot is de meest doeltreffende manier om luchtvervuiling door de verbranding van fossiele brandstoffen in voertuigen terug te dringen. Naarmate deze omschakeling verder versnelt, verwachten we dat de uitstoot van CO, NOx en PM2.5 afkomstig van verbrandingsmotoren verder zal dalen in lijn met de huidige evolutie.

Bij het bepalen van doelstellingen rond luchtvervuiling werd geen rekening gehouden met ecologische drempelwaarden.

Luchtvervuiling

Rapporteringsvereisten E2-3, E2-4

Berekeningsmethodologie

Sinds 2024 hanteert Hansea een berekeningsmethode die is gebaseerd op de handleiding voor de inventarisatie van luchtverontreinigende emissies van het Europees Milieuagentschap.

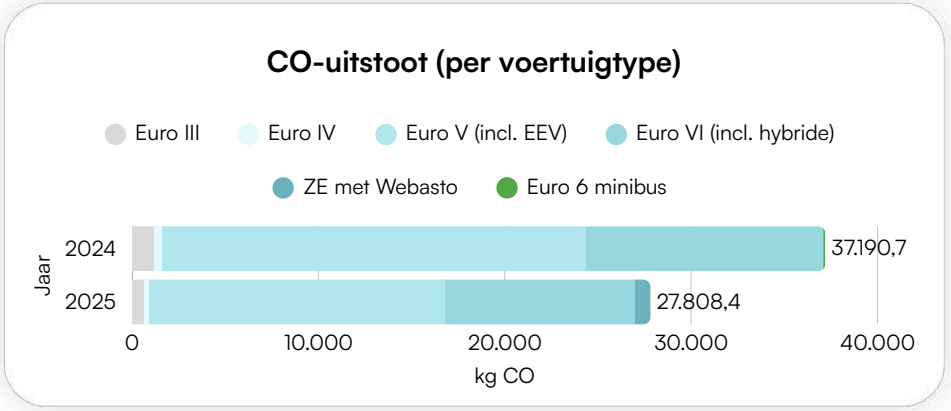
De grote voertuigvloot van Hansea vormt de belangrijkste bron van luchtvervuiling. Het is niet haalbaar om de beperkte uitstoot van elk individueel voertuig afzonderlijk te monitoren, in tegenstelling tot stationaire installaties. Aangezien elektrificatie deze uitstoot verder zal verminderen en er momenteel geen bijkomende maatregelen gepland zijn, bieden exacte cijfers voor elke afzonderlijke vervuilende stof vandaag beperkte meerwaarde. Vanwege een beperkte hoeveelheid ontbrekende gegevens kunnen deze cijfers lichte onderschattingen zijn.

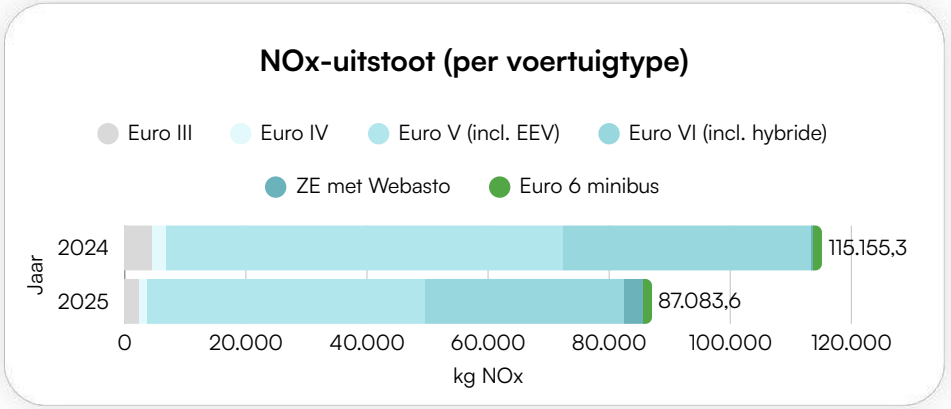
Evolutie van emissies naar de lucht

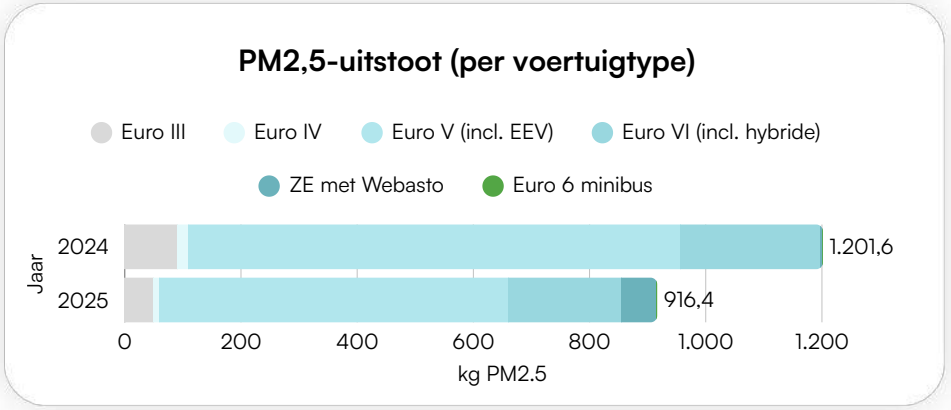
De emissies naar de lucht daalden tussen 2024 en 2025 met ongeveer 25% voor CO, NO_x en PM2.5. Deze daling is voornamelijk het gevolg van de verdere elektrificatie van de voertuigvloot, waardoor de uitstoot binnen bijna alle voertuigtypes afneemt.

Een daling van de emissies is zichtbaar voor alle voertuigtypes behalve elektrische voertuigen. Dit komt doordat een aanzienlijk deel van de elektrische voertuigen uitgerust is met een brandstofgestuurd hulpsysteem voor verwarming, zoals een Webasto-installatie. Hierdoor wordt elektriciteit voornamelijk gebruikt voor het rijden, terwijl de meestal dieselgestookte Webasto-installatie instaat voor de verwarming van het interieur, wat leidt tot resterende emissies naar de lucht.

Omdat emissiefactoren verschillen per voertuigtype, daalt elke vervuilende stof in een ander tempo. CO vertoont de sterkste daling (-25,2%). PM2,5 daalt trager (-23,7%). NOx bevindt zich tussen beide (-24,4%).







Microplastics

Rapporteringsvereisten E2-2, E2-3, E2-4

Banden- en wegslijtage (TRWP) vormen een belangrijke bron van microplastics. Onderzoek toont aan dat de hoeveelheid fijnstof afkomstig van banden- en wegslijtage de komende jaren mogelijk verder zal toenemen door het hogere gewicht van elektrische voertuigen ten opzichte van conventionele voertuigen. Hansea wil daarom inzicht bieden in haar bijdrage aan het microplasticvraagstuk.

Berekeningsmethodologie

Omdat er vandaag nog geen algemeen aanvaarde methodologie bestaat voor het berekenen van microplasticemissies afkomstig van voertuigvloten, ontwikkelde Hansea een eigen aanpak.

Daarbij werd gekozen tussen twee mogelijke methodes:

- een berekening op basis van het totaal aantal gereden kilometers per voertuig- en wegtype, gecombineerd met een emissiefactor per wegtype (stedelijk, landelijk en autosnelweg), gebaseerd op wetenschappelijke studies;
- een berekening op basis van gemeten bandenslijtage (TWP in kilogram), gecombineerd met een conversiefactor, rekening houdend met het feit dat niet alle bandenslijtage effectief microplastics wordt.

Bij de keuze tussen beide methodes hielden we rekening met twee factoren: de bruikbaarheid van de data (in welke mate de resultaten voldoende activiteitsgebaseerd zijn en beïnvloed kunnen worden door verbeteracties) en de beschikbaarheid van data.

Vandaag worden bandenmassa of profielslijtage nog niet op een consistente manier gemeten binnen de activiteiten van Hansea. Daardoor is de nodige data voor methode 2 momenteel nog niet beschikbaar. Daarom gebruiken we voorlopig methode 1 en werken we de komende jaren verder aan de implementatie van methode 2, zodra de nodige meetpraktijken beschikbaar zijn.

Deze ruwe berekening, gebaseerd op verschillende aannames en zonder rekening te houden met parameters zoals brandstoftype of bandentype, schat de microplasticemissies afkomstig van banden- en wegslijtage in 2025 op ongeveer 24,4 ton. Een studie uit 2021[1] toont aan dat 70 tot 75% van deze microplastics terechtkomt in bermgronden, 20% oppervlaktewater bereikt en 5 tot 10% zich via de lucht verspreidt. Dit onderstreept het belang van deze problematiek en bevestigt de noodzaak om de berekeningsmethodologie de komende jaren verder te verfijnen.

Acties

Vanaf 2027 wil Hansea een bredere bandenstrategie uitwerken, gericht op het actiever monitoren, voorkomen en verminderen van bandenslijtage, evenals het onderzoeken van mogelijkheden om vrijgekomen slijtagedeeltjes op te vangen.

De eerste ideeën en algemene richting zijn reeds bepaald, maar vereisen verdere uitwerking voordat hierover concreet gecommuniceerd kan worden. Zo vermijden we verwachtingen te creëren die mogelijk niet haalbaar blijken



[1] Baensch-Baltruschat, B., Kocher, B., Kochleus, C., Stock, F., & Reifferscheid, G. (2021, 15 january). Tyre and road wear particles - A calculation of generation, transport and release to water and soil with special regard to German roads. ScienceDirect. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720354681

Impacten, risico's & opportuniteiten

Rapporteringsvereisten SBM-3, IRO-2, E3-1, E3-4

Hansea is actief in een regio met een hoge waterstress. Water wordt gebruikt binnen kantoren en onderhoudsactiviteiten, maar het grootste verbruik is verbonden aan het reinigen van voertuigen. Hansea beheert verspreid over België 25 eigen wasinstallaties, die dagelijks aanzienlijke hoeveelheden water vereisen om de operationele werking te ondersteunen. Vanuit de initiële longlist van 2 watergerelateerde IRO's werd 1 thema als materieel geïdentificeerd. Dit bevestigt dat water (E3) een materieel thema is voor Hansea. Een zorgvuldig beheer van wateronttrekking en waterverbruik blijft daarom een belangrijke prioriteit.

Eventuele waterrisico's, waaronder stormen en overstromingen, worden behandeld als fysieke klimaatrisico's binnen het hoofdstuk rond klimaatverandering.

Thema	IRO beschrijving	Type	Score
Waterbeheer	**Waterverbruik voor het wassen van voertuigen:** het waterverbruik voor het reinigen van voertuigen heeft een negatieve impact op het milieu, zeker wanneer hiervoor grond- of drinkwater wordt gebruikt, en in het bijzonder tijdens periodes van waterschaarste of in gebieden met een hoge waterstress.	Negatieve gevolgen - op korte, middellange en lange termijn	25

Beleidslijnen rond water

Water wordt behandeld binnen het milieubeleid van Hansea. Daarbij engageren we ons om het gebruik van regenwater maximaal te benutten en het gebruik van oppervlakte- en grondwater zoveel mogelijk te beperken.

Doelen en acties

Rapporteringsvereisten E3-2, E3-3, E3-4

Kerncijfers

In 2025 verbruikte Hansea 20.837 m³ water, voornamelijk voor de werking van voertuigenwasinstallaties. Van dit volume was 4,4% afkomstig uit grondwater, 30,5% uit regenwater dat lokaal werd opgevangen via regenwaterrecuperatiesystemen en de resterende 65,1% uit leidingwater.

Dit vertegenwoordigt een stijging van 29% ten opzichte van 2024. Deze stijging kan grotendeels verklaard worden door de sterke groei van Hansea in 2025, gedreven door bijkomende contracten binnen openbaar vervoer, waardoor nieuwe locaties geopend werden met bijkomend waterverbruik. Daarnaast zorgden verdere verbeteringen in datacollectie en rapporteringsvolwassenheid voor een vollediger beeld van het waterverbruik. We verwachten wel dat het gerapporteerde cijfer nog steeds een onderschatting vormt, aangezien nog niet alle locaties beschikken over het gewenste meetniveau.

Het totale volume geloosd water wordt berekend door het waterverbruik af te trekken van de totale wateronttrekking. Hansea beschikt momenteel nog niet over primaire data rond werkelijk waterverbruik, ook gekend als Evaporation and Carryout (E&C) bij voertuigenwasinstallaties. Dit betreft water dat verdampt, als nevel uit de wasinstallatie verdwijnt of achterblijft op voertuigen en daardoor niet in de riolering terechtkomt voor behandeling.

Op basis van een studie van de International Carwash Association uit 2018[2] gaat Hansea ervan uit dat 21% van de totale wateronttrekking beschouwd moet worden als werkelijk waterverbruik. Het volledige waterverbruik van Hansea vindt plaats in gebieden met een hoge of extreem hoge waterstress, gebaseerd op de Aqueduct Water Risk Atlas van het World Resources Institute (WRI).

Waterstatistieken Uitgedrukt in kubieke meter (m³)	2024	2025
Totale wateronttrekking	16.115	20.837
• Grondwater	600	918
• Regenwater	4.080	6.353
• Drinkwater van derden	11.435	13.566
Totaal gerecycled en hergebruikt water	*geen data*	1.982
Totaal waterverbruik	3.384	4.792
Totaal waterverbruik in gebieden met hoge waterstress	3.384	4.792
Totaal geloosd water	12.731	16.045
Dekking van installaties voor regenwateropvang	20/24	22/25

[2] Brown, C. & International Carwash Association. (2018). 2018 CAR WASH WATER USE STUDY. https://8374610.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/8374610/Pulse%20and%20Research/Water+Use%2C+Evaporation+and+Carryout+in+Professional+Car+Washes.pdf

Doelen en acties

Rapporteringsvereisten E3-2, E3-3, E3-4

Regenwater en grondwater

Hansea focust op twee belangrijke pijlers: maximaal inzetten op het opvangen en gebruiken van regenwater, en het geleidelijk afbouwen van grondwatergebruik voor voertuigenwasinstallaties.

Eind 2025 waren 22 van de 25 stelplaatsen met een wasinstallatie uitgerust met systemen voor regenwaterrecuperatie. Daarnaast recycleren twee stelplaatsen actief water uit de wasinstallatie, zodat dit opnieuw gebruikt kan worden binnen het wasproces (1.982 m^3 in 2025). Daardoor werd in 2025 36,5% van de totale watervraag van Hansea ingevuld via regenwater-recuperatie en waterhergebruik, tegenover 25% in 2024. Hansea verwacht het aantal sites met regenwaterrecuperatie verder uit te breiden naar 24 van de 26 locaties tegen eind 2026.

Parallel hiermee wil Hansea het gebruik van grondwater volledig afbouwen tegen 2028. Hoewel de keuze tussen grondwater en leidingwater niet eenduidig is, leidde een zorgvuldige evaluatie van de voor- en nadelen tot de beslissing om volledig over te schakelen op leidingwater als aanvulling op regenwater en gerecycleerd water. Deze aanpak laat toe dat watergebruik centraal beheerd wordt door overheden en gemeenten, die beter geplaatst zijn om prioriteiten af te wegen tussen industriële gebruikers en huishoudens. De beslissing sluit bovendien aan bij de evoluerende regelgeving, aangezien grondwatergebruik in nieuwe ontwikkelingen niet langer toegelaten is.

In 2025 zien we echter tijdelijk een evolutie in de tegenovergestelde richting, met een stijging van 53% in het grondwaterverbruik. Dit was het gevolg van een toegenomen activiteit op de stelplaats met het hoogste grondwater-verbruik. In 2026 plant Hansea daar een regenwater-recuperatiesysteem te installeren en de grondwateraansluiting buiten gebruik te stellen.

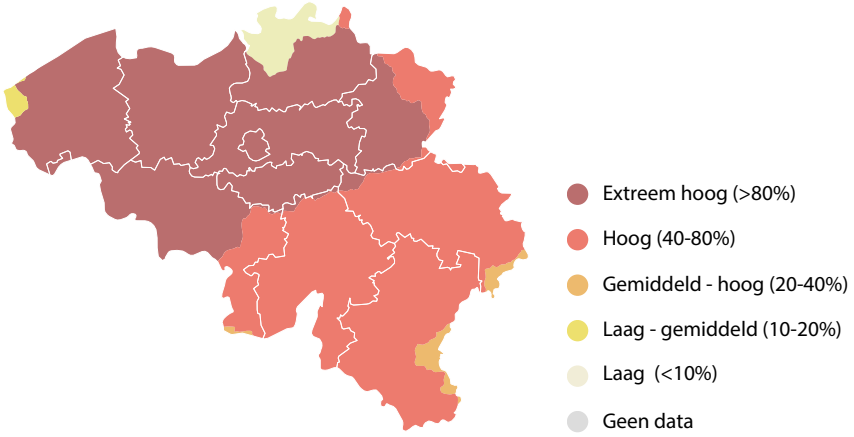
Data governance

Vanaf 2026 wil Hansea haar waterverbruik en de betrouwbaarheid van data verder optimaliseren via quasi realtime monitoring, het identificeren van best presterende stelplaatsen op vlak van waterefficiëntie en het uitrollen van bewezen praktijken over het bredere netwerk van stelplaatsen.

Baseline waterstress

De baseline waterstress geeft de verhouding weer tussen de totale waterbehoefte en de beschikbare hernieuwbare voorraden oppervlakte- en grondwater.

Hogere waarden duiden op meer concurrentie tussen de gebruikers.



Uitgelicht verhaal

Veiligheid en duurzaamheid hand in hand in Hasselt

Bij de uitbreiding van de stelplaats in Hasselt koos Hansea bewust voor infrastructuur die veiligheid en duurzaamheid combineert. Collega Glenn volgde dit project van dichtbij op en zag hoe een slimme oplossing werd uitgewerkt voor het opvangen en hergebruiken van water op de site.

“We wilden voorbereid zijn op uitzonderlijke situaties, zoals een busbrand, zonder daarbij extra risico’s voor de omgeving te creëren,” vertelt hij. Daarom werd een aparte zone voorzien waar bussen veilig kunnen worden geplaatst bij een incident.

Die zone is zo ontworpen dat het terrein licht afhelt naar het midden, waardoor bluswater automatisch wordt opgevangen en naar een ondergrondse buffer stroomt. Zo vermijden we dat mogelijk vervuild water in de omgeving terechtkomt. Tegelijk zorgt de afstand tussen voertuigen ervoor dat een brand zich minder snel kan verspreiden naar andere bussen. Op die manier verhogen we niet alleen de milieubescherming, maar ook de veiligheid op de volledige site.

De installatie gaat verder dan noodsituaties alleen. Ook regenwater wordt opgevangen en hergebruikt, bijvoorbeeld voor de wasstraat. In een volgende fase wordt dat water bijkomend gefilterd zodat resten zoals olie en vuil verwijderd worden en het opnieuw veilig gebruikt kan worden. Duurzaamheid zit vaak in de details. Niet alleen in elektrische bussen, maar ook in hoe je een stelplaats ontwerpt en beheert. Zo maken we onze werking elke dag duurzamer én veiliger voor collega’s, voertuigen en de omgeving.



Context en afvalstromen

Rapporteringsvereisten SBM-3, E5-5

Impacten, risico's & opportuniteiten
Hansea produceert zelf geen producten, maar gebruikt en verwerkt wel een brede waaier aan materialen die een impact kunnen hebben op het milieu en de gezondheid van mensen indien ze niet correct behandeld worden. Het gaat onder meer om voertuigen, onderdelen, banden, oliën en solventen, evenals IT-materiaal en algemeen kantoorafval.

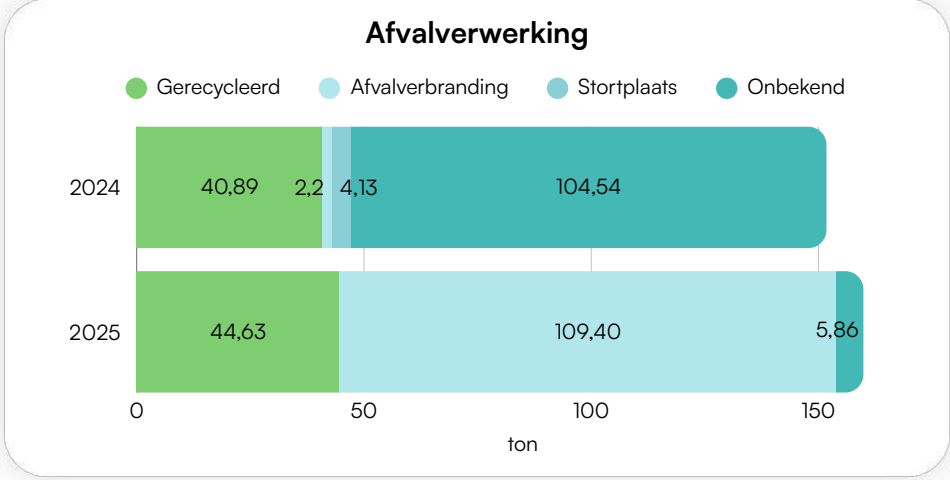
Hoewel geen van de IRO's binnen de dubbele materialiteitsanalyse als materieel werd beoordeeld, beschouwt Hansea grondstoffengebruik en afval wel als een relevant duurzaamheidsthema dat actief wordt beheerd.

Afvalstromen
Hansea verdeelt haar afvalstromen in drie categorieën: voertuiggerelateerd afval, werkplaatsgerelateerd afval en kantoorgerelateerd afval.

Voertuiggerelateerd afval omvat voertuigen op het einde van hun levensduur en grote componenten daarvan, waaronder EV-batterijen en banden.

Werkplaatsgerelateerd afval omvat alle materialen die gebruikt worden binnen voertuigonderhoud, zoals beschadigde onderdelen, metalen, niet-elektrische batterijen en gevaarlijke afvalstromen. Deze gevaarlijke stromen omvatten onder meer solventen, evenals oliën afkomstig van voertuigen of uit slibvangers en olieafscheiders op werkplaatsen. Daarnaast omvat deze stroom ook occasioneel bouw- en groenafval afkomstig van onderhoudswerken aan stelplaatsen.

Kantoorgerelateerd afval bestaat uit typische afvalstromen van stelplaatsen, zoals papier, plastics en restafval, evenals IT-gerelateerd afval zoals afgeschreven laptops, smartphones en lege printercartridges.



Afvalverwerking
In 2025 produceerde Hansea 159,89 ton afval, waarvan 88,87% niet-gevaarlijk afval en 11,13% gevaarlijk afval. Dit cijfer omvat geen voertuigen, banden, onderdelen of IT-gerelateerd afval.

Volgens data van onze afvalverwerkingspartner werd ongeveer 68% van het afval van Hansea verwerkt via waste-to-energy en 28% gerecycleerd. Voor 4% van het afval is de verwerkingsmethode onbekend. In 2024 bevatten de gegevens van onze afvalverwerkingspartner veel 'onbekende' posten. Dit probleem werd in 2025 opgelost. Hoewel de exacte verwerkingsmethode niet kon worden geverifieerd, wordt aangenomen dat het grootste deel van het afval dat in 2024 als 'onbekend' was gecategoriseerd, voornamelijk betrekking had op afvalverbranding.

Daarnaast bereikten 48 voertuigen het einde van hun levensduur in 2025. Daarvan werden 37 voertuigen verkocht aan erkende voertuigmakelaars of garages, terwijl 2 voertuigen werden verschroot en 9 voertuigen werden ingezet als donorvoertuig, waarbij onderdelen werden gerecupereerd en hergebruikt als wisselstukken binnen de eigen vloot.

Acties en beleid

Rapporteringsvereisten E5-1, E5-2, E5-3

Huidige organisatie
Het end-of-lifeproces van voertuigen wordt centraal gecoördineerd binnen Hansea.

Werkplaats- en kantoorgerelateerde afvalstromen worden op alle locaties op een uniforme manier beheerd via één centrale afvalverwerkingspartner. Beschadigde onderdelen, metalen en niet-elektrische batterijen worden afzonderlijk ingezameld en correct verwerkt. Slibvangers en olieafscheiders worden waar nodig geledigd door een externe specialist en verwerkt als gevaarlijk afval.

Ook end-of-life IT-materiaal kreeg bijzondere aandacht. In 2025 werden laptops en smartphones die het einde van hun levensduur bereikten nog verschroot, waarbij recupereerbare materialen gerecycleerd werden. Vanaf begin 2026 wordt dit proces verder geoptimaliseerd via een nieuwe partner die end-of-life laptops en smartphones zal inzamelen, toestellen waar mogelijk zal refurbishen voor B2B-doorverkoop en de resterende materialen zal recycleren. Printercartridges worden ingezameld door de leverancier van de printers.

Toekomstige acties
Hansea wil de monitoring van afvalstromen verder verbeteren en de granulariteit van de verzamelde data verhogen over alle locaties en partners heen. Dit moet leiden tot een beter inzicht in materiaalstromen, recuperatiegraden en milieuprestaties.

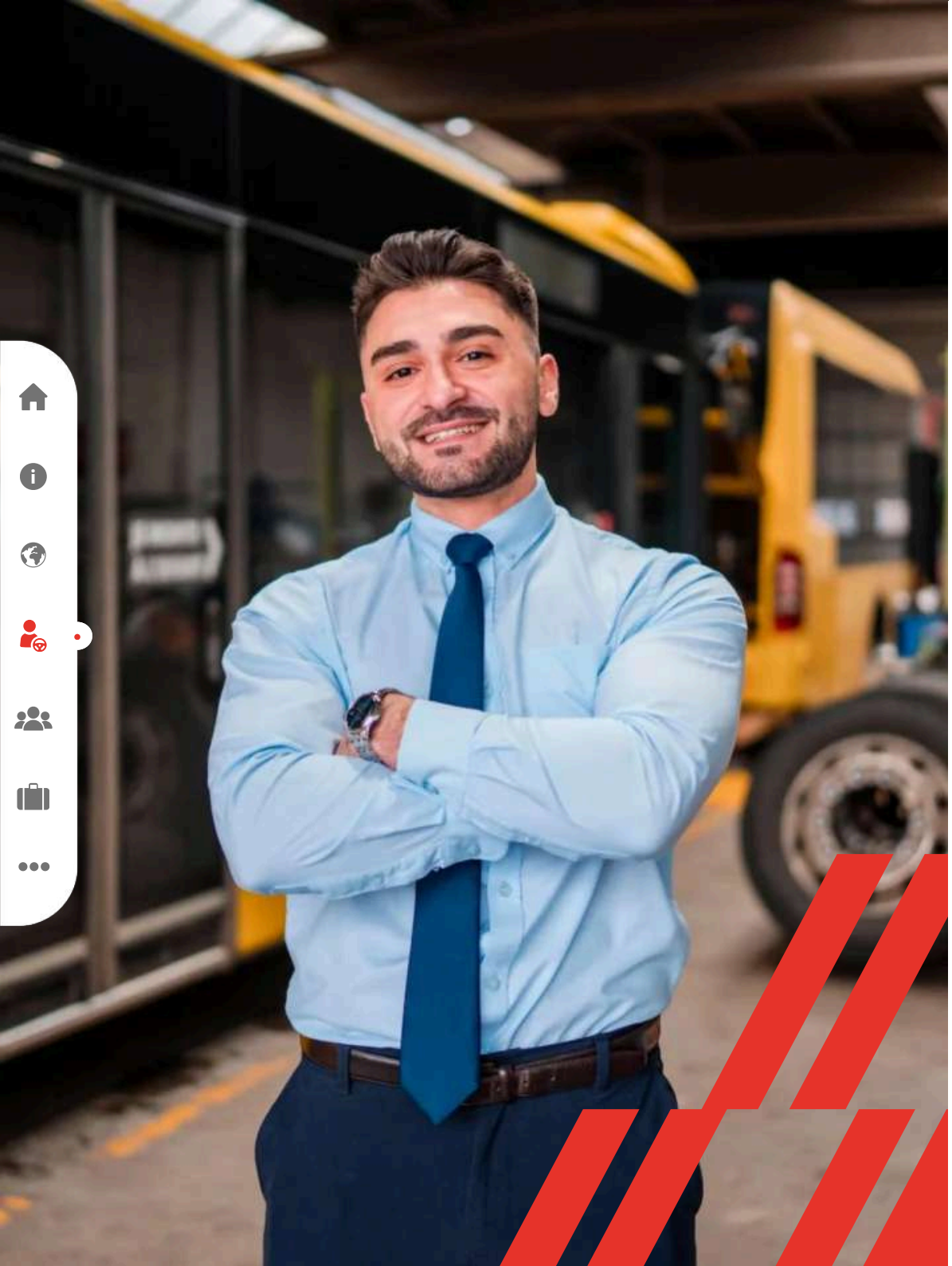
Daarnaast evolueert de focus geleidelijk van end-of-life afvalbeheer naar het vroeger integreren van circulaire principes binnen de waardeketen. Dit betekent dat voertuigen, onderdelen, installaties en kantoormaterialen steeds vaker geselecteerd en aangekocht zullen worden met aandacht voor hun uiteindelijke end-of-life verwerking.

Het tempo waarmee deze omschakeling naar circulair ontwerp en circulaire aankooppraktijken gerealiseerd kan worden, zal verschillen per afvalstroom, afhankelijk van marktmaturiteit, beschikbaarheid bij leveranciers en technische haalbaarheid.

Hansea beschikt momenteel nog niet over formele doelstellingen rond grondstoffengebruik en afval.

Beleidslijnen rond grondstoffengebruik en afval
Grondstoffengebruik en afval worden behandeld binnen het milieubeleid van Hansea. Daarbij engageren we ons om:

- de milieu-impact van aangekochte materialen te beperken door milieucriteria mee te nemen binnen het leveranciersselectieproces;
- afval aan de bron te verminderen en de milieu-impact van afvalstromen verder te beperken;
- gevaarlijke stoffen te vervangen door niet-gevaarlijke of minder gevaarlijke alternatieven en ervoor te zorgen dat gevaarlijke stoffen correct worden ingezameld en verwerkt om hun impact op het milieu te minimaliseren.



Onze mensen

Het tweede onderdeel van het duurzaamheidsstuur is ‘onze mensen’.

Dit onderdeel sluit aan bij de thema’s binnen ESRS S1 Eigen personeel, die door Hansea als materieel of relevant voor onze duurzaamheidsstrategie werden geïdentificeerd.

Mensen zijn cruciaal binnen elke onderneming. Zonder een capabele, goed opgeleide, gemotiveerde en gezonde medewerkerspoule kan geen enkel bedrijf de doelstellingen bereiken die het vooropstelt. Binnen Hansea onderscheiden we drie mensgerichte impactdomeinen: gelijke kansen, gezondheid & veiligheid en leren & ontwikkeling.

De focus op deze impactdomeinen ondersteunt onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals (SDG’s) van de Verenigde Naties, in het bijzonder SDG 3 (Goede gezondheid en welzijn), SDG 4 (Kwaliteitsonderwijs), SDG 5 (Gendergelijkheid) en SDG 8 (Waardig werk en economische groei).

Inhoud

Gelijke kansen

Gezondheid & veiligheid

Leren & ontwikkelen

Impacten, risico's & opportuniteiten

Rapporteringsvereisten SBM-3, IRO-2

Vanuit de initiële longlist van 33 mensgerelateerde IRO's werden 4 IRO's als materieel geïdentificeerd en vielen 15 IRO's net onder de materialiteitsdrempel. Hierdoor werden de thema's 'gelijke kansen' en 'gezondheid & veiligheid' als materieel beschouwd. Hoewel het thema 'leren & ontwikkelen' niet als materieel werd geïdentificeerd, rapporteren we toch over dit belangrijke domein omwille van de brede relevantie ervan binnen Hansea.

Onderwerp	IRO beschrijving	Type	Score
Gelijke kansen	**Gebrek aan diversiteit en vertegenwoordiging op managementniveau:** het senior management en de raad van bestuur zijn vandaag sterk mannelijk vertegenwoordigd. Dit weerspiegelt de samenleving onvoldoende en kan ertoe leiden dat vrouwelijke medewerkers minder vrouwelijke rolmodellen zien binnen mogelijke loopbaantrajecten in de organisatie. Daarnaast kan dit de perceptie creëren dat doorgroeimogelijkheden binnen de onderneming beperkter zijn voor vrouwen.	Mogelijke negatieve gevolgen - op korte, middellange en lange termijn	25
Gezondheid & veiligheid	**Hoge werkdruk bij chauffeurs:** door personeelstekorten en absenteïsme kunnen chauffeurs geconfronteerd worden met een hoge werkdruk en aanzienlijke druk als gevolg van verkeerscongestie, strikte planningen en agressie van passagiers. Chauffeurs zijn bovendien vaak het eerste aanspreekpunt wanneer problemen zich voordoen. Wanneer deze problematiek onvoldoende aangepakt wordt of onvoldoende budget krijgt, kan dit een negatieve impact hebben op de fysieke en mentale gezondheid, veiligheid en het welzijn van medewerkers.	Negatieve gevolgen - op korte, middellange en lange termijn	30
Gezondheid & veiligheid	**Hoge werkdruk bij medewerkers:** naast chauffeurs kunnen ook veel andere functies binnen Hansea geconfronteerd worden met een hoge werkdruk, elk op hun eigen manier. Denk bijvoorbeeld aan planners die routes creatief moeten organiseren binnen voortdurend wijzigende omstandigheden, HR Business Partners die complexe sociale dossiers begeleiden of andere operationele en ondersteunende functies binnen de organisatie. Wanneer deze problematiek onvoldoende aangepakt wordt of onvoldoende budget krijgt, kan dit een negatieve impact hebben op de fysieke en mentale gezondheid, veiligheid en het welzijn van medewerkers.	Negatieve gevolgen - op korte, middellange en lange termijn	25
Gezondheid & veiligheid	**Hoge absenteïsmecijfers:** door de vergrijzing van de bevolking, de hoge werkdruk binnen de sector en de gemiddelde leeftijd van chauffeurs ligt het absenteïsme binnen de transportsector relatief hoog. Dit kan voor Hansea leiden tot bijkomende kosten als gevolg van verminderde productiviteit.	Risico - korte, middellange en lange termijn	24

Beleid en sociale dialoog

Rapporteringsvereisten S1-1 en S1-7

Beleidslijnen

De belangrijkste beleidslijnen van Hansea voor het beheren van IRO's met betrekking tot eigen personeel omvatten:

- het gezondheids- en veiligheidsbeleid: gericht op het voorkomen van ongevallen, gezondheidsproblemen en incidenten door gevaren waar mogelijk weg te nemen en risico's te beperken wanneer volledige eliminatie niet mogelijk is;
- het stakeholderbeleid: biedt richtlijnen voor duidelijke en betekenisvolle interactie met belangrijke stakeholdergroepen;
- het medewerkershandboek: beschrijft de rechten en plichten van medewerkers, waaronder arbeidstijden, overuren, verloning, verloven, arbeidsongeschiktheid, laattijdigheid, aansprakelijkheid en bescherming tegen stress, geweld en intimidatie;
- de gedragscode: afgestemd op de ILO-standaarden en beschrijft verwachtingen rond eerlijkheid, integriteit en naleving van regels om een veilige en respectvolle werkomgeving te creëren waar iedereen zich gewaardeerd voelt;
- de opleidingsrichtlijn: verduidelijkt hoe opleidingen georganiseerd worden en op welke opleidingen medewerkers recht hebben;
- het klokkenluidersbeleid: biedt een veilige manier om bezorgdheden of onaanvaardbaar gedrag te melden dat impact kan hebben op Hansea en haar medewerkers, zodat problemen snel gedetecteerd en correct opgevolgd kunnen worden.

Mensenrechten binnen beleidslijnen

Hansea engageert zich om de mensenrechten binnen haar medewerkerspoule te respecteren. De beleidslijnen ondersteunen deze waarden, ook al verwijzen ze niet expliciet naar mensenhandel, gedwongen arbeid of kinderarbeid. Door de bestaande nationale arbeidswetgeving en de actieve rol van vakbonden en ondernemingsraden wordt het risico op dergelijke praktijken als zeer beperkt beschouwd.

Communicatie van beleidslijnen

Deze beleidslijnen zijn van toepassing op alle medewerkers, niet-medewerkers en in bepaalde gevallen ook op (onder)aannemers. Ze worden gedeeld via digitale kanalen en indien gewenst ook fysiek ter beschikking gesteld. Voor bepaalde beleidslijnen moeten betrokken personen de ontvangst bevestigen via een handtekening.

Collectieve onderhandelingen en sociale dialoog

Ongeveer 95% van de medewerkers valt onder collectieve arbeidsovereenkomsten, voornamelijk binnen het arbeidersstatuut van Paritair Comité 140 en de bijhorende subcomités, waaronder chauffeurs, mecaniciens en garagemedewerkers. Elke medewerker heeft het recht om zich aan te sluiten bij een vakbond of er zelf één op te richten. Hoewel niet alle medewerkers aangesloten zijn bij een vakbond, worden alle medewerkers vertegenwoordigd via werknemersvertegenwoordigers en de ondernemingsraad.

De sociale dialoog binnen de organisatie is gestructureerd over drie formele overlegniveaus. Op ondernemingsniveau behandelt een nationale ondernemingsraad onderwerpen zoals de economische en financiële situatie, organisatorische ontwikkelingen, tewerkstelling en bredere HR- en beleidsthema's. Op het niveau van de lokale stelplaatsen focussen vijf Comités voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) op gezondheid en veiligheid, welzijn, arbeidsomstandigheden en psychosociale risico's. Daarnaast behandelen lokale vakbondsoverleggen operationele en sitespecifieke onderwerpen, waardoor snel kan worden ingespeeld op lokale bezorgdheden.

Betrokkenheid medewerkers

Rapporteringsvereiste S1-2

Tot voor kort werd de sociale dialoog bijkomend gestructureerd via een collectieve arbeidsovereenkomst op ondernemingsniveau. Hoewel deze overeenkomst intussen werd beëindigd, blijven de praktische afspraken van kracht in afwachting van een nieuwe overeenkomst. Deze afspraken hebben onder meer betrekking op vertegenwoordigingsmandaten, syndicale vrijstellingen, de organisatie van sociaal overleg, interne procedures en het verloop van sociale verkiezingen.

De samenwerking met sociale partners verloopt via deze formele overlegorganen en via ad-hocoverleg waar nodig. Input uit de sociale dialoog wordt meegenomen in besluitvorming en waar relevant vertaald naar beleidsaanpassingen, operationele acties of verdere bespreking op het gepaste niveau.

Betrokkenheid van eigen personeel

Het perspectief van de werknemers wordt structureel meegenomen binnen besluitvorming en verbeterprocessen. Naast de sociale dialoog organiseert Hansea medewerkersbevragingen wanneer relevante thema's zich aandienen, zoals arbeidsomstandigheden, interne communicatie of absenteïsme. Deze bevragingen worden anoniem ingevuld, zodat medewerkers open feedback kunnen geven. Management en HR analyseren de resultaten en vertalen relevante inzichten naar gerichte verbeteracties.

Daarnaast wordt input van medewerkers verzameld via thematische werkgroepen rond onderwerpen die relevant zijn voor de medewerkers. Deelname gebeurt op vrijwillige basis en brengt medewerkers uit verschillende functies samen, waaronder chauffeurs, mecaniciens, administratieve medewerkers en management. Binnen deze werkgroepen worden ervaringen gedeeld, uitdagingen besproken en mogelijke verbeteringen geïdentificeerd.

De dagelijkse betrokkenheid gebeurt via rechtstreeks contact tussen medewerkers en hun leidinggevenden. Managers worden aangemoedigd om nauw verbonden te blijven met operationele medewerkers en relevante feedback intern verder op te nemen. Waar relevant werden vaste aanspreekmomenten ingevoerd, waarbij managers op vooraf bepaalde tijdstippen aanwezig zijn in de chauffeurslokalen. Deze aanpak bevordert directe communicatie en helpt om problemen vroegtijdig te detecteren en aan te pakken.

Klachtenregeling

Hansea-medewerkers beschikken over verschillende kanalen om bezorgdheden of noden te melden. In eerste instantie kunnen medewerkers terecht bij hun directe leidinggevende. Indien dit niet leidt tot een bevredigende oplossing, kunnen medewerkers contact opnemen met een interne of externe vertrouwenspersoon.

Deze vertrouwenspersonen werken onder strikte vertrouwelijkheid en ondersteunen bij het oplossen van problemen, bijvoorbeeld door gesprekken met leidinggevenden te begeleiden of het dossier verder te escaleren.

Daarnaast vormt de sociale dialoog een bijkomend meldingskanaal. Wanneer eerdere stappen geen oplossing bieden, kunnen medewerkers hun bezorgdheden bespreken met vakbondsvertegenwoordigers of leden van de ondernemingsraad. Indien nodig kunnen deze overlegorganen dossiers verder opnemen binnen de maandelijkse ondernemingsraad.

Voor ernstige meldingen is bijkomend een klokkenluidersprocedure beschikbaar.

Doelen en acties

Rapporteringsvereisten S1-3 en S1-4

Effectiviteit van communicatiekanalen
De effectiviteit van communicatie wordt voornamelijk geëvalueerd op basis van deelnamegraad en kwaliteit van feedback binnen medewerkersbevragingen, evenals input uit thematische werkgroepen, sociale overlegstructuren en dagelijkse interacties met leidinggevenden. Daarnaast monitort Hansea indicatoren zoals absenteïsme, personeelsverloop en terugkerende thema's die via werknemersvertegenwoordigers worden aangekaart, om mogelijke aandachtspunten op de werkvloer tijdig te identificeren.

De resultaten van deze communicatieprocessen worden geëvalueerd door HR en management en waar relevant besproken binnen de sociale overlegstructuren om gepaste vervolgacties te bepalen. Deze inzichten hebben geleid tot concrete initiatieven, waaronder verbeterde interne communicatie, gerichte boodschappen rond gezondheid en veiligheid en maatregelen om absenteïsme te voorkomen en duurzame inzetbaarheid te ondersteunen.

Doelstellingen
Doelstellingen rond medewerkersgerelateerde thema's zoals absenteïsme, gezondheid en veiligheid en operationele HR-thema's worden vastgelegd via een gestructureerd jaarlijks performancemanagementproces. Input vanuit de medewerkers wordt meegenomen via operationele feedback, HR-data en performancetrends, dagelijkse interacties tussen management en medewerkers en, waar relevant, via sociale overlegstructuren.

De doelstellingen zijn gebaseerd op historische prestaties en operationele verantwoordelijkheden. Zo worden doelstellingen rond absenteïsme bepaald op basis van meerjarige trends, worden doelstellingen rond gezondheid en veiligheid toegewezen aan managers met directe operationele verantwoordelijkheid en worden bijkomende focusdomeinen opgenomen via regionale managementstructuren.

De opvolging gebeurt via periodieke rapportering en business reviews. Afwijkingen leiden tot corrigerende acties zoals gerichte opvolging, coaching of procesaanpassingen. Hoewel werknemersvertegenwoordigers niet rechtstreeks betrokken zijn bij het bepalen van jaarlijkse KPI's, wordt input vanuit medewerkers systematisch meegenomen zodat doelstellingen blijven aansluiten bij de reële werkomstandigheden.

Voor bijkomende mensgerelateerde thema's kunnen in de toekomst verdere doelstellingen worden ontwikkeld.

Acties rond absenteïsme en retentie
Hansea volgt absenteïsme op als een belangrijke indicator voor het welzijn van medewerkers en de operationele stabiliteit van de organisatie. Absenteïsme wordt opgevolgd op lokaal en regionaal niveau en vergeleken met historische gemiddelden. Wanneer absenteïsme boven de vooropgestelde doelstellingen blijft, worden gerichte acties opgezet, zoals intensievere dossieropvolging, re-integratietrajecten, coaching van leidinggevenden of lokale actieplannen, waaronder re-integratie of beëindiging wegens medische overmacht waar van toepassing. De effectiviteit van deze maatregelen wordt geëvalueerd op basis van de evolutie van absenteïsmecijfers doorheen de tijd.

Ook medewerkersretentie wordt opgevolgd via analyses van personeelsverloop, inclusief vrijwillige uitstroom. Wanneer verhoogd verloop wordt vastgesteld, worden onderliggende oorzaken zoals arbeidsomstandigheden, de effectiviteit van onboarding of operationele druk verder onderzocht. Gerichte maatregelen kunnen onder meer bestaan uit versterkte onboarding, bijkomende ondersteuning van leidinggevenden of specifieke betrokkenheidsinitiatieven. De effectiviteit hiervan wordt beoordeeld op basis van het stabiliseren of verbeteren van retentiecijfers doorheen de tijd.

Doelen en acties

Rapporteringsvereiste S1-4

Algemeen hanteert Hansea een aanpak van continue verbetering, waarbij medewerkersgerelateerde resultaten worden opgevolgd via zowel data-gedreven indicatoren als operationele feedback.

Samenwerking buiten Hansea

Een belangrijk onderdeel van deze aanpak verloopt via de werkgevers-federatie die actief is binnen de sector. Via dit platform worden medewerkersgerelateerde thema's en sectorbrede uitdagingen regelmatig besproken met sociale en institutionele stakeholders. Dit ondersteunt het identificeren van structurele medewerkersgerelateerde risico's en helpt bij het afstemmen van mogelijke oplossingen.

Daarnaast vinden collectieve onderhandelingen op sectorniveau plaats tussen de werkgeversfederatie en vakbonden. Deze onderhandelingen hebben als doel evenwichtige afspraken te maken over thema's die een materiële impact kunnen hebben op de medewerkers, waaronder arbeidsomstandigheden, arbeidsorganisatie, welzijn en andere sociale onderwerpen.

Via deze sectorale betrokkenheid oefent Hansea indirect invloed uit door bij te dragen aan collectieve standpunten van werkgevers, deel te nemen aan overleg en onderhandelingen en toepasselijke sectorakkoorden te implementeren. Deze aanpak is vooral relevant in situaties waar individuele acties beperkt zijn en duurzame oplossingen het best gerealiseerd worden via collectieve afstemming op sectorniveau.



Medewerkersdemografie

Rapporteringsvereisten S1-5 en S1-6

Vooraleer we dieper ingaan op de verschillende impactdomeinen, lichten we eerst enkele kerngegevens over onze medewerkers toe. Deze context ondersteunt de thema's binnen 'onze mensen' en geeft inzicht in de manier waarop Hansea omgaat met tewerkstelling en personeelspraktijken.

Aantal medewerkers
In 2025 telde Hansea 1.905 medewerkers, waarvan 1.623 mannen en 282 vrouwen (op het einde van het rapporteringsjaar). Passagiersvervoer blijft een overwegend mannelijke sector, in het bijzonder binnen operationele functies. Het is daarbij belangrijk op te merken dat Hansea een hoger aandeel vrouwelijke chauffeurs tewerkstelt dan het sectorgemiddelde.

Contracttype
Wanneer we evolueren van headcount naar een FTE-benadering ontstaat een duidelijker beeld van de contracttypes binnen Hansea.

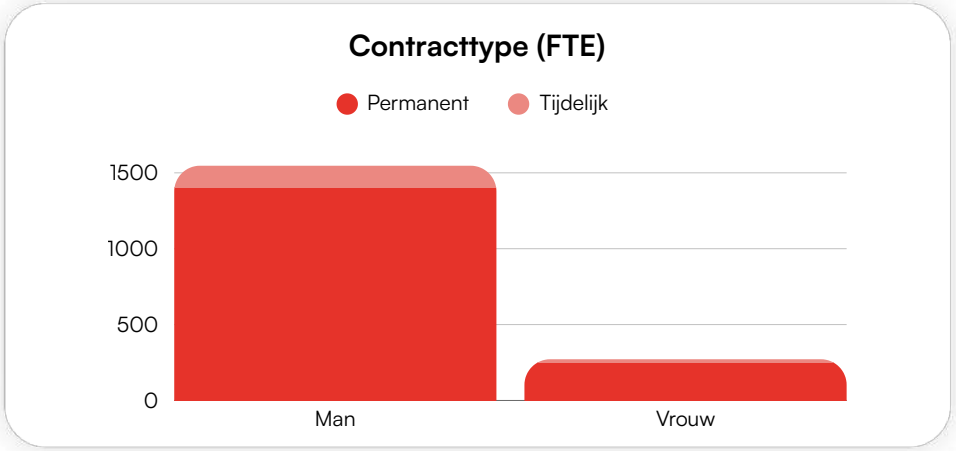
Op het einde van het rapporteringsjaar stelde Hansea 1.818,3 FTE's te werk: 1.406,1 mannelijke en 250,5 vrouwelijke vaste FTE's, en 140,7 mannelijke en 21,1 vrouwelijke tijdelijke FTE's. In totaal betekent dit dat 91% van onze medewerkerspoule bestaat uit vaste FTE's en 9% uit tijdelijke FTE's.

Personeelsverloop
In 2025 kende Hansea een personeelsverloop van 23,75%, berekend op basis van FTE's. Dit cijfer bevat het beperkte aantal seizoenarbeiders niet, de overdracht van medewerkers in het kader van commerciële contractovernames (CAO 32bis) wel en moet binnen die context geïnterpreteerd worden. Wanneer deze uitstroom in het kader van CAO 32bis buiten beschouwing wordt gelaten, bedraagt het personeelsverloop 18,66%. We streven ernaar om dit de komende jaren beter af te stemmen op de definitie van de ESRS.

Niet-medewerkers binnen de medewerkerspoule
Hansea werkte in 2025 met gemiddeld 130,3 FTE niet-medewerkers. Daarvan bestond 84% uit uitzendkrachten via interimkantoren en 16% uit zelfstandige medewerkers. Vanwege onze berekeningsmethode kunnen deze cijfers lichte onderschattingen zijn.

Door beperkt gebruik te maken van tijdelijke medewerkers, zowel als werknemers als niet-werknemers, behoudt Hansea de nodige operationele flexibiliteit om capaciteit op- of af te schalen wanneer nodig. Deze praktijk is voornamelijk van toepassing op chauffeurs. Tegelijkertijd bestaat het overgrote deel van de medewerkerspoule uit medewerkers met een vast contract, wat stabiliteit en zekerheid biedt voor zowel medewerkers als de operationele werking.

Zelfstandige medewerkers worden ad hoc ingezet wanneer tijdelijke ondersteuning, specifieke expertise of bijkomende ervaring nodig is om de continuïteit van de activiteiten te garanderen. Ze worden daarnaast ook ingezet om periodes van ziekte, verlof of openstaande functies op te vangen, zoals ook het geval was in 2025.



Uitgelicht verhaal

Groeien in een knelpuntberoep

In 2025 verwelkomde Hansea meer dan 600 nieuwe collega's. Die sterke groei kwam er door nieuwe contracten met De Lijn en de uitbreiding van onze activiteiten. Een deel van de chauffeurs stapte over via CAO32bis. Daarbij behouden zij hun job bij een contractwissel naar een nieuwe werkgever. Daarnaast werden ook actief nieuwe chauffeurs aangeworven in een sector waar het beroep al jaren een knelpuntberoep is.

Volgens HR Director Wendy Simonet lag de focus daarbij niet alleen op aantrekken, maar vooral op goed onthalen. "Een nieuwe werkgever is altijd wat onwennig. Nieuwe collega's moeten zich vanaf dag één welkom voelen." Daarom werden op verschillende locaties meet & greets georganiseerd, waar chauffeurs hun nieuwe team leerden kennen, vragen konden stellen en voeling kregen met Hansea. Dankzij die informele momenten, vaak met aansluitend een hapje en een drankje, konden ook vragen en onzekerheden op een laagdrempelige manier besproken worden. Samen met de lokale teams en medewerkers werd duidelijk meegegeven wat nieuwe collega's mochten verwachten, zodat onboarding een belangrijk onderdeel werd van een vlotte overgang naar de nieuwe werkomgeving.

Ook buiten CAO32bis werd sterk ingezet op instroom. Via gerichte employer brandingcampagnes, herkenbare testimonials van collega's en een vernieuwde 'Werken bij'-website maakten we het beroep zichtbaarder en toegankelijker. Daarnaast startte Hansea met de digitalisering van een ATS (Applicant Tracking System), een centraal digitaal platform dat het volledige rekruteringsproces overzichtelijker en sneller maakt.

Kandidaten komen automatisch binnen, vacatures kunnen sneller gepubliceerd worden en zowel lokale managers als HR kunnen de opvolging in realtime delen. Dat stelde ons in staat om de instroom sneller en gerichter te behandelen en zorgde voor extra ontzorging. Via de Hansea Academy begeleidden we bovendien ook kandidaten met rijbewijs B naar rijbewijs D, zodat we actief bleven investeren in nieuwe instroom en duurzame groei op lange termijn.



Diversiteit

Rapporteringsvereiste S1-8

Top management
Hansea heeft een vlakke organisatiestructuur met een beperkt aantal managementlagen. Onder topmanagement verstaan we het gecombineerde Senior Management Team en het bredere Management Team, waarin de meeste medewerkers met managementverantwoordelijkheid opgenomen zijn.

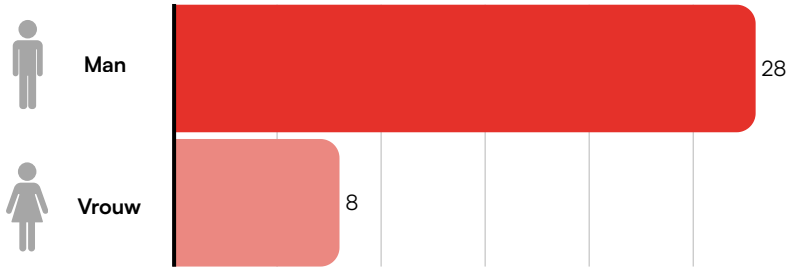
22,2% van het topmanagement is vrouwelijk, tegenover 77,8% mannelijk. Aangezien passagiersvervoer een overwegend mannelijke sector blijft, is deze verhouding niet onverwacht. Het is daarbij belangrijk te vermelden dat Hansea een hoger aandeel vrouwelijke managers tewerkstelt dan het sectorgemiddelde. Op dit moment heeft Hansea geen formele doelstellingen vastgelegd om de genderverhouding binnen het top management verder te verhogen.

Leeftijdsverdeling van medewerkers
De medewerkerspoule van Hansea is relatief sterk vertegenwoordigd binnen oudere leeftijdscategorieën: 8% van de medewerkers is jonger dan 30 jaar, 41% bevindt zich tussen 30 en 50 jaar en 51% is ouder dan 50 jaar.

Een verouderende medewerkerspoule blijft een belangrijk aandachtspunt, aangezien dit gepaard gaat met een hoger risico op ziekteverzuim en een aanzienlijk aandeel medewerkers de komende jaren met pensioen zal gaan. Opvolgingsplanning, in het bijzonder voor chauffeursfuncties, blijft daarom essentieel.

Tegelijk is Hansea trots een werkgever te zijn waar veel medewerkers actief blijven in hun vijftiger, zestiger en zelfs zeventiger jaren. Dit toont aan dat de arbeidsomstandigheden binnen Hansea medewerkers in staat stellen om actief te blijven tot en zelfs voorbij de pensioenleeftijd.

Top management



	Leeftijdsverdeling per type medewerker (headcount)			
Leeftijd	Kantoor-medewerkers	Mecaniciens	Chauffeurs	Totaal
Onder 30	6	12	135	**153**
Tussen 30 en 50	42	34	701	**777**
Boven 50	41	32	902	**975**
Totaal	**89**	**78**	**1.738**	***1.905***

Verloning en werk-privébalans

Rapporteringsvereisten S1-3, S1-9, S-10, S1-11, S1-14 en S1-15

Niet-gecorrigeerde genderloonkloof
Hansea streeft naar gelijke beloning voor gelijk werk in alle functies. De verloning van chauffeurs en monteurs wordt geregeld via collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's), terwijl voor kantoorfuncties geen CAO geldt. Gezien de complexiteit van de verlonings- en secundaire arbeidsvoorwaarden in de Belgische personenvervoerssector kan Hansea op dit moment geen betrouwbaar cijfer geven voor de ongewogen loonkloof tussen mannen en vrouwen.

Gecorrigeerde genderloonkloof
Hansea beschouwt de niet-gecorrigeerde loonkloof als minder relevant dan de gecorrigeerde genderloonkloof, waarbij mannen en vrouwen binnen dezelfde functies met elkaar worden vergeleken.

De verloning van chauffeurs wordt vastgelegd via een collectieve arbeidsovereenkomst (CAO). Daardoor bestaat er, en aangezien Hansea momenteel geen vrouwelijke mecaniciens tewerkstelt, geen genderloonkloof binnen chauffeurs- en mecaniciensfuncties. Bij bediendefuncties wordt een genderloonkloof van 16,5% vastgesteld. Dit wordt voornamelijk verklaard doordat een groter aandeel leidinggevende en senior functies wordt ingevuld door mannelijke medewerkers.

De komende jaren zal Hansea de gecorrigeerde genderloonkloof verder analyseren over alle functies heen. Deze inzichten zullen helpen om eventuele onderliggende verschillen beter te begrijpen en waar nodig gerichte acties te ondernemen.

Personen met een afstand tot de arbeidsmarkt
Hansea rapporteert geen gedetailleerde gegevens over personen met een afstand tot de arbeidsmarkt, aangezien het in de meeste gevallen wettelijk niet toegelaten is om deze gegevens te verzamelen.

Waar dergelijke data wel beschikbaar is, gebeurt dit op basis van zelfrapportering en vormt dit geen voldoende betrouwbare of representatieve basis voor rapportering.

Toereikende verloning
In sommige landen ligt het minimumloon lager dan het leefloon, waardoor individuen en gezinnen onder druk kunnen komen te staan, zelfs wanneer ze voltijds werken. Benchmarkgegevens van Wage-Indicator, een onafhankelijke internationale non-profitorganisatie rond arbeidsmarkttransparantie, tonen aan dat het wettelijk minimumloon in België hoger ligt dan het geschatte leefloon. Alle medewerkers van Hansea worden verloond volgens collectieve arbeidsovereenkomsten en sectorstandaarden, wat ruim boven het leefloon ligt.

Sociale bescherming
Alle medewerkers van Hansea zijn beschermd tegen inkomensverlies bij belangrijke levensgebeurtenissen, waaronder ziekte, werkloosheid, arbeidsongevallen, verworven arbeidsongeschiktheid en moederschapsverlof. Deze inkomensbescherming wordt voorzien via het nationale socialezekerheidssysteem of rechtstreeks door Hansea, bijvoorbeeld tijdens de eerste periode van ziekte.

Familieverlof en werk-privébalans
Alle medewerkers van Hansea hebben recht op familiegerelateerd verlof zoals bepaald binnen de toepasselijke arbeidswetgeving. Dit omvat onder meer moederschapsverlof, vaderschapsverlof, ouderschapsverlof, adoptie- en pleegzorgverlof en zorgverlof.

Hansea ondersteunt een gezonde werk-privébalans door hybride of flexibele werkuren mogelijk te maken, aandacht te hebben voor signalen van overmatige werkdruk en medewerkers aan te moedigen hun vakantiedagen op te nemen en voldoende rust te nemen wanneer nodig. Deze maatregelen helpen medewerkers om een gezond evenwicht te behouden tussen werk en privéleven.

Gezondheid & veiligheid

Rapporteringsvereisten S1-3 en S1-13

Organisatie en acties

Hansea is georganiseerd in vijf technische bedrijfseenheden (TBE's), waarin alle juridische entiteiten zijn ondergebracht. Elke TBE wordt ondersteund door een preventieadviseur die 50% van zijn of haar werktijd besteedt aan de activiteiten van de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk (IDPB).

In 2025 werden jaarlijkse actieplannen (JAP's) opgesteld op het niveau van elke TBE/IDPB in plaats van per afzonderlijke entiteit, waardoor een meer gecoördineerde en consistente aanpak mogelijk werd. Daarnaast werd op groepsniveau een Globaal Preventieplan (GPP) ontwikkeld voor Hansea als geheel, met een looptijd van vijf jaar.

Gezondheid en veiligheid vormen een terugkerend thema binnen managementmeetings op verschillende niveaus en binnen vergaderingen van de raad van bestuur. Zo wordt een safety-first cultuur versterkt en blijft er voortdurende aandacht voor arbeidsrisico's en preventieve maatregelen.

Daarnaast bestaat een gestructureerd proces voor het melden van arbeidsongevallen en incidenten. Alle incidenten worden geregistreerd, geanalyseerd en geëvalueerd om lessen te trekken en verbeteringen te identificeren. Incidentstatistieken vormen ook een vast agendapunt binnen relevante overlegorganen zoals het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW), ter ondersteuning van continue verbetering.

Prestaties

Hansea volgt haar prestaties rond gezondheid en veiligheid op via drie kernindicatoren: het aantal dodelijke arbeidsongevallen, de LTIFR en de ISR. De volledige medewerkerspoule van Hansea valt onder dit gezondheids- en veiligheidsmanagementsysteem. Arbeidsongevallen van uitzendkrachten worden niet afzonderlijk geregistreerd. Gewonde passagiers en derden als gevolg van verkeersveiligheidsincidenten worden apart opgevolgd en gerapporteerd binnen het hoofdstuk 'Onze passagiers & gemeenschappen'.

Definities:

- LTI (Lost Time Injury): een werkgerelateerd ongeval dat leidt tot minstens één volledige dag afwezigheid van het werk.
- LTIFR (Lost Time Injury Frequency Rate): het aantal LTI's per 1.000.000 gepresteerde werkuren. Dit komt ongeveer overeen met het totaal aantal gepresteerde uren van 500 voltijdse medewerkers gedurende één jaar.
- ISR (Incident Severity Rate): een indicator voor de ernst van incidenten, berekend door het totaal aantal verloren kalenderdagen te delen door 200.000 gepresteerde werkuren.

De volgende cijfers vertegenwoordigen de belangrijkste gezondheids- en veiligheidsstatistieken van Hansea voor 2025:

- 0 dodelijke arbeidsongevallen;
- 45 Lost Time Injuries, overeenkomend met een LTIFR van 17,76;
- 2.248 verloren dagen als gevolg van arbeidsongevallen, overeenkomend met een ISR van 177,43.

De data werd voor het laatst geüpdatet bij de start van Q2 2026 en is gebaseerd op dossiers die op dat moment door onze verzekeraar werden aanvaard. Het is mogelijk dat bijkomende dossiers na het moment van dataverzameling nog werden goedgekeurd. Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde afwezigheidsperiodes op het moment van rapportering nog niet waren afgesloten. Hoewel dit aansluit bij de gebruikelijke werking binnen de sector, kan dit ertoe leiden dat de LTIFR of ISR licht onderschat wordt.

Gezondheid & veiligheid

Rapporteringsvereisten S1-3 en S1-13

Sectorbenchmark

Hansea streeft ernaar haar veiligheidsprestaties onder de sectorgemiddelden te houden. De meest recente beschikbare benchmarkgegevens hebben betrekking op 2024, aangezien benchmarkcijfers voor 2025 nog niet beschikbaar zijn.

Voor 2024 bedroeg de sectorbenchmark voor LTIFR 29,81 en voor ISR 266. In 2025 bleef de veiligheidsprestatie van Hansea ruim onder deze sectorbenchmarks. In vergelijking met de benchmarkwaarden van 2024 registreerde Hansea een LTIFR die 40% lager lag dan het sectorgemiddelde en een ISR die 33% onder de benchmark bleef.



Discriminatie- en mensenrechtenincidenten

Rapporteringsvereiste S1-16

Discriminatie

Data rond werkgerelateerde meldingen, incidenten en klachten met betrekking tot discriminatie en bredere sociale en mensenrechtenthema's wordt binnen Hansea verzameld via verschillende kanalen binnen de organisatie, en niet via één centraal rapporteringssysteem. Hansea hanteert een duidelijk zero-tolerancebeleid ten aanzien van discriminatie en intimidatie.

Een belangrijk formeel meldingskanaal is de klokkenluidersprocedure, waarmee medewerkers discriminatie, ongepast gedrag of andere bezorgdheden kunnen melden, zowel anoniem als via geïdentificeerde meldingen. Daarnaast kunnen medewerkers terecht bij een interne of externe vertrouwenspersoon. In 2025 werden via deze vertrouwenskanalen 30 meldingen geregistreerd. Omwille van vertrouwelijkheidsvereisten is het niet mogelijk om exact te bepalen hoeveel van deze meldingen specifiek betrekking hadden op discriminatie tegenover andere thema's.

Naast formele kanalen wordt relevante informatie ook verzameld via dagelijkse interacties binnen de organisatie, waaronder gesprekken met leidinggevenden, HR en HR Business Partners. In de praktijk ontstaan bepaalde bezorgdheden ook via meer informele kanalen, zoals mondelinge gesprekken of signalen die zichtbaar worden binnen dagelijkse interacties, waaronder gedrag of uitspraken in WhatsApp-groepen van collega's die als ongepast of discriminerend worden ervaren.

Daardoor omvat de dataset zowel formeel gerapporteerde gevallen als bezorgdheden die zichtbaar worden via peoplemanagement, HR-processen en interne escalaties. Hansea erkent dat niet alle incidenten formeel worden gemeld of geregistreerd en dat bepaalde situaties informeel of ongedocumenteerd kunnen blijven.

De beschikbare data moet daarom geïnterpreteerd worden als een indicatie van zichtbare thema's binnen de organisatie, en niet als een volledig overzicht van alle incidenten.

Boetes en sancties

In de praktijk kunnen opdrachtgevers of klanten, zoals openbare vervoersmaatschappijen (bijvoorbeeld De Lijn), klachten van passagiers doorgeven met betrekking tot mogelijk discriminerend gedrag van een chauffeur of andere medewerker. In dergelijke gevallen voert Hansea een intern onderzoek uit en worden gepaste vervolgacties genomen, waaronder dialoog, evaluatie en waar nodig HR-gerelateerde maatregelen.

De impact van dergelijke incidenten is daardoor voornamelijk operationeel en niet financieel van aard. Mogelijke gevolgen hebben doorgaans betrekking op interne onderzoeken, opvolging door management, gesprekken met medewerkers en waar relevant corrigerende of disciplinaire HR-maatregelen. Eventuele kosten worden opgenomen binnen de normale operationele kosten, personeelskosten of juridische ondersteuningskosten en worden niet afzonderlijk geregistreerd als discriminatiegerelateerde boetes of vergoedingen. Tijdens de rapporteringsperiode werden geen geldelijke boetes, sancties of compensaties geregistreerd met betrekking tot discriminatie, intimidatie of gelijkaardige klachten.

Hansea is zich niet bewust van mensenrechtenincidenten met betrekking tot haar activiteiten in 2025. Er werden geen boetes, sancties of compensaties opgelegd in verband met discriminatie of andere mensenrechtenschendingen.

Opleiding en loopbaanontwikkeling

Rapporteringsvereisten S1-3 en S1-12

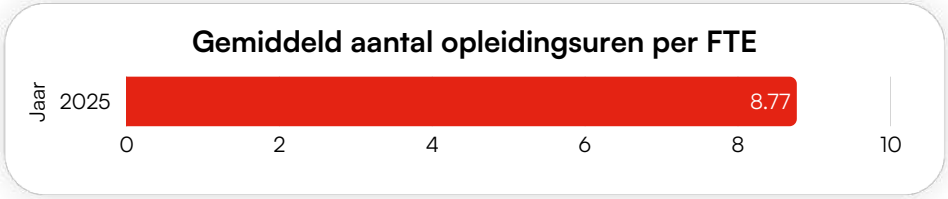
Opleidingen

Opleidingsbeleid en opleidingsplannen worden ontwikkeld op basis van medewerkerstevredenheidsbevragingen, input van leidinggevenden, HR, Health & Safety en functiespecifieke experten, zoals het technisch competentiecentrum voor mecaniciens. Opleidingsplannen voor chauffeurs, mecaniciens en bedienden worden formeel besproken binnen de ondernemingsraad. Verplichte opleidingen, zoals Code 95 voor chauffeurs en HEV-opleidingen voor mecaniciens, worden aangevuld met facultatieve opleidingen die geselecteerd kunnen worden uit een centraal beheerd opleidingsaanbod.

De inhoud van opleidingen wordt jaarlijks geëvalueerd samen met opleiders, aangevuld met informele feedbackmomenten doorheen het jaar. Voor bediendefuncties worden opleidingsnoden geïdentificeerd via Personal Development Plans (PDP's) gekoppeld aan jaarlijkse evaluatiegesprekken en gecoördineerd door HR.

Opleidingsmateriaal is voornamelijk beschikbaar in het Nederlands, met een verdere uitbreiding naar het Frans, in het bijzonder voor chauffeurs en bedienden. Overzichten van beleidslijnen en opleidingen zijn centraal beschikbaar via SharePoint en, voor operationele functies, ook lokaal op de sites.

De uitrol en opvolging van opleidingen gebeurt functiegericht. Chauffeurs en mecaniciens worden ingepland door planners of leidinggevenden, terwijl aanwezigheid wordt opgevolgd door management, HR of het technisch competentiecentrum. Bedienden schrijven zich in via een Employee Self Service-systeem, met goedkeuring door de leidinggevende en rapportering door HR op individueel en groepsniveau.



In 2025 ontvingen medewerkers gemiddeld 8,77 opleidingsuren (op basis van FTE). Door het ontbreken van monitoring van bepaalde gegevens kunnen deze cijfers onderschattingen zijn. Hansea beschikt momenteel nog niet over formele doelstellingen rond jaarlijkse opleidingsuren, maar blijft deze indicator nauw opvolgen.

Loopbaanontwikkeling

Loopbaanontwikkeling helpt Hansea om ervoor te zorgen dat medewerkers hun functie goed kunnen uitvoeren en blijvend kunnen inspelen op de verwachtingen binnen hun rol.

Voor medewerkers creëert dit kansen om nieuwe vaardigheden te ontwikkelen, bijkomende verantwoordelijkheden op te nemen en een stabiele loopbaan uit te bouwen.

In 2025 nam 5,1% van de medewerkers deel aan een formeel loopbaanontwikkelingsgesprek. Hansea beschikt momenteel nog niet over formele doelstellingen rond loopbaanontwikkelingsgesprekken. Dit zal de komende jaren verder worden uitgebouwd.

In 2026 wil Hansea sterker inzetten op loopbaanontwikkeling door ontwikkeltrajecten verder te formaliseren en workforce reviews structureel op te nemen binnen de HR-cyclus. Deze inspanningen moeten medewerkers ondersteunen bij het ontwikkelen van de vaardigheden die nodig zijn om verder door te groeien binnen de organisatie.

Uitgelicht verhaal

Leren van elkaar op de werkvloer

Bij Hansea geloven we sterk in leren van collega's. Daarom zetten we in op interne gecertificeerde instructeurs: ervaren chauffeurs die hun kennis delen met andere collega's. David is één van hen. Hij geeft opleidingen zoals eco drive, eco drive elektrisch en defensief rijden, en begeleidt chauffeurs zowel in theorie als op de baan.

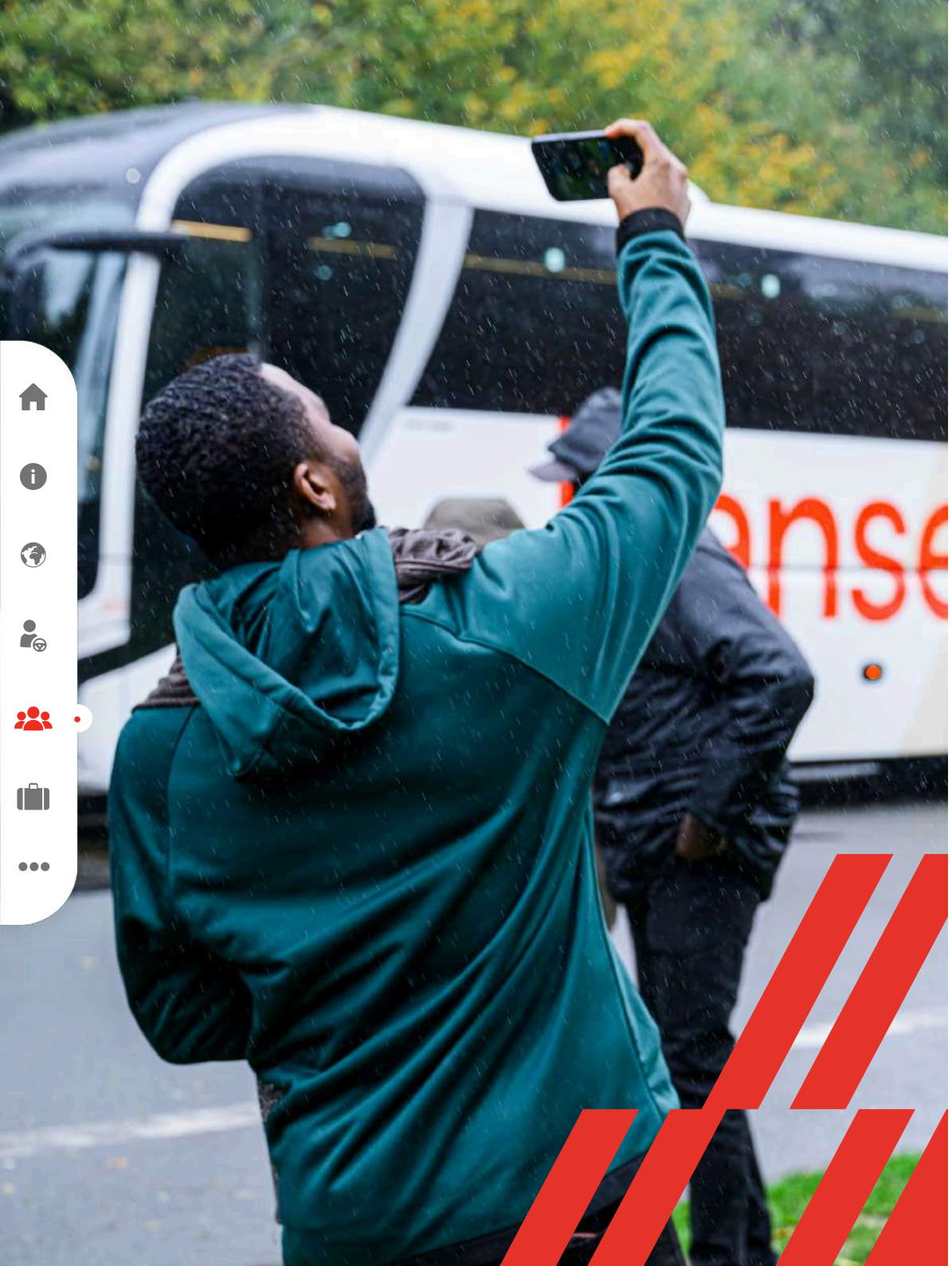
"Ik start altijd met een halve dag theorie en daarna ga ik één op één de baan op met de chauffeur," vertelt David. "Zo kan ik echt inspelen op de praktijk en meteen tips geven die helpen in het dagelijkse werk." Voor David was de stap naar instructeur een logische keuze. Toen hij zelf zijn rijbewijs D behaalde, raakte hij sterk geïnspireerd door het enthousiasme van zijn eigen instructeur. Dat gevoel is altijd blijven hangen.

Vandaag haalt hij veel voldoening uit zijn rol. "Ik help collega's graag vooruit. Als ik zie dat iemand rustiger rijdt, meer vertrouwen heeft of comfortabeler met passagiers omgaat, dan weet ik waarom ik dit doe." Om instructeur te worden volgde David zelf een train-the-trainer traject via FCBO en behaalde hij verschillende certificaten. "Je blijft ook zelf leren, en dat maakt het net zo boeiend."

Daarnaast spelen de interne instructeurs ook een belangrijke rol in de verdere professionalisering van onze werking. Door ervaringen vanop de baan rechtstreeks te delen met collega's, blijft kennis niet beperkt tot theorie alleen, maar wordt die ook meteen vertaald naar de dagelijkse praktijk. Zeker bij nieuwe voertuigen en elektrische bussen helpt die aanpak om collega's sneller vertrouwd te maken met nieuwe technologieën en rijgedrag.

Op die manier versterken we niet alleen de vaardigheden van individuele chauffeurs, maar bouwen we ook samen aan een veilige, comfortabele en duurzame dienstverlening voor onze reizigers.





Onze passagiers & gemeenschappen

Het derde onderdeel van het duurzaamheidsstuur is ‘onze passagiers & gemeenschappen’. Dit onderdeel combineert ESRS S4 Consumenten en eindgebruikers (onze passagiers) met ESRS S3 Getroffen gemeenschappen, die door Hansea als materieel werden geïdentificeerd binnen onze duurzaamheidsstrategie.

Verkeersveiligheid en passagierstevredenheid vormen de kern van alles wat we doen. We verbinden gemeenschappen en willen dit op de best mogelijke manier realiseren. Binnen dit onderdeel onderscheiden we twee impactdomeinen: verkeersveiligheid en passagierstevredenheid.

De focus op deze impactdomeinen ondersteunt onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals (SDG’s) van de Verenigde Naties, in het bijzonder SDG 3 (Goede gezondheid en welzijn), SDG 10 (Ongelijkheid verminderen) en SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen).

Inhoud

Verkeersveiligheid

Passagierstevredenheid

Impacten, risks & opportunities

Rapporteringsvereisten SBM-3 en IRO-2

De kernactiviteit van Hansea bestaat uit het vervoeren van passagiers, met dagelijks meer dan 1.300 voertuigen op de weg. Door dit op een veilige manier te doen, willen we het risico op en de ernst van ongevallen met onze voertuigen verminderen, die gevolgen kunnen hebben voor mensen zowel in als buiten onze voertuigen.

Tegelijkertijd creëert Hansea net op dit vlak ook haar grootste positieve impact. We verbinden gemeenschappen en dragen bij aan een mobiliteitssysteem dat minder afhankelijk is van de wagen, wat op zijn beurt bijdraagt aan veiligere wegen. Het aantal ongevallen met bussen ligt traditioneel aanzienlijk lager dan het algemene gemiddelde. Hansea engageert zich om veilige en gezonde omstandigheden te voorzien voor medewerkers, aannemers, passagiers, bezoekers en de bredere gemeenschap. Ons doel is om letsels en incidenten te voorkomen door gevaren waar mogelijk weg te nemen en, wanneer dit niet mogelijk is, risico's tot een zo laag als redelijkerwijs haalbaar niveau te beperken.

Van de 26 geïdentificeerde impacten, risico's en opportuniteiten (IRO's) werden er 2 als materieel beschouwd en viel 1 IRO net onder de materialiteitsdrempel.

Thema	IRO beschrijving	Type	Score
Gezondheid & veiligheid van de gemeenschap	**Ongevallen met letsels bij omstaanders of andere weggebruikers:** Hansea rijdt dagelijks een groot aantal kilometers met een uitgebreide vloot van middelgrote tot zeer grote voertuigen. Daardoor zijn ongevallen waarbij omstaanders of andere weggebruikers schade oplopen helaas niet volledig uit te sluiten.	Actuele negatieve impact — korte, middellange & lange termijn	25
Gezondheid & veiligheid van passagiers	**Ongevallen met letsels bij passagiers:** Hansea rijdt dagelijks een groot aantal kilometers met een uitgebreide vloot van middelgrote tot zeer grote voertuigen. Daardoor zijn ongevallen waarbij passagiers letsels oplopen helaas niet volledig uit te sluiten.	Actuele negatieve impact — korte, middellange & lange termijn	25

Definitie en beleid

Rapporteringsvereisten SBM-3, S3-1, S3-2 en S4-1

Definitie van onze passagiers en gemeenschappen

Binnen onze sector overlappen de thema's uit de standaarden rond 'consumenten & eindgebruikers' en 'gemeenschappen' sterk. Dezelfde veiligheidsmaatregelen hebben immers impact op zowel de mensen in onze voertuigen als de mensen errond. Daardoor zijn de onderliggende impacten, risico's, opportuniteiten en performantie-indicatoren nauw met elkaar verbonden en kunnen ze op een geïntegreerde manier beoordeeld worden.

Onder 'consumenten & eindgebruikers' verstaan we onze passagiers, terwijl 'getroffen gemeenschappen' verwijst naar alles en iedereen buiten onze voertuigen: de wegen die we gebruiken, de omliggende infrastructuur, andere weggebruikers en omstaanders.

Kort samengevat: iedereen binnen onze voertuigen behoort tot 'onze passagiers', terwijl alles en iedereen buiten onze voertuigen behoort tot 'onze gemeenschappen'.

Beleidslijnen

Verkeersveiligheid en de daaraan verbonden potentiële impact op passagiers en derden worden behandeld binnen ons gezondheids- en veiligheidsbeleid.

Hansea beschikt momenteel nog niet over een afzonderlijk formeel verkeersveiligheidsbeleid. De invoering van een specifiek beleid is gepland op korte termijn. Dit beleid zal de aanpak van de organisatie rond verkeersveiligheid verder formaliseren en documenteren, waaronder onboarding en opleidingen voor chauffeurs, voortdurende coaching en voertuiggerelateerde maatregelen gericht op het verminderen van verkeersongevallen en materiële schade.



Doelen en acties

Rapporteringsvereisten S3-3, S3-4, S4-3 en S4-4

Doelen

Hansea volgt verschillende kern-KPI's op met betrekking tot verkeers-veiligheid en de geïdentificeerde materiële impacten. De eerste KPI betreft het aantal dodelijke slachtoffers bij passagiers of derden als gevolg van ongevallen waarvoor Hansea in fout werd gesteld. Hansea hanteert hierbij een strikte doelstelling van nul dodelijke slachtoffers door ongevallen in fout. In 2025 vond helaas één dodelijk ongeval plaats waarbij een kwetsbare weggebruiker betrokken was.

Daarnaast ontwikkelde Hansea twee resultaatsgerichte KPI's die rechtstreeks aansluiten bij de geïdentificeerde impacten: de passagiers-letselsgraad en de letselsgraad bij derden. Deze KPI's worden gedefinieerd als het aantal registreerbare letsels per 10.000.000 gereden kilometers als gevolg van ongevallen in fout, respectievelijk voor passagiers en derden. Onder derden verstaan we andere weggebruikers en omstaanders. Ongevallen met kwetsbare weggebruikers onder het principe van 'objectieve aansprakelijkheid' worden eveneens in deze cijfers opgenomen.

Deze KPI's focussen op de effectieve gevolgen van de activiteiten van Hansea voor passagiers en derden, eerder dan uitsluitend op proces- of inputgerichte indicatoren. Momenteel beschikt Hansea nog niet over formele doelstellingen voor deze twee KPI's. Omdat 2025 het eerste jaar was waarin alle noodzakelijke data volledig verzameld werd, geldt dit jaar als basisjaar. Er zijn momenteel geen sectorale of historische benchmarks beschikbaar; toekomstige doelstellingen zullen gebaseerd worden op de historische prestaties van Hansea zelf.

Deze data is gebaseerd op verzekeringsinformatie. Schadegevallen kunnen nog tot één jaar na een ongeval gemeld worden, waardoor bijkomende dossiers nog kunnen worden toegevoegd. Omgekeerd is het ook mogelijk dat Hansea uiteindelijk niet aansprakelijk wordt geacht, waardoor dossiers opnieuw uit deze cijfers kunnen verdwijnen.

Daardoor kunnen de cijfers nog wijzigen en mogen ze momenteel nog niet als definitief beschouwd worden. De data werd voor het laatst geüpdatet bij de start van Q2 2026. Eventuele latere aanpassingen zullen opgenomen worden in het duurzaamheidsverslag van volgend jaar.

In 2025 werden volgende resultaten geregistreerd:

- Dodelijke slachtoffers bij ongevallen in fout: 1
- Passagiersletselsgraad: 5,02 (overeenkomend met één passagiersletsel per 1,99 miljoen gereden kilometers)
- Letselsgraad bij derden: 3,77 (overeenkomend met één letsel bij derden per 2,65 miljoen gereden kilometers)

Acties

Hansea beschikt over verschillende maatregelen om verkeersveiligheid verder te verbeteren. Zo worden nieuwe chauffeurs begeleid via onboarding met ervaren mentorchauffeurs en zijn verplichte opleidingen voorzien, waaronder Code 95 en opleidingen rond correcte rolstoelbeveiliging.

Wanneer zich een verkeersongeval voordoet, wordt dit behandeld via de betrokken verzekeraars. Wanneer Hansea aansprakelijk is, of wanneer een kwetsbare weggebruiker betrokken is, wordt de schadeafhandeling georganiseerd tussen de verzekeraar van Hansea en de verzekeraar van de betrokken persoon.

Vanaf 2026 wil Hansea sterker inzetten op een datagedreven aanpak rond verkeersveiligheid. Daarbij zullen verschillende indicatoren op voertuig- en chauffeursniveau gecombineerd worden, zoals brandstofverbruik, verkeersovertredingen, schadegevallen en letsels, om potentiële risico's sneller te detecteren.Wanneer specifieke signalen of afwijkingen worden vastgesteld, bespreekt de operations manager deze rechtstreeks met de betrokken chauffeur. Het doel blijft om verkeersovertredingen, schadegevallen, ongevallen en vooral letsels bij passagiers en derden zo laag mogelijk te houden.

Engagement

Rapporteringsvereisten S3-2, S4-2 en S4-3

Passagiers

Hansea ontvangt zowel algemene feedback van haar belangrijkste klanten als specifieke operationele meldingen met betrekking tot haar dienstverlening. Daarnaast kunnen chauffeurs tijdens hun dagelijkse activiteiten zelf problemen vaststellen of hierover mondeling feedback ontvangen van passagiers. Deze situaties worden geval per geval opgevolgd via gepaste operationele of managementgerichte acties.

Passagiers en derden kunnen bezorgdheden rechtstreeks melden via het algemene e-mailadres van Hansea of via de klokkenluidersprocedure. Voor vervoer dat uitgevoerd wordt in opdracht van publieke vervoers-maatschappijen zoals De Lijn en TEC kunnen meldingen ook via deze organisaties gebeuren, waarna ze worden doorgestuurd naar Hansea voor verdere opvolging. Daarnaast ontvangt Hansea jaarlijks de resultaten van de tevredenheidsbevraging van De Lijn, waarin zowel sterke punten als verbeterpunten worden benoemd. Binnen B2B-vervoer zijn in bepaalde voertuigen QR-codes aanwezig die passagiers doorverwijzen naar contactpagina's waar bezorgdheden of feedback gemeld kunnen worden.

Momenteel beschikt Hansea nog niet over een gestructureerde of proactieve aanpak rond betrokkenheid van passagiers, representatieve organisaties of NGO's met betrekking tot verkeersveiligheid of passagierstevredenheid.

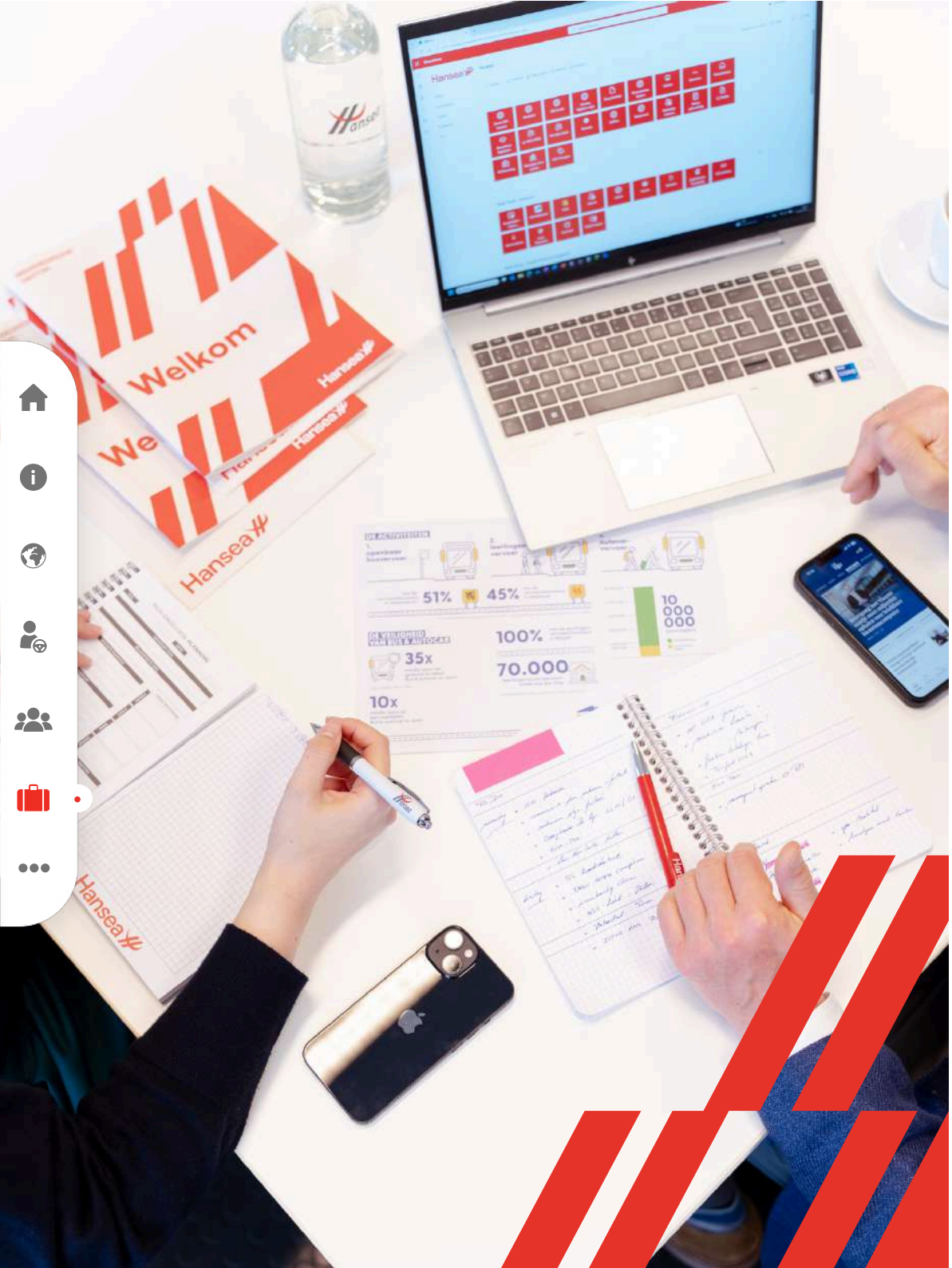
Buurtbewonders

Een afzonderlijk thema waaraan Hansea belang hecht, is het onderhouden van een constructieve relatie met buurtbewoners en het beperken van mogelijke negatieve impact van haar activiteiten op de omgeving.

Veel stelplaatsen van Hansea bevinden zich in industriegebieden en hebben daardoor geen directe impact op residentiële woonomgevingen. Sommige stelplaatsen bevinden zich echter wel in woonzones. Op dit moment beschikt Hansea nog niet over een formele of gestructureerde aanpak voor buurtbetrokkenheid.

Contact met buurtbewoners verloopt vandaag voornamelijk ad hoc, bijvoorbeeld voorafgaand aan renovatiewerken of wanneer specifieke bezorgdheden worden gemeld. Lokale operations managers zijn aanspreekbaar voor vragen of opmerkingen van buurtbewoners en stemmen waar mogelijk af met interne diensten om oplossingen uit te werken.

Een concreet voorbeeld hiervan betreft meldingen van buurtbewoners over geluidshinder afkomstig van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Naar aanleiding van deze feedback verving Hansea de betrokken laadinstallaties door stillere modellen, waardoor de hinder werd opgelost en de impact op de buurt werd verminderd.



Bedrijfsvoering

De laatste strategische pijler van Hansea is ‘bedrijfsvoering’. Deze pijler omvat ‘ethiek & compliance’ (ESRS G1), ‘cyberbeveiliging & gegevensbescherming’ (S1 & S4) en ‘duurzame zakelijke relaties’ (E1, E5, S2, G1), die door Hansea als materieel of relevant voor onze duurzaamheidsstrategie werden geïdentificeerd.

De eerste twee thema’s vormen klassieke governance- en licence-to-operateonderwerpen, terwijl het derde een overkoepelend domein is dat milieu-, sociale en governanceaspecten combineert en beheerd wordt door de verantwoordelijke voor procurement.
Ethische bedrijfsvoering is en blijft een verantwoordelijkheid die Hansea zeer ernstig neemt.

Hansea is ISO 9001:2015-gecertificeerd, wat bevestigt dat ons kwaliteitsmanagementsysteem onafhankelijk geaudit wordt en werkt volgens internationale best practices. Deze certificering ondersteunt onze aanpak rond governance en kwaliteit en draagt bij aan onze ondersteuning van SDG 12 (Verantwoorde consumptie en productie), SDG 16 (Vrede, justitie en sterke publieke diensten) en SDG 17 (Partnerschappen om de doelstellingen te bereiken).

Inhoud

Ethiek en compliance

Cyberbeveiliging & gegevensbescherming

Duurzame zakelijke relaties

ISO
ISO9001:2015
Kwaliteit

12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION

16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS

17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS

Impacten, risico’s & opportuniteiten

Rapporteringsvereisten SBM-3 en IRO-2

Ethiek en compliance zijn essentieel voor elke organisatie. Voor Hansea zijn deze thema’s extra belangrijk gezien onze deelname aan talrijke publieke en private aanbestedingen en onze belangrijke rol binnen de samenleving. Het behouden van hoge ethische standaarden is cruciaal om het vertrouwen van overheden, bedrijven en de gemeenschappen waarvoor we werken te behouden.

Cyberbeveiliging en gegevensbescherming zijn kritieke thema’s voor elke organisatie. Onze activiteiten steunen sterk op IT-systemen en door het toenemende risico op cyberaanvallen en datalekken blijft een sterke aanpak rond cyberbeveiliging essentieel voor de continuïteit van onze activiteiten. Daarnaast verwerken we grote hoeveelheden gegevens van klanten en medewerkers. Hierdoor dragen we zowel een wettelijke als morele verantwoordelijkheid om deze gegevens met de grootst mogelijke zorg te beschermen.

Hansea is voor haar kernactiviteiten afhankelijk van verschillende goederen, in het bijzonder voertuigen, die rechtstreeks verbonden zijn met ecologische en sociale impacten binnen de waardeketen. Nu geopolitieke en macro-economische spanningen de druk op waardeketens verhogen, blijft het onderhouden van sterke en duurzame zakelijke relaties essentieel.

Van de 19 IRO’s met betrekking tot bedrijfsvoering uit de initiële longlist werden er 2 als materieel beoordeeld en vielen 5 IRO’s net onder de materialiteitsdrempel. Cyberbeveiliging en gegevensbescherming blijven daarnaast essentiële licence-to-operateonderwerpen en krijgen de nodige aandacht, ook al werden geen van de IRO’s binnen deze domeinen als materieel geclassificeerd.

Thema	IRO beschrijving	Type	Score
Mensenrechten in de waardeketen	**Mensenrechtenschendingen binnen de waardeketen:** door het type materialen dat gebruikt wordt binnen de kernactiviteiten van Hansea kunnen mensenrechtenproblemen en oneerlijke arbeidspraktijken voorkomen binnen mijnbouw- en productieactiviteiten.	Potentiële negatieve impact — korte, middellange & lange termijn	25
Verantwoord ondernemingsbestuur en ethiek	**Onethisch leiderschap:** onethisch gedrag kan leiden tot reputatieschade en juridische problemen. Onethisch handelen kan het vertrouwen van stakeholders ondermijnen en de organisatie blootstellen aan juridische risico’s, zoals boetes en rechtszaken.	Risico — korte, middellange & lange termijn	24

Integriteit en verantwoord ondernemen

Rapporteringsvereisten G1-1, G1-2, G1-3, G1-4 en G1-5

Corruptie, omkoping en mededinging

Hansea is zich niet bewust van incidenten met betrekking tot corruptie of omkoping binnen de organisatie. Tijdens de rapporteringsperiode werden geen veroordelingen of sancties opgelegd voor inbreuken op toepasselijke wetgeving. Om deze situatie te behouden, hanteert Hansea een gedragscode die het aanbieden, aanvaarden of vragen van directe of indirecte voordelen verbiedt wanneer deze bedoeld zijn om iemands professionele handelen te beïnvloeden. Medewerkers mogen geen geschenken of voordelen aanvaarden van klanten, leveranciers of zakenrelaties. De enige uitzondering hierop betreft liefdadige schenkingen met een minimale of symbolische waarde.

In september 2024 startte de Belgische Mededingingsautoriteit (BMA) een sectorbreed onderzoek naar mogelijke inbreuken op de mededingingswetgeving. Ook enkele activiteiten van Hansea maken deel uit van dit onderzoek en Hansea verleent hieraan volledige medewerking.

Hansea engageert zich om de mededingingswetgeving te allen tijde volledig na te leven. De onderneming beschikt over een mededingingsbeleid waarin principes en regels rond eerlijke en wettige concurrentie zijn vastgelegd. Deze regels zijn van toepassing op alle medewerkers en op iedereen die handelt namens Hansea.

Medewerkers binnen algemeen management, commerciële functies of aankoopfuncties lopen het grootste risico op blootstelling aan corruptie-, omkopings- en mededingingsrisico's. Personen binnen deze functies ontvangen fysieke opleidingen en regelmatige opfrissessies zodat zij deze regels correct begrijpen en toepassen.

Om het risico op overtredingen verder te beperken, werkt Hansea met een delegatiekader waarin duidelijk bepaald wordt wie welke beslissingen mag nemen. Daarnaast zullen in de toekomst bijkomende processen verder geautomatiseerd worden om de afhankelijkheid van manuele handelingen te beperken en het risico op ongewenste individuele tussenkomsten te verminderen.

Lobbying

Hansea voert geen directe lobbyactiviteiten en levert geen politieke bijdragen. De onderneming is wel aangesloten bij haar sectorfederatie, die lobbyactiviteiten uitvoert rond sectorthema's.

FBAA is de Belgische federale federatie van bus- en autocaroperatoren. De federatie positioneert collectief passagiersvervoer als een essentiële pijler binnen duurzame mobiliteit en benadrukt de rol ervan in het verminderen van uitstoot, verkeerscongestie en het bevorderen van sociale inclusie. FBAA voert actief overleg op Belgisch en Europees niveau rond thema's zoals de decarbonisatie van vloten, realistische transitiepaden naar zero-emissievoertuigen, laadinfrastructuur en veiligheids- en arbeidsmarktvraagstukken binnen de sector.

Integriteit en verantwoord ondernemen

Rapporteringsvereisten G1-1, G1-2, G1-3 en G1-4

Bescherming van klokkenluiders

Voor ernstige meldingen beschikt Hansea over een klokkenluidersbeleid en bijhorende procedure. Via deze procedure kan elke medewerker of derde partij die meent dat sprake is van een onregelmatigheid, een inbreuk op regelgeving of een schending van bedrijfsbeleid hiervan melding maken via een beveiligde webapplicatie. Op de website van Hansea is een rechtstreekse link naar dit platform beschikbaar.

Klokkenluiders zijn wettelijk beschermd tegen represailles, maar meldingen kunnen ook volledig anoniem worden ingediend. De aangeduide dossierbeheerders zijn verplicht elke melding zorgvuldig op te volgen binnen de vastgelegde termijnen.

Hansea streeft ernaar om alle meldingen via de klokkenluidersprocedure, zowel formele klokkenluidersdossiers als algemene klachten, te behandelen binnen de wettelijk vereiste termijnen. Tot op vandaag wordt de klokkenluidersprocedure binnen Hansea voornamelijk gebruikt voor algemene meldingen en klachten. In 2025 werden geen dossiers geregistreerd die voldeden aan de formele definitie van een klokkenluidersmelding.

Preventie en beheer

Rapporteringsvereisten S1-1, S1-3, S4-1 en S4-3

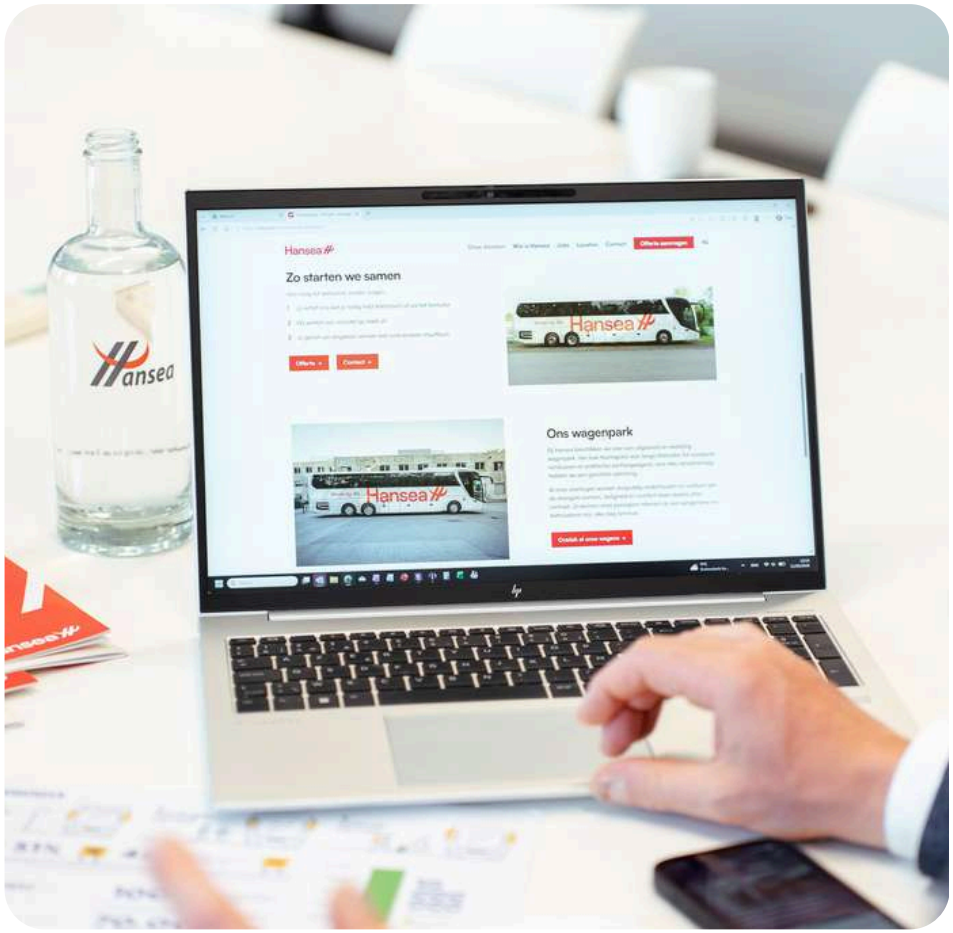
Proactieve bescherming van cyberbeveiliging en gegevensbescherming

Binnen cyberbeveiliging en gegevensbescherming is preventie essentieel. Zodra een incident zich voordoet, is de schade vaak onmiddellijk en moeilijk, of zelfs onmogelijk, volledig te herstellen. Gelekte gegevens kunnen niet worden teruggehaald en operationele verstoringen als gevolg van een cyberaanval kunnen een aanzienlijke impact hebben op de continuïteit van de activiteiten. Om deze redenen legt Hansea een sterke focus op preventieve maatregelen en bewustmaking van medewerkers.

Deze maatregelen worden ondersteund door een uitgebreid governancekader, waaronder een GDPR-conform privacybeleid, een informatiebeveiligingsbeleid en duidelijk gedefinieerde workflows voor onboarding en offboarding. De combinatie van beleidslijnen, gestructureerde processen, continue opleidingen en gerichte technische maatregelen heeft als doel ervoor te zorgen dat medewerkers hun verantwoordelijkheden begrijpen en dat risico's systematisch worden beperkt.

Incidentbeheer

Wanneer zich een incident of bijna-incident voordoet, volgt Hansea een duidelijk gedefinieerd meldings- en escalatieproces. Hierdoor kunnen de juiste specialisten snel reageren, zodat problemen efficiënt aangepakt kunnen worden en mogelijke schade maximaal beperkt blijft.



Leveranciers

Rapporteringsvereisten S2-1, S2-2, S2-3, S2-4, G1-1, G1-2, G1-3 en G1-4

Hoewel het impactdomein ‘duurzame zakelijke relaties’ zowel de upstream- als downstreamwaardeketen omvat, ligt de belangrijkste focus van Hansea vandaag op de upstreamwaardeketen, namelijk onze leveranciers.

Duurzame aankoop

In 2025 nam Hansea nog geen formele milieu-, sociale of governance-criteria op binnen de selectie van nieuwe leveranciers van materieel of binnen de evaluatie van bestaande leveranciers. De procurement-verantwoordelijken zijn zich bewust van de belangrijkste milieu- en sociale risico’s verbonden aan verschillende leverancierscategorieën, maar ontvingen hiervoor nog geen formele opleiding rond duurzame aankoop.

Vanaf 2026 wil Hansea een actievere aanpak hanteren rond duurzaamheid binnen de waardeketen, zowel voor kritieke bestaande leveranciers als voor nieuwe leveranciers. De belangrijkste doelstellingen hierbij zijn:

- het verminderen van onze CO_2-uitstoot en andere duurzaamheidsgerelateerde impacten door meer duurzame producten en leveranciers te selecteren;
- het versterken van onze positieve impact door samen met leveranciers te werken aan duurzamere producten, in het bijzonder rond koolstofvoetafdruk, circulair ontwerp en mensenrechten;
- het verzamelen van meer gedetailleerde productdata om onze koolstofvoetafdrukanalyses verder te versterken en het klimaattransitieplan verder te verfijnen.

Ter ondersteuning van deze doelstellingen zal Hansea een beleid rond duurzame aankoop en leveranciersbetrokkenheid ontwikkelen en implementeren, samen met een leveranciersgedragscode. Deze documenten zullen milieu-, governance- en mensenrechtenrisico’s binnen de waardeketen behandelen, waaronder mensenhandel, gedwongen arbeid, verplichte arbeid en kinderarbeid.

Hansea zal eerst inzetten op een beter begrip van de verschillende risico’s binnen haar waardeketen door NGO-rapporten en publiek beschikbare onderzoeken te analyseren. Deze inzichten zullen de verdere samenwerking met leveranciers sturen, evenals de acties die Hansea zelfstandig of samen met sectorpartners zal ondernemen en de doelstellingen die in de toekomst worden vastgelegd.

Dankwoord & juridische kennisgeving

Dit is het einde van dit verslag, maar niet het einde van onze reis. Hansea wil haar duurzaamheidsprestaties blijvend verbeteren door materiële negatieve impacten verder te verminderen, positieve impacten te versterken, ESG-gerelateerde risico's te beperken en datagovernance- en rapporteringsprocessen verder te versterken.

Hansea heeft ernaar gestreefd om transparant te communiceren over de methodologieën die gebruikt werden voor de berekening van de gerapporteerde indicatoren en staat steeds open voor suggesties ter verbetering. Heb je ideeën over hoe we negatieve impacten verder kunnen beperken of onze monitoring verder kunnen verfijnen, dan horen we die graag.

Je kan rechtstreeks contact opnemen met onze Group Sustainability Manager via hans.vandam@inframobility.be.

Disclaimer
Dit verslag bevat toekomstgerichte verklaringen gebaseerd op huidige verwachtingen en aannames. Werkelijke resultaten kunnen afwijken als gevolg van uiteenlopende factoren.

De inhoud van dit verslag wordt uitsluitend ter informatie aangeboden en vormt geen juridisch, financieel of investeringsadvies. Hansea aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten of onvolledigheden.



Hansea
Antwerpen (HQ)
Groenendaallaan 387
2030 Antwerpen
België

T:+32 3 230 58 40
www.bdo.be

Uitbreidingstraat 72/1
B-2600 Antwerpen

HANSEA NV

Auditor's report to the board of directors concerning limited assurance on a set of KPI's as at 31 December 2025

BDO BedrijfsrevisorenBV / BTW BE 0431.088.289 / RPR Brussel
BDO Réviseurs d'Entreprises SRL / TVA BE 0431.088.289 / RPM Bruxelles

BDO Bedrijfsrevisoren-BDO Réviseurs d'Entreprises BV/SRL,a company under Belgian law in the form of a private limited liability company, is a member of BDO International Limited, a UK company limited by guarantee, and forms part of the international BDO network of independent member firms.
BDO is the brand name for the BDO network and for each of the BDO Member Firms.

T:+32 3 230 58 40
www.bdo.be

Uitbreidingstraat 72/1
B-2600 Antwerpen

AUDITOR'S REPORT TO THE BOARD OF DIRECTORS CONCERNING LIMITED ASSURANCE ON A SET OF KPI'S AS AT 31 DECEMBER 2025

In accordance with the terms set out in our engagement letter dated 29 April 2026, we were appointed by the board of directors of Hansea NV (the "Company") to report, with limited assurance, on a set of KPI's as at 31 December 2025 (the "Statement").

The Statement is based on the relevant ESRS standards (the "Reporting Criteria").

Conclusion with limited assurance

We have performed an assurance engagement with limited assurance on the Statement of the Company.

Based on our work and the assurance information obtained, nothing has come to our attention that leads us to believe that the set of KPI's, as included in appendix 1 of this assurance report, are not prepared, in all material respects, in accordance with the Reporting Criteria.

Basis for conclusion

We conducted our assurance engagement with limited assurance in accordance with ISAE 3000 (Revised), "Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information" ("ISAE 3000 (Revised)"), as applicable in Belgium.

Our responsibilities under this standard are described extensively in the section of our report "Responsibilities of the statutory auditor concerning the engagement with limited assurance on the Statement".

We have complied with all ethical requirements that are relevant to our assurance engagement on the Statement, including those concerning independence.

We apply the international standard on quality management 1 (ISQM 1), which requires the firm to establish, implement, and apply a quality management system, including policies or procedures related to compliance with ethical requirements, professional standards, and applicable legal and regulatory requirements.

BDO Bedrijfsrevisoren-BDO Réviseurs d'Entreprises BV/SRL,a company under Belgian law in the form of a private limited liability company, is a member of BDO International Limited, a UK company limited by guarantee, and forms part of the international BDO network of independent member firms.
BDO is the brand name for the BDO network and for each of the BDO Member Firms.

We have obtained the necessary clarifications and information from the administrative body and officials of the Company required for our engagement with limited assurance.

We believe that the assurance information we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our conclusion.

Responsibilities of the administrative body concerning the preparation of the Statement

The administrative body is responsible for the preparation and presentation of the data in the Statement of Hansea NV as at 31 December 2025 in accordance with the Reporting Criteria.

This responsibility includes:

- the selection and application of the most appropriate methods for preparing the Statement of the Company;
- establishing, implementing, and maintaining such internal control measures the administrative body deems necessary for the preparation of the Statement that is free from material misstatements, whether due to fraud or error; and
- selecting and applying appropriate methods for the Statement, and making assumptions and estimates that are reasonable under the given circumstances.

The board of directors is responsible for monitoring the Statement of the Company.

Responsibilities of the statutory auditor concerning the engagement with limited assurance on the Statement

It is our responsibility to plan and perform the assurance engagement with the objective to obtain limited assurance as to whether the Statement for the reporting period 2025 is free from material misstatements, whether due to fraud or error, and to issue an assurance report with limited assurance that includes our conclusion.

Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if it is reasonably expected that they, individually or in aggregate, could influence the decisions made by users based on the Statement.

As part of the assurance engagement with limited assurance in accordance with ISAE 3000 (Revised), as applicable in Belgium, we apply professional judgment and maintain a professionally skeptical attitude during the engagement. The work performed in an engagement to obtain limited assurance, referred to in the section "Summary of work performed," is less extensive than for an engagement to obtain reasonable assurance. Therefore, we do not express an opinion with reasonable assurance as part of this engagement.

Our responsibilities regarding the Statement, include:

- Gaining an understanding of the selection and application of the most appropriate methods for the information in the Statement of the Company; and
- Designing and performing procedures to evaluate whether the assumptions and estimates made are reasonable in the given circumstances.

Our other responsibilities regarding the Statement include:

- Gaining an understanding of the entity's control environment, relevant processes, and information systems for preparing the Statement, but without assessing the design of specific control activities, obtaining corroborating information about their implementation, or testing the effective functioning of the established internal controls;
- Identifying areas where material misstatements are likely to occur in the Statement, whether due to fraud or error; and
- Designing and performing procedures that respond to areas where material misstatements in the Statement are likely to occur. The risk of not detecting a material misstatement is higher if the misstatement results from fraud rather than error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions of transactions, intentional misrepresentation, or the override of internal controls.

Summary of work performed

An assurance engagement with limited assurance involves performing procedures to obtain assurance information about the Statement. The nature, timing, and extent of procedures performed in an engagement with limited assurance differ from those in an engagement with reasonable assurance and are less extensive.

Consequently, the level of assurance obtained in an engagement with limited assurance is substantially less than when an engagement with reasonable assurance was performed.

The nature, timing, and extent of selected procedures depend on professional judgment, including the identification of areas where material misstatements in the Statement, resulting from fraud or error, are likely to occur.

In conducting our engagement with limited assurance with respect to the Statement, we have:

- Gained an understanding of the processes used by the Company to prepare the Statement, in accordance with the Reporting Criteria, as well as the relevant internal controls, for the purpose of planning appropriate procedures given the circumstances;
- Made enquiries of the employees responsible for collecting the data and for the calculations of the set of KPI's; and
- Obtained assurance information to support the set of KPI's, as well as the identified trends.

Other matter

This report is intended solely for the use of the Company, in connection with their reporting on the statement of KPI's of Hansea NV as at 31 December 2025. We do not accept or assume any liability to any other party to whom this report may be shown or come into possession.

Antwerp, 29 June 2026

David Lenaerts

Digitallysigned by David Lenaerts
DN: cn=David Lenaerts, ou=BDO_Users, email=david.lenaerts@bdo.be

BDO Bedrijfsrevisoren BV
Represented by David Lenaerts
Auditor
*Acting for a company

Attachments: Appendix 1

Reporting year 2025 only

Chapte r	KPI	Value Hansea	Page Number Hansea
CLIMATE CHANGE	Absolute GHG emission reduction targets for scopes 1, 2 by 2030	-40%	17
CLIMATE CHANGE	Absolute GHG emission reduction targets for scopes 1, 2 by 2040	-74%	17
CLIMATE CHANGE	Absolute GHG emission reduction targets for scopes 1, 2 by 2050	-84%	17
CARBON FOOTPRINT	Gross scope 1 emissions	30.695 tCO2e	18
CARBON FOOTPRINT	Gross scope 2 emissions - Location based	7.160 tCO2e	18
CARBON FOOTPRINT	Gross scope 2 emissions - Market based	354 tCO2e	18
FLEET EVOLUTION	Fleet evolution (kms/fuel type)	78% fossil/ 22% electric	22
FLEET EVOLUTION	Fleet evolution (kms/fuel type	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Consumption of purchased or acquired electricity, heat, steam, or cooling from fossil sources	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Fuel consumption from coal and coal products	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Fuel consumption from crude oil and petroleum products	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Fuel consumption from natural gas	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Fuel consumption from other fossil sources	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Percentage of fossil sources in total energy consumption	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Percentage of nuclear sources in total energy consumption	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Percentage of renewable sources in total energy consumption	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Total energy consumption from fossil sources	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Total energy consumption from nuclear sources	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Total energy consumption from renewable sources	NA	NA
ENERGY CONSUMPTION	Total energy consumption related to own operations	NA	NA
AIR POLLUTION	CO emissions to air	27808,4 kg	31
AIR POLLUTION	NOx emissions to air	87083,6 kg	31
AIR POLLUTION	PM2.5 emissions to air	916,4 kg	31
AIR POLLUTION	microplastic emissions from tyre and road-wear particles	24,4 tonnes	32
WATER	Total water consumption	4.792 m^3	34

Reporting year 2025 only

Chapte r	KPI	Value Hansea	Page Number Hansea
WATER	Total water consumption in areas at water risk, including areas of high-water stress	4.792 m³	34
WATER	Total water discharges	16.045 m³	34
WATER	Total water recycled and reused	1.982 m³	34
WATER	Total water withdrawals	20.837 m³	34
WATER	Rainwater capture installation coverage	22/25	34
CONTEXT AND WASTE STREAMS	A breakdown between hazardous waste and non-hazardous waste	NA	NA
CONTEXT AND WASTE STREAMS	The total weight of waste generated	159,89 tonnes	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	Waste treatment	NA	NA
CONTEXT AND WASTE STREAMS	% Hazardous waste	11,13%	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	% Non-hazardous waste	88,87%	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	Waste treatment - Landfill	0 tonnes	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	Waste treatment - Recycling	44,63 tonnes	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	Waste treatment - Unknown	5,86 tonnes	37
CONTEXT AND WASTE STREAMS	Waste treatment - Waste-to-energy	109,4 tonnes	37
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	Number of employees (Headcount)	1.905 employees	44
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	Number of employees by gender	1.623 male / 282 female	44
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	the rate of employee turnover in the reporting period;	23,75%	44
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	the total number & % by headcount or full time equivalent (FTE) of: i. permanent employees with a breakdown by gender; ii. temporary employees with a breakdown by gender; iii. non-guaranteed hours employees;	NA	NA
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	The total number of non-employees in the undertaking's own workforce.	130,3 non-employee FTEs	44
DIVERSITY	Age distribution by employee type (Headcount) - Between 30 and 50	777	46
DIVERSITY	Age distribution by employee type (Headcount) - Over 50	975	46

Reporting year 2025 only

Chapte r	KPI	Value Hansea	Page Number Hansea
DIVERSITY	Age distribution by employee type (Headcount) - Under 30	153	46
DIVERSITY	Gender distribution in number (headcount) at top management level.	28 male / 8 female	46
WORKFORCE DEMOGRAPHICS	the total number by full time equivalent (FTE) of: i. permanent employees with a breakdown by gender; ii. temporary employees with a breakdown by gender;	i. 1.406,1 male / 250,5 female ii. 140,7 male / 21,1 female	44
WAGES AND WORK-LIFE BALANCE	Adequate wage coverage	100% paid above living wage	47
WAGES AND WORK-LIFE BALANCE	Percentage of employees entitled to take family-related leave during the reporting period.	100%	47
WAGES AND WORK-LIFE BALANCE	Social protection coverage	100%	47
WAGES AND WORK-LIFE BALANCE	The gender pay gap	NA	NA
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	ISR (Incident Severity Rate)	177,43	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	Lost Time Injury Frequency Rate	17,76	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	Number of days lost to recordable work-related accidents	2.248 days	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	Number of fatalities from recordable work-related accidents own workforce	0	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	Number of Lost Time Injuries	45	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	Percentage of people in the undertaking's own workforce covered by the occupational safety and health management system based on legal requirements and/or recognised standards or guidelines.	100%	48
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	The number of reports to internal or external confidential counsellors	30 reports	49
HEALH & SAFETY AND DISCRIMINATION	The total amount of fines, penalties and compensation for damages recognised during the reporting period in the financial statements for incidents of discrimination and other human rights incidents.	0	49
TRAINING AND CAREER DEVELOPMENT	Average number of training hours per FTE	8,77 training hours per FTE	50
TRAINING AND CAREER DEVELOPMENT	The percentage of employees that participated in formalised performance and career development review	NA	NA

Reporting year 2025 only

Chapte r	KPI	Value Hansea	Page Number Hansea
ROAD SAFETY	Fatalities from at-fault accidents	1	55
ROAD SAFETY	Passenger injury rate	5,02	55
ROAD SAFETY	Third party injury rate	3,77	55
INTEGRITY AND RESPONSIBLE BUSINESS PRACTICES	No convictions or sanctions for violations of applicable laws occurred during the reporting period.	0 convictions or sanctions	59