



# CO<sub>2</sub> Nieuwsbrief

Augustus  
2023



advies, proces- en  
projectmanagement





# CO<sub>2</sub>-reductie lukt ons en de noodzaak blijkt: 15% reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2022 t.o.v. 2020

Was jouw vakantie ook zo heet of juist nat? De afgelopen maanden hebben maar weer eens duidelijk gemaakt waarom wij met z'n allen die CO<sub>2</sub>-uitstoot omlaag moeten krijgen. Juni en juli van dit jaar waren beiden de warmste juni en juli wereldwijd sinds er gemeten wordt. Deze hitte en het noodweer in Zuid Europa heeft voor vele problemen geleid, die ons persoonlijk hopelijk bespaard zijn gebleven. Wij - DHM en Jelmer - doen ons best om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren –

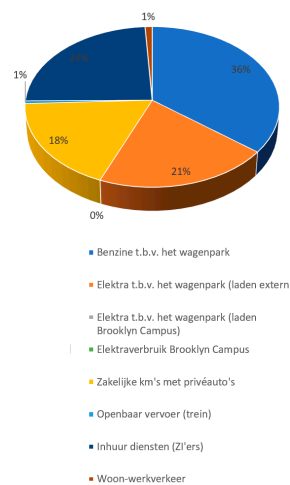
dat lukt - maar ook wij kunnen wellicht nog meer. In de vorige nieuwsbrief over de eerste helft van 2022 vertelden we dat nu de corona pandemie achter ons ligt, we weer meer kilometers maken. Begrijpelijk, maar we zien gelukkig ook dat het thuiswerken en/of teams-meetings meer ingebakken zit. Hebben jullie ook dat je soms in een teams meeting zit en denkt: 'zat ik voor zo'n overleg vroeger echt een uur in de auto? Gekkenwerk'.

## CO<sub>2</sub>-uitstoot en doelstellingen

CO <sub>2</sub> footprint   2022 VS 2021 VS 2020		CO <sub>2</sub> emissie							
Energiestroom (uitsluitend de energiestromen van waaruit CO <sub>2</sub> emissie optreedt)	Toepassing	Scope	2022	2021	2020	2022 t.o.v. 2021		2022 t.o.v. 2020	
						ton CO <sub>2</sub>	%	ton CO <sub>2</sub>	%
Gasverbruik bedrijfspand	Verwarming	1	0	7	13	-7	-100%	-13	-100%
Benzine t.b.v. het wagenpark	Vervoer	1	44	44	74	0	0%	-31	-41%
Diesel t.b.v. het wagenpark	Vervoer	1	0	0	7	-	0%	-7	-100%
Elektra t.b.v. het wagenpark	Vervoer	2	25	16	9	9	55%	17	191%
Elektraverbruik bedrijfspand	Elektra	2	0	0	0	-	0%	-	0%
Zakelijke km's met privéauto's	Vervoer	BT	22	18	15	4	23%	8	51%
Openbaar vervoer (trein)	Vervoer	BT	1	0	1	0	133%	0	17%
Inhuur diensten Zfers	Inhuur	3	30	26	24	3	13%	6	23%
Woon werkverkeer	Vervoer	3	1	3	2	-2	-60%	-1	-45%
<b>Subtotaal scope 1</b>			44	51	94	-7	-13%	-50	-53%
<b>Subtotaal scope 2</b>			25	16	9	9	55%	17	191%
<b>Subtotaal scope 3</b>			31	29	26	2	5%	5	17%
<b>Subtotaal Business Travel</b>			23	18	15	5	25%	8	49%
<b>Totaal</b>			<b>123</b>	<b>115</b>	<b>145</b>	<b>9</b>	<b>7%</b>	<b>-22</b>	<b>-15%</b>

Over heel 2022 hebben we als DHM/Jelmer 123 ton CO<sub>2</sub> uitgestoten. In 2021 was dit 115 (minder km door corona) en in ons startjaar 2020 was dit 145 ton CO<sub>2</sub>. Overall zetten we dus goede stappen. Onze mobiliteit verduurzamt vooral omdat ons wagenpark langzaam volledig elektrisch wordt. Maar zoals eerder gemeld zitten we meer in de auto en zijn zelfs elektrische kilometers helaas niet altijd uitstootvrij. Omdat de Brooklyn Campus op 100% Nederlandse zon- en windenergie draait (en dus uitstootvrij) is onze mobiliteit nu volledig verantwoordelijk voor onze totale CO<sub>2</sub> uitstoot.

Voor het eerste jaar dat we onze CO<sub>2</sub> rapporteerden hadden we ook enkele reductiedoelen gesteld voor 2023. De CO<sub>2</sub>-uitstoot in scope 1 en 2 (brandstof, gas & elektra en alle zakelijke kilometers met privé auto's) is nu 22% gedaald t.o.v. 2020. We liggen daarmee op koers om het doel van 25,5% reductie te halen. Daarnaast hebben we het doel om in scope 3 (Z'ers) 15,6% CO<sub>2</sub> te reduceren in 2023 t.o.v. 2020. Bij de Z'ers zien we juist een stijging van 17%. De iets tragere verduurzaming van hun wagenpark kan de gestegen kilometers sinds het einde van Covid niet compenseren. De meeste andere doelen voor 2023 hebben we nu al gehaald, of zijn de uitgangspunten zodanig veranderd dat het doel niet meer relevant is. Volgend jaar zullen we een nieuwe auditcyclus starten en hierbij ook nieuwe doelen opstellen. Omdat we nu, door einde Covid, in 2022 een eerste representatief jaar hebben gehad, zal dit realistischer zijn dan voorheen. Maar CO<sub>2</sub>-reduceren zal ook moeilijker worden. Al het laaghangende fruit is reeds geplukt... Zie bovenstaande tabel en grafiek voor de harde feiten.



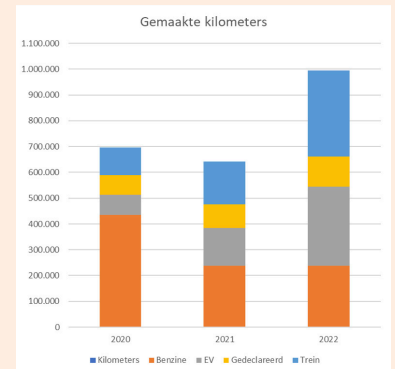
## Kilometers

We maken dus meer kilometers voor onze klanten (en privé). Gelukkig wel steeds schoner. Ons advies is om zoveel mogelijk op de Brooklyn Campus te laden. Dan is het namelijk 100% groene stroom (NL zon en wind) en dus geen CO<sub>2</sub>. Wat er uit de openbare laadpalen komt is misschien ook wel groen, maar heeft wellicht geen oorsprong uit 100% Nederlandse zon en wind en dus toch met een CO<sub>2</sub>-factor.

## Wedstrijd

Tussenstand van de wedstrijd Wie heeft in 2023 procentueel de meeste EV's in het wagenpark? Jelmer/DHM of de Z'ers?

- In 2020 bestond het DHM/Jelmer wagenpark voor 10,3% uit EV. Bij de Z'ers was dat 11,5%. Bijna gelijk dus.
- Eind 2022 bestond het DHM/Jelmer wagenpark voor 56% uit EV. Bij de Z'ers was dat 36%. Een mooie toename bij beide!



DHM/Jelmer gaat voorlopig aan kop en we zijn ook nog aan het kijken hoe wij zelfs nog extra kunnen versnellen. Het wordt dus nog een hele kluit voor de Z'ers, maar wie komt als eerste over de eindstreep komt... we gaan het zien eind van dit jaar!

## Toekomstig mobiliteitsbeleid

Intern loopt een traject om te verkennen of we voor DHM en Jelmer een flexibel, inclusief, fiscaal aantrekkelijk en duurzaam mobiliteitsbeleid kunnen ontwikkelen. Onze huidige mobiliteit wordt geanalyseerd en een externe adviseur (vanuit onze klant Goedopweg) gaat ons helpen. Hopelijk is hier einde van het jaar meer duidelijkheid over.

### Vragen?

Mocht je meer willen weten over onze uitstoot, doelstellingen en maatregelen of wat je hier zelf in kan bijdragen? Neem dan contact op met Menno.

### Vervolg

In de volgende nieuwsbrief (rond oktober 2023) geven we weer de voortgang over de doelstellingen en de emissie van de eerste helft van 2023.