



Scope 3 inventarisatie

Conform 4.A.1 - 5.A.1
5.A.2 - 1 &
ISO 14064-1
juni 2021

Rapportage Scope 3-Inventarisatie

Geïdentificeerde en gekwantificeerde
emissies - conform de Corporate Value Chain
(scope 3) Accounting and Reporting Standard



verbindend projectleiderschap
voor een duurzame infrastructuur



Naam
Documentversie
Datum
Contactpersoon
Mede opgesteld door

Scope 3 inventarisatie
1.0
8 juni 2021
Dhr. M. Bloem
Gerben de Vries – KAM-advies & begeleiding

Goedgekeurd door

Dhr. M. Martojo
Directie

8 juni 2021



INHOUDSOPGAVE

1	VOORWOORD	4
2	INLEIDING	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Gehanteerde methodiek	5
3	SCOPE 3 ANALYSE	6
3.1	Grondslag van de analyse	6
3.2	Geanalyseerde periode	6
3.3	De scope 3 analyse – bepaling relevantie	7
3.4	Scope 3 inventarisatie relevante scope 3 emissies	8
3.4.1	Toelichting inventarisatie - 1: Inkoop diensten (inleners)	10
3.4.2	Toelichting inventarisatie - 5: Afval dat ontstaat bij operaties	10
3.4.3	Toelichting inventarisatie - 7: Woon-werkverkeer	10
3.5	Betrokken partijen in de keten bij de meest materiele emissies	11
3.6	Analyse en strategie van mogelijkheden om materiele scope 3 emissies te beïnvloeden	12
3.7	Reductiedoelstellingen scope 3 en de strategie	12
3.7.1	Resultaat van de doelstellingen op scope 3	12
4	KETENANALYSE	13
4.1	De waardeketen	13
4.2	Keuze ketenanalyses	13
5	GERAADPLEEGDE BRONNEN	14

1 Voorwoord

Klimaatverandering is een feit en hoort bij de evolutie van onze aardbol. De gevolgen zijn op allerlei vlakken merk- en zichtbaar. Het maakt ons duidelijk hoe kwetsbaar en hoe afhankelijk we zijn van wat de aarde ons biedt. Door toedoen van de mens en met name het verbruik van grondstoffen en fossiele brandstoffen, wordt de klimaatverandering versnelt. Zuinig en zorgvuldig hiermee omgaan is daarom een must. Een goed begin daarbij is de bewustwording hiervan.

Economisch verantwoord- en duurzaam ondernemen gaat daarom bij DHM group samen. Mede daarom besteedt DHM group aandacht aan het verminderen van het energie- en brandstofverbruik en de daaruit voortvloeiende CO2-emissie.

Een duurzame bedrijfsvoering begint voor DHM group bij het investeren in de medewerkers en middelen. De medewerkers moeten zich bewust zijn van hun eigen handelen en het effect wat het heeft op onze klanten, leveranciers en omgeving. Het proces van bewustwording begint bij transparantie en helderheid waar we voor staan. De belangrijkste afweging voor deze CO2 Emissie-inventarisatie is om onze CO2-emissie kwantitatief inzichtelijk te maken. Een logisch gevolg hiervan is het formuleren van concrete en heldere doelstellingen om ons te kunnen verbeteren en te onderscheiden.

CO2-reductie is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid waarbij DHM group een voorbeeld wil zijn om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan de samenleving. Deze voorbeeldfunctie willen we niet alleen uitdragen naar andere bedrijven, maar ook naar onze medewerkers. Dit komt ook tot uitdrukking in onze adviezen/ ingenieursdiensten waarbij we opdrachtgevers adviseren over de invulling van duurzaamheidsaspecten bij de uitvoering van werken.

Wij zien het als een maatschappelijke taak er zorg voor te dragen dat onze kinderen en kleinkinderen een duurzame toekomst hebben, zowel op het gebied van economie als gezondheid. We zullen daar met ons allen de schouders onder moeten zetten. Pas dan praat je over 'People, Planet en Profit'. Dit hele proces begint bij de bron zelf, het individu. Als DHM group willen wij dit proces voor bewustwording graag uitdragen, faciliteren en stimuleren.

Een van de onderdelen daarvan is het bereiken van CO2-emissiereductie. Een tool daarvoor is de CO2-prestatieladder, wat begint met het opstellen van een CO2-footprint. Deze CO2-footprint is vervolgens geïnventariseerd. In dit verslag treft u de rapportage van die inventarisatie, met alle gegevens welke wij met betrekking tot de Carbon Footprint over 2020 hebben verzameld en geanalyseerd.

Deze CO2 Emissie-inventarisatie volgt de richtlijnen in ISO 14064-1:2019.

Medio 2021 heeft DHM group de stap genomen om ook voor trede 5 gecertificeerd te willen zijn. Daarvoor zijn ook de scope 3 emissies geïnventariseerd. In dit verslag treft u de rapportage van die scope 3 inventarisatie, met alle gegevens welke wij hiertoe hebben verzameld en geanalyseerd. Voor de scope 1, 2 en business travel wordt verwezen naar het verslag '3.A.1 - CO2 Emissie-inventarisatie - DHM - Rapport 2020'.

2 Inleiding

2.1 Inleiding

DHM group heeft de ambitie te klimmen naar en handhaven op niveau 5 van de CO₂-Prestatieladder. Een van de eisen daaraan gekoppeld is het uitvoeren van 1 ketenanalyse. De keuze van de keten moet gedaan worden op basis van een analyse van CO₂-emissies in de waardeketen van het bedrijf, upstream en/of downstream. Deze emissies worden ook wel de scope 3 emissies genoemd. Onderstaand figuur geeft hier een schematische weergave van. De scope 1 en 2 emissies van DHM group zijn afkomstig van met name het energieverbruik, zoals de verbranding van diesel, aardgas en verbruik van elektriciteit. De up- en downstream emissies zijn de emissies als gevolg van de diensten de DHM group levert en de inkoop van diensten daarbij.

In dit rapport zijn de meest relevante scope 3-emissies (Scope 3 emissies of overige indirecte emissies) van DHM group in kaart gebracht, waarmee invulling wordt gegeven aan eis 4.A.1 en 5.A.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1. Scope 3-emissies of overige emissies zijn een gevolg van de activiteiten van DHM group, maar komen voort uit bronnen die niet in eigen bezit zijn of door ons beheerd worden.

Deze rapportage is opgesteld volgens de voorgeschreven wijze in de Corporate Value Chain Accounting and Reporting Standard, uitgave september 2011.

2.2 Gehanteerde methodiek

Omdat scope 3 emissies het gevolg zijn van de activiteiten van DHM group, maar voortkomen uit bronnen die geen eigendom zijn van DHM group, is met name gekeken naar onze inkoop, inleners/toeleveranciers en de gevolgen van onze diensten. De toeleveranciers en onze inkoop (van diensten) daarbij zijn ingedeeld in Upstream (ingekochte goederen en diensten) en Downstream (gerelateerd aan verkochte goederen en diensten) activiteiten zoals weergegeven in de afbeelding in paragraaf 3.1. Een overzicht van onze ingekochte diensten, de zelfstandig ingenieurs, voor dit inventarisatiejaar is afkomstig uit de debiteuren-/crediteurenadministratie. Vervolgens is aan deze 43 zelfstandig ingenieurs gevraagd de gereden kilometers in 2020 voor DHM group aan te leveren. 26 van hen hebben hier gehoor aan gegeven, wat voor ons een basis is geweest voor de eerste scope 3 analyse. Komende periode wordt getracht de data te verbeteren. Aan de hand van de facturen en afvalbonnen is inzicht verkregen in de afvalstromen.

Op basis van de inkoopgegevens is gekeken naar Upstream scope 3-emissies en op basis van de verkoopgegevens is gekeken naar de Downstream scope 3-emissies.

Van daaruit is geanalyseerd welke scope 3 categorieën relevant zijn, zie 3.3 'De scope 3 analyse – bepaling relevantie'. De relevantie scope 3 emissies zijn vervolgens nader uitgewerkt in 3.4, waarin ook op grove wijze gekwantificeerd is en waarbij een rangorde is ontstaan van de meest materiële scope 3-emissiebronnen, die tezamen de grootste bijdrage leveren aan de totale scope 3-emissies van DHM group.

De kwantificering heeft plaatsgevonden door per gevonden emissie een relevantie (Te verwaarlozen (2), Klein (3), Middelgroot (4) of Groot (5)) toe te kennen aan de volgende criteria:

- Het relatief belang van CO₂-belasting van de sector en invloed van de activiteiten
- Onze potentiële invloed op de CO₂-uitstoot.

Door de relevantie van de verschillende criteria te vermenigvuldigen ontstaat een waarde voor de 'totale relevantie' van de geselecteerde activiteit (minimaal 8, maximaal 125). De top van activiteiten die het hoogst scoren voor de totale relevantie zijn nader onderzocht. Bij de totstandkoming van de rangorde is 'omvang' het zwaarst wegende criterium. Met behulp van een conversiefactor is de ingekochte en/of verkochte activiteit omgezet naar een indicatieve waarde CO₂-uitstoot.

Een overzicht van de belangrijkste emissiestromen per GHG-categorie is opgenomen in 3.4.

3 Scope 3 Analyse

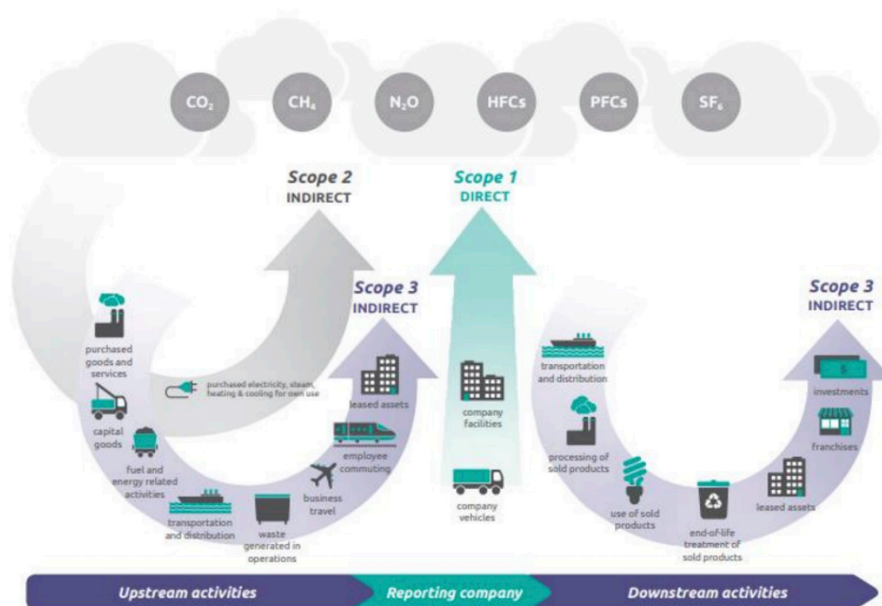
3.1 Grondslag van de analyse

Op basis van de vastgestelde operationele grenzen zijn de CO₂-emissies en -absorpties door de activiteiten van de organisatie geïdentificeerd. Bij de identificatie van emissies wordt, conform het Greenhouse Gas (GHG) Protocol, onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie (bekend als scopes) in twee categorieën: directe emissies en indirecte emissies. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de CO₂-prestatieladder 'zakelijk gebruik privéauto's' (personal cars for business travel) en 'zakelijke vliegtuigkilometers' (business air travel) tot scope 2 rekent, in tegenstelling tot het GHG-protocol, die deze onderdelen aan scope 3 toeschrijft.

Scope 1: Omvat de directe emissies die onder het beheer vallen en worden gecontroleerd door de organisatie. Voorbeelden hiervan zijn de verbranding van brandstoffen in vaste machines, het zakelijk vervoer in voertuigen die eigendom zijn van de rapporterende organisatie en de emissies van koelapparatuur en klimaatinstallaties.

Scope 2: Omvat de indirecte emissies door opwekking van gekochte elektriciteit, stoom of warmte

Scope 3: Omvat de overige indirecte emissies, emissies die ontstaan zijn als gevolg van de activiteiten van de organisatie maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van de organisatie zijn noch beheerd worden door de organisatie. Voorbeelden zijn emissies die voortkomen uit de productie van ingekochte materialen (upstream) en het gebruik van het door de organisatie aangeboden/verkochte werk, project, dienst of levering (downstream). Hoewel 'business travel' conform het GHG protocol een scope 3 emissie categorie is, moeten deze emissies voor de CO₂-Prestatieladder worden meegenomen in de emissie-inventaris voor 3.A.1 en zijn daarom als emissie meegenomen in het verslag '3.A.1 - CO₂ Emissie-inventarisatie - DHM - Rapport 2020'.



Figuur 1 - CO₂-Prestatieladder scopediagram, gebaseerd op het scopediagram van GHG-Protocol Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard.

3.2 Geanalyseerde periode

De geanalyseerde gegevens betreffen de gegevens voortgekomen uit de activiteiten in de periode van het jaar 2020, dat loopt van 01 januari tot en met 31 december.

3.3 De scope 3 analyse - bepaling relevantie

Het scope 3 GHG-protocol identificeert 15 verschillende upstream en downstream categorieën. In onderstaande tabel zijn de 15 categorieën weergegeven en is bepaald of deze relevant zijn voor ons of niet. Indien niet relevant, is dit kort onderbouwd.

Upstream / Downstream	Scope 3 categorie	Relevant (J/N)	Reden indien niet relevant of toelichting
Upstream	1: Ingekochte goederen en diensten	Ja	Wij leveren geen eigen producten, dus daarvoor ook geen inkoop. Wij leveren diensten en voor die diensten worden ook externe partijen ingehuurd. Deze ingeleende diensten (Zelfstandig Ingenieurs) zijn voor ons de meest relevante scope 3 emissie. Ingekochte producten zoals brandstof, zijn reeds in scope 1 en 2 meegenomen. Ingekochte middelen en machines, zoals gereedschappen, zijn te beperkt om als scope 3 berekening mee te nemen.
	2: Kapitaalgoederen	Nee	Wij leveren voornamelijk diensten. Investerings in machines en wagenpark zijn beperkt en niet als relevant gezien.
	3: Brandstof en energie gerelateerde activiteiten niet opgenomen in Scope 1 of 2	Nee	De emissiefactoren zoals gebruikt in de scope 1 en 2 analyse bevatten alle te verwachten emissies
	4: Upstream transport en distributie	Nee	Er is geen inhuur van transport of distributie
	5: Afval dat ontstaat bij operaties	Nee	Hieronder hebben we het restafval, papier en plastic gerekend. Hoeveelheid is te beperkt om relevant te zijn.
	6: Zakenreizen	N.v.t.	Zit reeds in scope Business Travel, opgenomen in de CO ₂ -emissie inventarisatie tot trede 3, referentiejaar 2020, conform eisen CO ₂ -Prestatieladder.
	7: Woon-werkverkeer	Ja	Meeste medewerkers rijden met auto's van ons, het brandstofverbruik daarvan is meegenomen in scope 1. Enkele medewerkers op kantoor rijden met eigen voertuigen 'woon-werkverkeer'. Deze hebben we meegenomen in de scope 3 emissie inventarisatie.
Downstream	8: Upstream geleasde activa	Nee	Wij leasen geen goederen
	9: Downstream transport en distributie	Nee	Er zijn door ons in het inventarisatiejaar geen transport- of distributieactiviteiten uitbesteedt.
	10: Verwerking van de verkochte producten	Nee	Er worden door ons geen producten verkocht.
	11: Gebruik van verkochte producten	Nee	Er worden door ons geen producten verkocht.
	12: End-of-life behandeling van de verkochte producten	Nee	Wij zijn geen eigenaar van producten. Er worden door ons geen producten verkocht.
	13: Downstream geleasde activa	Nee	Komt niet voor, geen lease van machines
	14: Franchises	Nee	Wij hebben geen franchises.
	15: Investerings	Nee	Wij hebben geen investeringen in deze categorie.

3.4 Scope 3 inventarisatie relevante scope 3 emissies

CO2 Inventarisatie scope 3 emissies																	
PMC's sectoren en activiteiten (Product Markt Combinaties)	Upstream Activiteiten (Ingekochte goederen en diensten)	Relatief belang van CO2-belasting van de sector en invloed van de activiteiten		Potentiele invloed van het bedrijf op de CO2-uitstoot	Score	Rangorde	Dataverzameling en kwaliteit	Hoeveelheid	CO2 Conversie-factor	Eenheid	Ton CO2	Bron conversiefactor					
		Sector	Activiteiten														
1: Ingekochte goederen en diensten																	
DHM Infra en Jelmer BV	Inhuur diensten, zelfstandige ingenieurs	Klein	3	Middelgroot	4	Middelgroot	4	48	1	Totaal van ingehuurde diensten, op basis van opgave van de meest ingezette ZI-ers. Daarvan is het aantal gereden kilometers in 2020 opgevraagd, incl voertuigtype. Dit is deels exact, deels op basis van schatting van de ZI-er.	Elektrisch	17.090	0,078	kg CO2/km	1,33	co2emissiefactoren.nl, factoren van 2020	
										Diesel	81.979	0,176	kg CO2/km	14,43			
										Benzine	39.375	0,202	kg CO2/km	7,95			
										LPG	2.880	0,153	kg CO2/km	0,44			
2: Kapitaalgoederen																	
DHM Infra en Jelmer BV	Inkoop Machinepark	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
DHM Infra en Jelmer BV	Inkoop wagenpark	Klein	3	Klein	3	Klein	3	27	3							0	
3: Brandstof en energie gerelateerde activiteiten niet opgenomen in Scope 1 of 2																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT: Opgenomen in scope 1 en 2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
4: Upstream transport en distributie																	
DHM Infra en Jelmer BV	Geen inhuur transport	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
5: Afval dat ontstaat bij operaties																	
DHM Infra en Jelmer BV	Bedrijfsafval (rest, papier en plastic)	Klein	3	Klein	3	Klein	3	27	4	Per jaar wordt - op basis van schatting aan gewicht per week - zo'n 1400kg afval afgevoerd. Dit betreft restafval, papier en plastic. Voor de scope 3 emissie is dit als verwaarloosbaar beschouwd en niet verder meergekend.						0	
DHM Infra en Jelmer BV	Waterverbruik	Klein	3	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	12	5			0,0	298,0	gr CO2 / m3		0,00	Volgens SKAO, Stimular en Connekt in de milieubarometer
6: Zakenreizen																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT: Reeds meegenomen in scope 1 en 2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
7: Woon-werkverkeer																	
DHM Infra en Jelmer BV	Grotendeels al meegenomen in scope 1, restant meegenomen in scope 3	Klein	3	Klein	3	Middelgroot	4	36	2	Volgens opgave medewerkers, op basis van reisafstanden en aantal werkdagen	Benzine	10.735,0	0,202	kg CO2/km		2,17	co2emissiefactoren.nl, factoren van 2020
8: Upstream geleaste activa																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
PMC's sectoren en activiteiten (Product Markt Combinaties)	Downstream Activiteiten (gerelateerd aan verkochte goederen en diensten)	Relatief belang van CO2-belasting van de sector en invloed van de activiteiten		Potentiele invloed van het bedrijf op de CO2-uitstoot	Score	Rangorde	Dataverzameling en kwaliteit	Hoeveelheid	CO2 Conversie-factor	Eenheid	Ton CO2	Bron conversiefactor					
		Sector	Activiteiten														
9: Downstream transport en distributie																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
10: Verwerking van de verkochte producten																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
11: Gebruik van verkochte producten																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
12: End-of-life behandeling van de verkochte producten																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
13: Downstream geleaste activa																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
14: Franchises																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
15: Investerings																	
DHM Infra en Jelmer BV	NVT	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	Te verwaarlozen	2	8								0	
											TOTAAL SCOPE 3 EMISSIE:	26,3	ton CO2				

Bronvermelding: Om tot de hierboven genoemde inventarisatie te komen hebben wij diverse bronnen geraadpleegd. De transparante aard van de Stichting SKAO en de CO2 prestatieladder maakt het mogelijk om in te zien welke bronnen in eerdere scope 3 inventarisaties zijn gebruikt om de conversiefactoren van verschillende activiteiten te bepalen. Wij bouwen verder op deze informatie en waar nodig hebben wij gegevens gecombineerd om een representatieve conversie factor te krijgen. Hieronder vind u de lijst met geraadpleegde bronnen. Alle informatie is direct of indirect via de de website van de SKAO verkregen.

1. SKAO handleiding CO2 prestatieladder versie 3.1
2. www.co2emissiefactoren.nl

3.4.1 Toelichting inventarisatie - 1: Inkoop diensten (inleners)

Voor de uitvoering wordt gebruik gemaakt van diverse inleners (zelfstandig ingenieurs). Op basis van de ingezette uren is bepaald welke zelfstandig ingenieurs in 2020 ingezet zijn. Aan hen is gevraagd het aantal gereden kilometers voor DHM group en het type voertuig op te geven. Dit is van 25 van hen ontvangen, al is het deels ook op basis van een goede schatting.

Op basis daarvan is een berekening gemaakt met emissie factoren voor een voertuig 'Middel' en stroommix onbekend.

De emissie daaruit betreft ongeveer 24 ton CO₂. Voor nu, tijdens deze eerste inventarisatie, is dit akkoord bevonden. Komende periode gaan we de rest van de zelfstandig ingenieurs vragen ook de kilometers aan te leveren. Ook willen we dit meer op basis van werkelijk gereden kilometers in kaart zien te brengen.

3.4.2 Toelichting inventarisatie - 5: Afval dat ontstaat bij operaties

Afval:

'Afval ongesorteerd' door middel van maandelijkse legingen van de afvalcontainers op ons bedrijf.

Een goede conversiefactor voor ongesorteerd afval is bij de eigen vervoerder niet voorhanden.

Op co2emissiefactoren.nl, dan wel op milieudatabase.nl is ook geen conversiefactor voor aangetroffen, echter is de hoeveelheid dusdanig beperkt (zo'n 1400kg per jaar), dat dit voor ons niet relevant is om verder uit te werken.

3.4.3 Toelichting inventarisatie - 7: Woon-werkverkeer

Er zijn een drietal medewerkers welke met eigen vervoer het dagelijkse woon-werkverkeer rijden. Op basis van woonadres is de dagelijkse rit vastgesteld en op basis daarvan het totaal aantal kilometers per jaar. Allen rijden in een benzineauto. Daarmee is een totaal aan scope 3 emissie per jaar voor het woon-werkverkeer berekend.

3.5 Betrokken partijen in de keten bij de meest materiele emissies

Nu er inzicht is in de meest materiele emissies uit scope 3, hebben we deze emissies ook gekoppeld aan de betrokken partijen in de keten. Hierbij hebben we een kwantitatieve inschatting gemaakt van de meest materiele/relevante emissies, zodat we ook globaal weten bij welke partijen deze emissies ontstaan. Aansluitend hebben we dit gekoppeld aan mogelijke maatregelen om deze scope 3 emissie te beïnvloeden (3.6).

Scope 3 categorie	Relevante emissie?	Meest relevante partijen in de keten	Kwantitatieve inschatting scope 3 emissie
1: Inhuur van diensten (Top 25 van ZI-ers, op basis van scope 3 emissie in 2020)	Ja	Zelfstandig Ingenieur 1	6.021
		Zelfstandig Ingenieur 2	3.649
		Zelfstandig Ingenieur 3	1.594
		Zelfstandig Ingenieur 4	1.511
		Zelfstandig Ingenieur 5	1.174
		Zelfstandig Ingenieur 6	1.144
		Zelfstandig Ingenieur 7	1.061
		Zelfstandig Ingenieur 8	1.010
		Zelfstandig Ingenieur 9	976
		Zelfstandig Ingenieur 10	792
		Zelfstandig Ingenieur 11	784
		Zelfstandig Ingenieur 12	572
		Zelfstandig Ingenieur 13	554
		Zelfstandig Ingenieur 14	514
		Zelfstandig Ingenieur 15	441
		Zelfstandig Ingenieur 16	390
		Zelfstandig Ingenieur 17	361
		Zelfstandig Ingenieur 18	313
		Zelfstandig Ingenieur 19	303
		Zelfstandig Ingenieur 20	270
		Zelfstandig Ingenieur 21	264
		Zelfstandig Ingenieur 22	235
		Zelfstandig Ingenieur 23	101
		Zelfstandig Ingenieur 24	70
		Zelfstandig Ingenieur 25	53
7: Woon- werkverkeer	Ja	Medewerker 1	1.382
		Medewerker 2	650
		Medewerker 3	136

3.6 Analyse en strategie van mogelijkheden om materiele scope 3 emissies te beïnvloeden

Relevante marktpartijen	Mogelijke invloed op de scope 3 emissie
Inhuur diensten	Onze invloed op de ZI-er gaat zich in eerste instantie richten op het verzamelen van werkelijke kilometers en het ingezette voertuig. Vervolgens willen we stimuleren om meer elektrisch te gaan rijden, door hen mee te nemen in de voorlichting hierover. Een ZI-er met elektrisch voertuig gaat – indien overige voorwaarden dit toelaat – voorkeur krijgen op de inzet.
Woon-werkverkeer	Onze invloed op de voertuigkeuze bij de medewerkers is beperkt. Wel willen we stimuleren vaker het openbaar vervoer of de fiets te nemen. Medewerkers ontvangen al informatie over zuiniger rijden en duurzamere opties voor vervoer.

3.7 Reductiedoelstellingen scope 3 en de strategie

Verhouding tussen inzet brandstofauto en elektrische auto's bij de ZI-ers verschuiven naar meer EV.

Strategie: Inventarisatie emissies ZI-ers. Hiervoor gaan we in 2021 de top 25 van ZI-ers, op basis van gereden kilometers, vragen een kilometerregistratie bij te houden. Inzicht verkrijgen in de emissies per zelfstandig ingenieur, inclusief het gebruikte voertuigtype (motortype). Verhouding hierin tussen fossiele brandstof en elektrische voertuigen met 3% per jaar stijgen. In het referentiejaar rijdt 12% met een elektrische auto. Dat moet 3% per jaar stijgen tot ruim 20% eind 2023.

- Hiervoor gaan we de ZI-ers stimuleren elektrisch te gaan rijden en - waar mogelijk - eerder inzetten indien ze elektrisch rijden of met een 'groenere' uitvoering van een brandstofauto.
- Een tweede doel is immers ook de gemiddelde kg CO₂ per kilometer te verlagen met 3% per jaar.
- Gereed voor eind 2023.

Aantal kilometers woon-werkverkeer gereden met brandstofauto verlagen.

Strategie: De medewerkers bewuster maken van gevolgen CO₂-emissies. Stimuleren vaker de fiets te pakken, thuis werken waar mogelijk, of met openbaar vervoer te reizen. Medewerkers ontvangen hiervoor ook de nieuwsbrieven CO₂ en overige informatie. Ze nemen deel aan overleg, DHM dagen en kennissessies.

3.7.1 Resultaat van de doelstellingen op scope 3

Doelstelling	Reductie in kg CO ₂ totaal, scope 3	Reductie in % eind 2023 bereikt binnen de scope 3
Scope 3		
Inzet Elektrische Voertuigen ZI-ers	1934	7,3%
Reductie kgCo ₂ /km ZI-ers	2174	8,3%
Totaal:	4.108	15,6%

4 Ketenganalyse

4.1 De waardeketen

De waardeketen van DHM group bestaat voornamelijk uit de levering van diensten in de openbare ruimte. In de upstream keten/activiteiten zijn de belangrijkste ketenpartners te bepalen door een onderzoek naar de inkoopwaarde (op basis van uren) van de ingeleende dienstverleners. Dat geeft een reëel beeld van de grootste(A)- leveranciers. De belangrijkste upstream ketenpartners zijn leveranciers van diensten (onderaannemers) en – beperkter - leveranciers van materieel, middelen en vervoersmiddelen. Dit ook financieel gezien.



4.2 Keuze ketenanalyses

Vanuit de vastgestelde rangorde in hfst 3.4 is vervolgens bepaald voor welk onderdeel wij een relevante ketenanalyse kunnen maken. Meest relevante scope 3 emissie betreft voor ons de emissie vanuit de inzet van derden, de zelfstandig ingenieurs, dus de "Inkoop Diensten".

De analyse richt zich dan ook op deze keten.

Daarbij richt de ketenanalyse zich op de inzet van het wagenpark van de zelfstandig ingenieurs, waarbij een vergelijk gemaakt wordt met ons eigen wagenpark en de verhoudingen tussen elektrische voertuigen en voertuigen op benzine en diesel. Er wordt een onderzocht of inzet van ZI-ers meer of minder CO2-emissie geeft dan wanneer dit door eigen wagenpark en eigen medewerkers uitgevoerd zou worden. Daarbij vooral ook het vergelijk met inzet elektrische voertuigen of niet.

5 Geraadpleegde bronnen

- Handboek CO2-Prestatieladder 3.1 uitgegeven door SKAO d.d. 10-06-2015.
- Green House Gas-Protocol - A Corporate Accounting and Reporting Standard, maart 2004.
- Green House Gas-Protocol - Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard, september 2011.
- www.co2emissiefactoren.nl

