



# Voortgangsrapportage

Scope 1, 2 en 3

12 maart 2023, Montfoort  
Afdeling: Sustainability – R&D

# Inhoudsopgave

Inleiding en verantwoording	3
Voortgang reductiedoelen	3
Maatregelen	8
Voortgang onzekerheden en schattingen	9

## 1. Inleiding en verantwoording

In dit verslag rapporteren we over de voortgang ten opzichte van de doelstellingen voor ons bedrijf. Dit jaarverslag vormt een stimulans om voortdurend te werken aan de realisatie van de CO2-reductiedoelstellingen voor scope 1, 2 en 3.

## 2. Voortgang reductiedoelstellingen

In dit document worden scope 1, 2 en 3 CO2-reductiedoelstelling gepresenteerd. Per doelstelling wordt de bedrijfsactiviteit met doelstelling, uitstoot, verantwoordelijke, verbetermethodes en status gepresenteerd.

### Scope 1:

Scope 1	
Bedrijfsactiviteiten	Gasverbruik t.b.v. verwarming, brandstofverbruik t.b.v. transport, aggregaten en materieel
CO <sub>2</sub> -uitstoot per gewogen m <sup>2</sup>	48,82 kg-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup>
Doelstelling	25% reductie in 2025 t.o.v. 2019
Verantwoordelijke	Directie
Verbetermethode	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verduurzaming wagenpark;</li> <li>- sturen op rijgedrag;</li> <li>- monitoren brandstof verbruiken;</li> <li>- gasgestookte heaters vervangen;</li> <li>- hybride aggregaten toepassen;</li> <li>- elektrische laadkraan aanschaffen;</li> <li>- elektrisch/ waterstof aangedreven vrachtwagen aanschaffen.</li> </ul>

Analyse status 2022:

Algemeen

- Doelstelling scope 1: 25% reductie in 2025 ten opzichte van 2019 (geeft 20% op totaal)
  - o 6 jaar de tijd:  $25/6 = 4.17\%$  per jaar
  - o CO<sub>2</sub>-uitstoot 2019: 5.260 T-CO<sub>2</sub>
  - o CO<sub>2</sub>-uitstoot 2021: 7074 T-CO<sub>2</sub>
  - o CO<sub>2</sub>-uitstoot 2022: 4.084 T-CO<sub>2</sub>
  - o Afname van 22% ten opzichte van basisjaar 2019
  - o Afname van 42% ten opzichte van voorgaande jaar 2021

## Specifiek

Onderdeel	T-CO <sub>2</sub> 2019	T- CO <sub>2</sub> 2022	% toename
Aardgas bedrijfspanden	303	518	71%
Diesel projectlocaties	495	1354	174%
Benzine zakelijk rijden	65	402	516%
Diesel zakelijk rijden	657	939	43%
Diesel transport	3741	858	-77%

De groei van de onderneming in aantal is direct terug te zien in de toename op de eerste vier posten. Onderaan de streep is scope 1 in 2022 22% gezakt t.o.v. van 2019. Dit komt door het grote effect van de verkoop van groot deel van de transport activiteiten. Alleen de transport van eigen modules is behouden.

Aardgas bedrijfspanden

Sinds 2019 blijft deze post groeien, t.o.v. 2021 is deze post ook 14% gegroeid. De gemeenschappelijke factor over de jaren heen is de toevoeging van 2 gehuurde nieuwe hallen. Deze hallen zijn nog gasgestookt. Om het grootste gedeelte van het gasgebruik (Montfoort) te drukken is zijn er 2 afspraken geweest in 2022. Een afspraak met een bouwfysisch en een energiespecialist. De energiespecialist is momenteel bezig met het uitwerken van mogelijkheden. Enerzijds voor de korte termijn (efficiëntere installaties) en anderzijds op langere termijn (gas-loos)

In Montfoort worden in 2022 twee nieuwe productiehallen gebouwd. Hierbij is voor een zeer duurzame installatie gekozen. De hallen worden goed geïsoleerd, voorzien van vloerverwarming, warmtepomp en met zonnepanelen op het dak. Deze hallen zullen meer energie gaan opwekken dan dat zij verbruiken, deze energie wordt mogelijk in een batterij opgeslagen.

Diesel projectlocaties

De aardbevingsbestendige wisselwoningen in Groningen (zogenaamde NCG-woningen) zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de dieseltename op projectlocaties. Doordat de woningen met spoed gebouwd worden en er meestal geen netaansluiting gerealiseerd kan worden moeten ze verwarmd worden met aggregaten.

In 2022 is er t.o.v. 2021 46% meer uitstoot geweest door het verstoken van diesel. De voornaamste reden hiervoor is de plaatsing van een aantal grote NCG-projecten. Hierbij worden gehele dorpen tot 20 a 25 woningen volledig van stroom voorzien door aggregaten. Ten alle tijden, wordt er gekeken naar alternatieven. Dit moet echter operationeel en financieel voor alle betrokken partijen haalbaar zijn. Dit blijft een continue aandachtspunt voor DHME.

Benzine en Diesel zakelijk rijden

Benzine en Diesel zakelijk rijden stijgen gestaag. Dit heeft te maken met de snelle groei van het bedrijf en de toename van het aantal leaseauto's die dit met zich meebrengt. In 2022 is er op deze post 4% meer uitgestoten dan in 2021. Kijkend naar het aantal benzine en diesel auto's, zien we dat er in 2022 18% meer auto's zijn t.o.v. 2021. Deze toename is niet evenredig, pro rata is er dus minder brandstof per voertuig verbruikt.

Er is al de mogelijkheid geboden om een elektrische auto te leasen, dit is echter nog niet voor iedereen te betalen en daarmee (nog) niet te verplichten. Dit wordt wel gestimuleerd door een toenemende keuze in elektrische en een afnemende keuze in benzine en dieselauto's.

Desondanks is er de verwachting is dat deze post op korte termijn blijft groeien zolang er benzineauto's worden aangeboden in het leasepakket. Op midden tot lange termijn verwachten we dat dit sterk zal afnemen.

### Diesel Transport

Per 1 januari 2022 is een groot deel van de transport activiteiten van Jan Snel verkocht, er blijven slechts een paar vrachtwagens over t.b.v. het transporteren van modules. Totaal zijn we van 42 vrachtwagens in 2021 naar 11 vrachtwagens in 2022 gegaan, dit is een daling van 73%. Dit verklaart grotendeels de afname van deze post met 81% in 2022 t.o.v. 2021.

Daarnaast is er gekeken naar de prestaties van dezelfde 11 vrachtwagens in 2021. Daarin zien we dat de vrachtwagens in 2022 t.o.v. 2021 15% minder brandstof hebben verbruikt.

### Scope 2:

Scope 2 + Business travel	
Bedrijfsactiviteiten	Indirecte uitstoot elektriciteitsopwekking en vliegreizen
CO <sub>2</sub> -uitstoot per gewogen m <sup>2</sup>	0,43 kg-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup>
Doelstelling	80% reductie in 2025 t.o.v. 2019
Verantwoordelijke	Directie
Verbetermethode	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Halogeenlampen vervangen door LED;</li> <li>- met de trein reizen als alternatief voor kort vliegen;</li> <li>- PV-systemen op nieuwe hallen monteren;</li> <li>- 100% Nederlandse groene stroom blijven inkopen.</li> </ul>

Analyse status 2022:

#### Algemeen

- Doelstelling scope 2: 80% reductie in 2025 t.o.v. 2019
  - o 2019= 1100 T-CO<sub>2</sub>
  - o 2021= 17 T-CO<sub>2</sub>
  - o 2022= 36 T-CO<sub>2</sub>
  - o Afname van 97% ten opzichte van 2019
  - o Stijging van 115% ten opzichte van voorgaande jaar

-

#### Specifiek

Onderdeel	T-CO <sub>2</sub> 2019	T-CO <sub>2</sub> 2022	% toename
Elektra	1100	0	-100%
Laden onderweg	0	11	n.v.t.
Vliegreizen	25	25	0%

### Elektra

Aangezien dat alle elektriciteit die we inkopen groen is, schrijft de huidige rekenmethode voor dat hier geen CO<sub>2</sub>-impact voor berekend kan worden. De verwachting is dat het elektra verbruik de komende jaren verder blijft stijgen. Dit komt door het elektrificeren van bestaand vastgoed, bouwen en huren van nieuwe hallen/kantoren en het elektrificeren van het wagenpark.

### Laden onderweg

In 2021 is de post 'laden onderweg' toegevoegd. We krijgen steeds meer elektrische voertuigen, die ook buiten de deur moeten opladen. Wij hebben geen grip op de herkomst van deze elektriciteit. De vraag ligt wel bij de leverancier van laadpassen om hier groene stroom certificaten voor te kopen. Daarom is ervoor gekozen om ervan uitgegaan dat dit grijze stroom betreft en dus een CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft.

In feite is dit een positieve ontwikkeling, aangezien er elektriciteit wordt verbruikt in tegenstelling tot benzine of diesel.

### Vliegweizen

De uitstoot door vliegweizen in 2022 t.o.v. 2021 met 139% gestegen

Jan Snel is in 2021 overgenomen door Daiwa House Industry Co., Ltd. De strategie van DHME beoogd een sterke groei internationaal, met een toename in vluchten als gevolg.

Eenzijds zijn dit lange vluchten naar Tokyo en Boston. Deze vluchten waren noodzakelijk voor respectievelijk een bezoek aan aandeelhouders en het bekijken van mogelijkheden voor uitbreiding naar de Verenigde Staten.

Anderzijds is er door internationalisering dichterbij huis ook een toename te zien: met name de uitbreiding met een fabriek in Duitsland heeft het noodzakelijk vliegverkeer met zich meegebracht.

### Scope 3:

Ketenanalyse is niet veranderd t.o.v. vorig jaar en daarmee wordt dezelfde dominantie aangehouden (materialen en afval). Mocht de bedrijfsvoering dermate veranderen dat hier veranderingen te verwachten zijn, zal de dominantie analyse opnieuw uitgevoerd worden.

Scope 3 – Materialen	
Bedrijfsactiviteiten	Uitstoot in de keten door gebruik materialen
CO <sub>2</sub> -uitstoot per gewogen m <sup>2</sup>	153,8
Doelstelling	20% reductie in 2026 t.o.v. 2021
Verantwoordelijke	Directie
Verbetermethode	- Alternatieve materialen onderzoeken en inzetten om materialen met hoge impact te vervangen.

Analyse status 2022 H1:

- Doel: 20% reductie in 2026 t.o.v. 2021
- 2021: 13.883 T-CO<sub>2</sub> totaal
- 2022: 12.865 T-CO<sub>2</sub> totaal

In 2022 hebben we meer units gerefurbished en minder nieuwe modules geproduceerd. Deze mix verklaard de daling. Wij zijn continu op zoek naar mogelijkheden om de CO<sub>2</sub>-uitstoot per geproduceerde m<sup>2</sup> te verminderen. We volgen de verschillende ontwikkelingen in de markt zoals biobased of gerecyclede materialen, echter blijft het een uitdaging om materialen te vinden die voldoen aan alle constructieve en bouwfysische eisen. Biobased materialen voldoen bijvoorbeeld niet altijd aan de benodigde brandwerende eigenschappen.

Scope 3 – Afval	
Bedrijfsactiviteiten	Uitstoot in de keten door afvalverwerking
CO <sub>2</sub> -uitstoot per gewogen m <sup>2</sup>	68
Doelstelling	10% reductie in 2026 t.o.v. 2021
Verantwoordelijke	Directie
Verbetermethode	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afvalstromen verder onderverdelen in mono-stromen;</li> <li>- afnemers identificeren om stromen optimaal te verwerken;</li> <li>- processen initiëren om splitsing beter te laten verlopen.</li> </ul>

- 2021: 6.095 T-CO<sub>2</sub>
- 2022: 5.690 T-CO<sub>2</sub>

Specifiek

Onderdeel	T-CO <sub>2</sub> 2021	T-CO <sub>2</sub> 2022	% toename
Mono	2.319	2.628	13%
Gemengd	3.759	3.043	-19%
KCA	16	19	13%

Bovenstaande veranderingen in de afvalstromen zijn vrij positief. Onze doelstelling is gericht op de verhouding tussen mono- en gemengde afvalstromen te verhogen. In 2022 is dat gelukt t.o.v. 2021. Om dit te versnellen is er in 2022 een onderzoek gedaan met een externe partij naar de afvalstromen in Montfoort. Bovenstaande doelstelling is hierbij het uitgangspunt geweest.

De samenstelling van de BSA (gemengde stroom) bak is onder andere onderzocht. Hierin zagen we dat er toch nog materiaal in deze bak gescheiden had kunnen worden naar bestaande mono-stromen. Als de hoeveelheden doorgerekend worden zien we dat we, mits er goed gescheiden wordt, de 80% mono-stromen doelstelling al gehaald kan worden. Hiermee is onze focus verschoven naar meer hulp bieden en focus brengen op het scheiden naar de bestaande monostromen in plaats van het identificeren van nieuwe mono-stromen waarvan de totaal impact steeds kleiner wordt omdat de grote monostromen reeds zijn ingericht.

Samen met de externe partij en betrokkenen is er een plan opgesteld om deze nieuwe focus te ondersteunen. Dit plan zal in 2023 worden uitgevoerd.

### 3. Maatregelen

In 2022 stonden er meerdere maatregelen gepland, in onderstaand overzicht zijn is beschreven of het wel of niet gelukt is om de maatregel uit te voeren.

" Het bedrijf biedt een regeling voor de vergoeding van aankoop van een fiets of e-bike voor alle werknemers. " → Volgens planning geïmplementeerd.
" Minstens 100% stroom voor gebruik op het werk (bouwplaats) is groene stroom en/of afgedekt met nationale GVO's." → We zijn in gesprek met onze afdeling inkoop om dit te bewerkstelligen middels centralisering. Vooralsnog is dit niet gelukt en gaan we het opnieuw in 2023 proberen.
"Het bedrijf kan aantonen dat ze in minimaal 50% van de machineaankopen in de afgelopen 2 jaar bij de keuze tussen gelijksoortige machines de voorkeur geeft aan de machine met het laagste brandstof- en/of energieverbruik." → Bij alle aankopen wordt dit in de overweging meegenomen.
"CO <sub>2</sub> -reductie krijgt aantoonbaar aandacht in inwerktraject bij meer dan 50% van nieuwe adviseurs en projectleiders" → Opgenomen in het inwerkprogramma.
"Elke chauffeur van een busje heeft (online of praktijk) cursus Het Nieuwe Rijden gevolgd" → Momenteel nog niet opgenomen in het opleidingscurriculum
"10% van wagenpark (personen- en bedrijfswagens in eigendom of lease) is zero CO <sub>2</sub> -emissie." → 9,5% behaald, we blijven elektrische voertuigen stimuleren.
"Bij projecten waar het bedrijf als hoofdaannemer brandstof op de bouwplaats verzorgt, zorgt het bedrijf ervoor dat minstens 10% van de totaal op de bouwplaatsen getankte brandstof aantoonbaar hernieuwbare brandstof is." → Financieel nog niet haalbaar in 2022, optie in 2023 opnieuw bekijken.
"Tot 10% van de elektriciteit op de bouwplaats is van eigen hernieuwbare opwekking op de bouwplaats (via eigen investering of lease)" → Door het aannemen van een projectmanager energiesystemen wordt dit opnieuw bekeken dit jaar.
"Het elektriciteitsgebruik wordt voor 5% tot 25% gedekt door eigen opwekking van hernieuwbare elektriciteit (via eigen investering of lease)" → De nieuwe hallen die zijn gebouwd zijn volledig bedekt met zonnepanelen. Het rendement is meer dan het verbruik van de eigen hal. Voor de bestaande hallen is een financiële danwel constructieve afweging gemaakt of dit mogelijk is. Zodra de zonnepanelen op de nieuwe hallen in gebruik gesteld zijn, verwachten we dat we de doelstellingen gaan halen.
"10% - 20% van de brandstof die getankt wordt is aantoonbaar hernieuwbare brandstof." → Voorheen bleek dit financieel niet haalbaar, einde van het jaar herzien.



#### 4. Voortgang onzekerheden en schattingen

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waardes. Nagenoeg alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk zijn gebaseerd op facturen, data uit inzichtportals of aangeleverd door de leverancier. Hierdoor is de onzekerheidsmarge gering.

Een onzekerheid zit in de mogelijke menselijke fouten die gemaakt kunnen worden. Ten eerste kan de leverancier bijvoorbeeld de verkeerde tijdsperiode doorsturen, wat snel zal opvallen omdat bepaalde maanden bijvoorbeeld leeg zullen blijven. Ten tweede kunnen er tikfouten gemaakt worden in het overnemen van de data, deze kans is echter klein aangezien DHME werkt met een 4-ogen principe. Overgenomen data en verwijzingen worden (steekproefsgewijs) gecontroleerd door een andere medewerker dan hij die de data overneemt.

#### Verwachtingen

Voor 2023 zijn er een aantal verwachtingen die impact kunnen hebben op de CO<sub>2</sub>-uitstoot:

- Sterke groei medewerkers kan effect hebben op brandstof/ elektra verbruik;
- Inbedrijfstelling nieuwe hallen kan effect hebben op elektra verbruik.
- Inbedrijfstelling nieuwe fabriek Duitsland zal effect hebben op:
  - o Elektra,
  - o Gas,
  - o Brandstof,
  - o Vlieguren,
  - o Productie