

Ketenanalyse

Gebr. M. en W. Bron B.V.

Scope 3 2018



Naar aanleiding van onze keten-upstream en downstream hebben we via een rangordebepaling gekozen voor de belangrijkste activiteiten die door het bedrijf kunnen worden beïnvloed en ook de belangrijkste inkoop van diensten, producten en materialen.

Onze belangrijkste beïnvloedbare opdrachtgever is opnieuw verreweg Gemeente Utrecht ongeveer 30% van onze omzet. Onze belangrijkste beïnvloedbare leverancier blijft overduidelijk onze brandstofleverancier H. van Dijkhuizen B.V. uit Tiel

Aangaande Utrecht hebben wij in het bos van Amelisweerd vorig jaar twee autolaadpalen geplaatst en een elektrische bus en elektrische kar ter beschikking gesteld. Dit jaar hebben we dit aangevuld met nog een bus en een elektrische kar. Een verdubbeling dus t.o.v. vorig jaar. De mensen van gemeente Utrecht rijden het gehele jaar rond met onze bussen en karren en laden de voertuigen op met onze stroom aan de door ons geplaatste laadpalen. Toen wij de elektrische bus kochten (2e hands) stond er 10.000 km op de teller. Op 20 maart 2018 stond er 14.252 km op de teller en veroorzaakte vorig jaar een CO₂ van 1,47 ton. Vorig jaar konden wij geen gegevens produceren aangaande de toen nog een elektrische kar.

Op 9 april 2019 stond er 20.287 km op de teller van bus 1 (6.035 km meer dan 2018) 6.035 km / 12,75 maanden gebruik is over 2018 herrekend naar 5.680 km Er van uit gaande (ervaringscijfers) dat een gemiddelde dieselbus 1 : 8 rijdt betekend dit een besparing voor Utrecht van $5680/8 = 710$ liter diesel.



Deze bus
is groen

Uitgedrukt in CO₂ komt dit neer als we gebruik maken van de conversiefactor van 1 januari 2019 voor diesel $710 \times 3.230 = 2,29$ ton CO₂

Bus twee heeft sedert vorig jaar 5.427 km gereden (Bs 24066 stand nu 29493 km.) $5427/8 \times 3230 = 2,19$ ton CO₂

De twee karren hebben samen 5744,4 km gereden. We schatten in dat de karren wel 15 km met een liter diesel zouden doen dan komen we uit op een equivalent van $5744,4/15 * \times 3.230 = 1.24$ ton CO₂



Upstream hebben wij met onze leverancier H. van Dijkhuizen twee zaken afgesproken net als vorig jaar

Wij krijgen korting als zij dagelijks het restant van wat er nog in de tankauto zit bij ons kunnen leveren. Wat zij dan ook elke dag doen.

Dit scheelt Dijkhuizen 3 á 4 keer extra rijden om voor ons daadwerkelijk de benodigde brandstof te leveren. Op weg naar huis is dit geen verspilling van km.

Drie keer per week Tiel naar Geldermalsen is $14,3 \times 3 \times 52 = 2230,8$ km
 Een tankauto zal ongeveer net als de meeste vrachtwagens 1 : 4 rijden ,
 dan betekent dit een besparing van 557,7 liter per jaar.

Uitgedrukt in CO₂ komt dit neer als we gebruik maken van de conversiefactor van 1 januari 2019 voor diesel $557,7 \times 3.230 = 1,80$ ton CO₂

De totale besparing in scope 3 (afgesproken om voor 3 ton te gaan) =	
Downstream	2,29 +2,19 +1,24 = 5,72 ton
Upstream	1,80 ton

Totaal	7,52 ton CO ₂ besparing is ruim meer.

Als tweede afspraak laten wij bij elke tankbeurt X-mile bij de diesel toevoegen wat voor ons weer een theoretische besparing van tussen de 4 en 8% oplevert Dit is echter een scope 1 besparing maar hoort bij onze gesprekken downstream.

Onze ambitie is deze scope 3 door middel van verder onderzoek, dialoog en samenwerking zowel up- als downstream te verhogen en willen naar een totale CO₂ besparing in de komende 3 jaar tijd van 27 ton emissievermindering. Wij proberen dit te realiseren door in 2019 voor 7 ton te gaan, in 2020 voor 9 ton en tenslotte in 2021 willen we 11 ton besparen.

Datum: 9-4-2019 J. van Beers