



Ketenanalyse

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

Scope 3 - 2022

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 in 2017 een autolaadpaal geplaatst en ook een elektrische bus (36) en twee elektrische karren ter beschikking gesteld. De mensen van gemeente Utrecht rijden bijna het gehele jaar rond met onze bussen en karren en laden de voertuigen op met onze stroom aan de door ons geplaatste laadpalen.

Op 4 april 2022 stond er 36.942 km op de teller nu in februari 2023: 39.234 km en veroorzaakte cumulatief in dit jaar een CO₂ reductie van $2.630 / 8 = 329$ liter diesel x 3.262 is een besparing van 1,07 ton.



De twee karren (Melex Bron 1 en Melex Bron 2) hebben samen 24.508 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 $(24.508 + 609) / 15 = 25.117 \times 3.262 = 8,19$ ton CO₂. De derde kar ELV3 (soort Tuk Tuk) aangeschaft in 2022 heeft 609 km gereden en zit in de berekening.



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 en een halve keer per week Tiel naar Geldermalsen is $14,3 \times 3,5 \times 52 = 2.602,6$ km. Een tankauto zal ongeveer net als de meeste vrachtwagens 1 : 4 rijden, dan betekent dit een besparing van 650,7 liter per jaar.

Uitgedrukt in CO₂ komt dit neer als we gebruik maken van de conversiefactor van 2022 voor diesel $650,7 \times 3.262 = 2,12$ ton CO₂

De totale besparing in scope 3 (afgesproken om voor 11 ton te gaan) =

Downstream $8.19 + 1.07 = 9,26$ ton

Upstream = 2,12 ton

Totaal $\frac{\text{-----}}{\text{-----}} = 11,38$ ton CO₂

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 30 ton emissievermindering. Wij proberen dit te realiseren door in 2023 voor 12 ton te gaan, in 2024 voor 13 ton en tenslotte in 2025 willen we 14 ton besparen.

Ons onderzoek om tezamen met Dijkhuizen een vrachtwagen op waterstof te laten gaan lopen is helaas mislukt, omdat onze vrachtwagens na nader onderzoek niet geschikt bleken.

We zijn andere alternatieven gaan onderzoeken, waaronder de elektrische hoogwerker die inmiddels begin 2022 tezamen met een elektrisch maaier en een elektrische schoffel is aangeschaft.

Datum: 24-2-2023

J. van Beers