

Ketenanalyse

Transport projectleveranciers 2024

Organisatie: Partners in Projectbeheersing
Contactpersoon: Marcel Krikke

Adviseur: Daan Meijers
Advies bureau: De Duurzame Adviseurs

Publicatie datum: 03-12-2024
Versie: 1.0



Inhoudsopgave

1	 Inleiding en verantwoording	3
1.1	ACTIVITEITEN ORGANISATIE PINP	3
1.2	WAT IS EEN KETENANALYSE	3
1.3	DOEL VAN DE KETENANALYSE	3
1.4	VERKLARING AMBITIENIVEAU	3
1.5	LEESWIJZER	3
2	 Scope 3 & keuze ketenanalyses	5
2.1	SELECTIE KETENS VOOR ANALYSE	5
2.2	SCOPE KETENANALYSE	5
2.3	PRIMAIRE & SECUNDAIRE DATA	5
2.4	ALLOCATIE DATA	6
3	 Identificeren van schakels in de keten.....	7
3.1	KETENSTAPPEN.....	7
3.1.1	Inschrijving op de aanbesteding	7
3.1.2	PinP gaat op zoek naar projectleveranciers voor de opdracht	8
3.1.3	Transport van projectleveranciers naar de klant	8
3.1.4	Afronding van het project	8
3.2	KETENPARTNERS	8
4	 Kwantificeren van emissies.....	10
5	 Verbetermogelijkheden.....	12
5.1	DOELSTELLING	12
5.2	PLAN VAN AANPAK – REDUCTIE IN DE KETEN.....	12
5.3	PLAN VAN AANPAK – DATAVERBETERING	13
5.4	ONZEKERHEDEN EN VERBETERMOGELIJKHEDEN IN INFORMATIE	13
6	 Bronvermelding	14
7	 Verklaring opstellen ketenanalyse	15

1 | Inleiding en verantwoording

In het kader van het behalen van niveau 5 op de CO₂-Prestatieladder voert PinP (Partners in Projectbeheersing) een analyse uit van een GHG (Green House Gas) genererende keten. Dit document beschrijft de ketenanalyse van *Transport van projectleveranciers*.

1.1 Activiteiten Organisatie PinP

PinP richt zich op het aannemen van raamovereenkomsten en projecten van overheden in het Integraal Projectmanagement Model (rolhouders en adviseurs) op het gebied van infrastructuur en openbare ruimte, om deze in onder aanneming uit te besteden aan één of meerdere leveranciers. PinP is een netwerkorganisatie waarin verschillende partners samenwerken om diensten op het gebied van projectmanagement, projectbeheersing en projectondersteuning te leveren aan klanten in infrastructurele projecten, zoals Rijkswaterstaat, provincies en gemeentes.

1.2 Wat is een ketenanalyse

Een ketenanalyse houdt in dat van een bepaald product of dienst de CO₂-uitstoot wordt berekend van de gehele keten. Met de gehele keten wordt de gehele levenscyclus van het product bedoeld: van winning van de grondstof tot en met het einde van de levensduur. Voor PinP wordt hierbij gekeken naar de dienstverlening die wordt uitgevoerd door projectleveranciers. De emissies als gevolg van deze dienstverlening bevinden zich vrijwel volledig binnen het transport van de projectleveranciers.

1.3 Doel van de ketenanalyse

De belangrijkste doelstelling voor het uitvoeren van deze ketenanalyse is het identificeren van CO₂-reductiekansen, het definiëren van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang. Voor PinP geeft de ketenanalyse een concreet beeld van de scope 3 emissies, gerelateerd aan het transport van projectleveranciers.

Op basis van het inzicht in de scope 3 emissies en de ketenanalyse wordt een reductiedoelstelling geformuleerd. Binnen het energiemanagementsysteem dat is ingevoerd wordt actief gestuurd op het reduceren van de scope 3 emissies.

Het verstrekken van informatie aan partners binnen de eigen keten is hier nadrukkelijk onderdeel van. PinP zal op basis van deze ketenanalyse stappen ondernemen om de partners binnen de eigen keten te betrekken bij het behalen van de reductiedoelstellingen.

1.4 Verklaring ambitieniveau

PinP is in de keten een middenmoter. Enerzijds staan we aan het begin van een ontwikkeltraject. Dit is het eerste moment waarop we een ketenanalyse uitvoeren. Deze ketenanalyse is in de komende jaren nog voor verbetering vatbaar, onder andere op het gebied van de verzamelde informatie uit de keten. Anderzijds zien we dat met name in onze leveringsketen de bewustwording rondom de CO₂ prestatieladder en CO₂ footprint van organisaties nog niet zo groot is. PinP wil voortrekkersrol nemen door haar ketenleveranciers te betrekken in de ketenanalyse en de benodigde informatieleveringen en op die manier het bewustzijn van leveranciers verhogen.

1.5 Leeswijzer

In dit rapport presenteert PinP de ketenanalyse van *Transport projectleveranciers*. De opbouw van het rapport is als volgt:

- Hoofdstuk 2: Scope 3 emissies & keuze ketenanalyse
- Hoofdstuk 3: Identificeren van schakels in de keten

- Hoofdstuk 4: Kwantificeren van de emissies
- Hoofdstuk 5: Reductiemogelijkheden
- Hoofdstuk 6: Bronvermelding

2 | Scope 3 & keuze ketenanalyses

Voordat wordt bepaald welke ketenanalyse uitgevoerd wordt, maakt onderstaande tabel overzichtelijk wat de product-markt combinaties zijn waarop PinP het meeste invloed heeft om de CO₂-uitstoot te beperken. De kwalitatieve analyse heeft plaatsgevonden in 2024, hiervoor zijn de cijfers van 2023 gebruikt.

PRODUCTEN	MARKTEN
Managementadvies/projectmanagement	Rijkswaterstaat (66%)
Managementadvies/projectmanagement	Provincie Noord-Holland (31%)
Managementadvies/projectmanagement	Gemeente Amsterdam (3%)
	100%

Tabel 1: Product-Markt combinaties

De achterliggende berekeningen zijn terug te vinden in de kwalitatieve analyse.

2.1 Selectie ketens voor analyse

PinP zal conform de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder 3.1 uit de top twee een emissiebron moeten kiezen om een ketenanalyse over op te stellen. De top twee betreft:

- Managementadvies/projectmanagement - Rijkswaterstaat
- Managementadvies/projectmanagement - Provincie Noord-Holland

De dienstverlening 'managementadvies/projectmanagement' wordt uitgevoerd door projectleveranciers. Een belangrijke kanttekening is hierbij dat PinP zelf dus geen werkzaamheden uitvoert. PinP huurt organisaties, de projectleveranciers, in om de werkzaamheden uit te voeren. In bovenstaande tabel is een verdeling opgenomen van de markten waarin PinP actief is. Voor PinP is enkel de scope 3 categorie 'Aangekochte goederen en diensten' van toepassing, aangezien PinP alle werkzaamheden laat uitvoeren door projectleveranciers.

2.2 Scope ketenanalyse

Binnen de categorie aangekochte producten en diensten koopt PinP (vrijwel) geen producten in. 99% van de inkoop bestaat uit ingekochte diensten. Specifiek de inzet van professionals (adviseurs) die op urenbasis of projectbasis worden ingezet op de projecten die PinP verwerft bij haar klanten (markten). De werkzaamheden van deze adviseurs worden uitgevoerd op de kantoorlocaties van klant, dan wel vanuit eigen huis (thuiswerk).

De grootste CO₂ impact van deze inkoopketen bestaat uit de transportbewegingen van de adviseurs van en naar de klant. Dit is overwegend woon-werk en in zeer beperkte mate werk-werk transport. Dit is bovendien ook de factor waar PinP in enige mate invloed op kan uitoefenen en kan bijdragen in de reductie. Zie daarover meer in hoofdstuk 5.

Om deze redenen wordt voor de scope van deze ketenanalyse gekozen voor de factor transport van projectleveranciers. Deze wordt gedefinieerd als de woon-werk en werk-werk bewegingen die adviseurs maken in het kader van opdrachten die ze uitvoeren voor PinP.

2.3 Primaire & Secundaire data

In deze ketenanalyse wordt voornamelijk gebruik gemaakt van primaire data aangeleverd door projectleveranciers van PinP. Hierbij heeft PinP data opgevraagd bij de drie grootste projectleveranciers (Bekwaam Interim Management, Innocy BV & Cratos Consulting B.V.), aangezien zij 59,8% van de totale inkooplijst vertegenwoordigen.

VERDELING PRIMAIRE EN SECUNDAIRE DATA	
Primaire data	Bij de ketenpartners Bekwaam Interim Management, Innocy BV & Cratos Consulting B.V. worden de kilometers gereden voor opdrachten van PinP bijgehouden. Daarbij wordt ook het voertuigtype of type openbaar vervoer genoteerd.
Secundaire data	Emissiefactoren worden verzameld via emissiefactoren.nl

Tabel 2: Verdeling primaire en secundaire data

2.4 Allocatie data

Er wordt geen gebruik gemaakt van allocatie van data.

3 | Identificeren van schakels in de keten

De bedrijfsactiviteiten van PinP zijn onderdeel van een keten van activiteiten. PinP verwerft raamovereenkomsten en projecten binnen die raamovereenkomsten bij overheden. De daarvoor benodigde capaciteit (diensten) wordt ingekocht bij een netwerk van leveranciers. De levering van deze diensten geschiedt rechtstreeks vanuit de leverancier aan de klanten van PinP.

Figuur 1 beschrijft de diverse fasen in de keten van PinP en het bijkomende transport van projectleveranciers. Hieronder worden deze stappen omschreven.



Figuur 1: Ketenstappen transport projectleveranciers

3.1 Ketenstappen

3.1.1 Inschrijving op de aanbesteding

PinP heeft een focus op aanbestedingen voor raamovereenkomsten bij publieke opdrachtgevers die werken met het Integraal Projectmanagement Model (IPM). Deze aanbestedingen zijn over het algemeen Europese Openbare procedures die gepubliceerd worden op daarvoor bedoelde platforms, zoals Tendered. Deze aanbestedingen zijn over het algemeen op basis van BPKV (beste prijs-kwaliteit verhouding). Dat betekent dat zowel een prijsaanbieding als een kwalitatieve aanbieding (plan van aanpak/ emvi-plan) moet worden gemaakt. PinP schrijft hier zelfstandig op in. PinP heeft een eigen tenderdesk gespecialiseerd in dit soort aanbestedingen. Binnen de verworven raamovereenkomsten wordt het werk door klant vervolgens uitgezet bij een beperkt aantal spelers die een plek in de raamovereenkomst hebben gewonnen. De zogenaamde nadere overeenkomsten (NOK's). De procedure voor deze NOK's zijn vaak weer kleine aanbestedingen binnen de raamovereenkomsten. Ook daarvoor maakt de tenderdesk de aanbiedingen.

3.1.2 PinP gaat op zoek naar projectleveranciers voor de opdracht

PinP is opgericht door een groep kleine leveranciers die hun eigen afzetkanaal wilde borgen. Inmiddels is PinP een zelfstandige organisatie en is het netwerk van leveranciers uitgebreid, deze worden de partners van PinP genoemd. Uit dit netwerk van gespecialiseerde partners uit het MKB-segment betreft PinP de benodigde capaciteit voor de uitvoering van opdrachten die voortvloeien uit de verworven raamovereenkomsten.

Elke nieuwe uitvraag waarop PinP wil inschrijven wordt in het hele netwerk uitgezet met de vraag of daar belangstelling voor is en of partners capaciteit beschikbaar hebben.

PinP selecteert vervolgens partners voor een specifiek project op basis van het best-for-project principe. De selectie vindt plaats aan de hand van de volgende criteria:

- Kennis, competenties en ervaring die die opgedaan is in vergelijkbare rollen in vergelijkbare projecten
- De balans tussen werk en privé
- De regio waar de partner vandaan komt i.v.m. lokale betrokkenheid, kennis van het areaal en de minimale reisbelasting

3.1.3 Transport van projectleveranciers naar de klant

De bij de partners ingekochte capaciteit (adviseurs) die nodig is voor een project wordt door die adviseurs rechtstreeks geleverd aan de klant van PinP. Dat wil zeggen dat betreffende adviseurs hun werk uitvoeren op (kantoor)locatie van de klant, of dat zijn hun advieswerk thuis uitvoeren en de resultaten digitaal aan de klant opleveren.

Er vindt dus geen transport van goederen plaats. In zekere zin vindt er transport van diensten plaats doordat de adviseurs naar de klant reizen en incidenteel tussen verschillende projectlocaties van de klant reizen. Of en in welke mate thuiswerken mogelijk is wordt bepaald in onderlinge afstemming tussen klant en adviseur.

PinP stimuleert haar partners om bewust om te gaan met activiteiten tijdens het werk die impact hebben op de CO₂-footprint. In de kennisintensieve dienstverlening van PinP betreft dit met name de stimulans om bewust te reizen:

- Reis alleen als dat nodig is, zoek een balans tussen werken bij de klant en thuiswerken
- Als je reist, kies dan bewust je vervoermiddel. Geef de voorkeur aan de vervoermethode met de minste CO₂ footprint. (eventueel aanvullen met een lijst)

3.1.4 Afronding van het project

Projecten die verkregen worden middels aanbestedingen hebben doorgaans een vaste looptijd die voorafgaand aan de start van een project bij alle ketenpartners bekend is. Wanneer het project is afgerond of de inzet van de adviseurs eindigt stopt de overeenkomst met de klant en daarmee de inzet van adviseurs.

3.2 Ketenpartners

Voor de keten van PinP is zijn de volgende ketenpartners met name relevant:

- De aanbestedende partij, dit is doorgaans de overheid. Tot op heden zijn dit: Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland en Gemeente Amsterdam;
- Het netwerk van projectleveranciers (partners). Een groep van ca. 30 kleine en middelgrote bureaus die adviseurs inzetten in het specifieke domein van PinP (Integraal Projectmanagement Model (rolhouders en adviseurs) op het gebied van infrastructuur en openbare ruimte);

- Een netwerk van ZZP-ers die weer in onderaanneming worden ingezet door de partners van PinP. PinP onderhoudt zelf geen actieve banden met het ZZP-netwerk, daar zijn specifieke partners voor. Wanneer een ZZP-er wordt ingezet op een project van PinP wordt die door PinP gezien als een adviseur van betreffende partner. Op die manier zijn ze ook meegenomen in de ketenanalyse.

In onderstaande tabel zijn de 10 grootste projectleveranciers meegenomen. De naar inkoopwaarde voor PinP drie grootste partners uit het netwerk (Bekwaam, Innocy & Cratos Consulting) zijn voor deze ketenanalyse gekozen voor informatieverzameling en analyse.

Aanbestedende partijen:	Projectleveranciers:
Rijkswaterstaat	Bekwaam Interim Management
Provincie Noord-Holland	Innocy BV
Gemeente Amsterdam	Cratos Consulting B.V.
	PHBM BV
	Flux Partners BV
	Risk Challenger
	Kleis Advies
	CS&C Contract Survey & Consultancy
	ManEngenius BV
	iTen

Tabel 3: Overzicht ketenpartners

4 | Kwantificeren van emissies

In het kader van onze duurzaamheidsstrategie heeft PinP recentelijk een gedetailleerde analyse uitgevoerd van de transportemissies van de drie grootste projectleveranciers uit onze inkooplijst. Deze projectleveranciers zijn verantwoordelijk voor 60% van de totale inkoopomzet van projectleveranciers. Hierdoor kunnen de verzamelde gegevens een representatief beeld schetsen van de totale transportemissies van projectleveranciers.

Bij het dataverzamelingsproces is aan de leveranciers gevraagd om specifieke informatie te verstrekken met betrekking tot de wekelijkse afgelegde afstanden voor projecten van PinP. Hierbij zijn de afgelegde afstand, de frequentie van de transportbewegingen en het type gebruikte vervoersmiddel meegenomen. Na ontvangst van deze gegevens heeft PinP de emissies van het transport voor de drie betrokken partners in kaart gebracht (zie tabel 4). Hiervoor zijn emissiefactoren (well-to-wheel) geraadpleegd van emissiefactoren.nl, wat een solide basis heeft geboden voor het beoordelen van de ecologische impact van het transport. Wanneer projectleveranciers zelf ook weer leveranciers hebben ingehuurd voor de projecten, zijn deze gereden kilometers ook meegenomen in onderstaande berekeningen.

BEKWAAM				
Brandstof	Eenheid	Totaal gereden km's	WTW-emissiefactor	Totale emissies (kg CO2)
Benzine	km	126.888,30	0,204	25.885,21
Hybride	km	24.948,00	0,144	3.592,51
Elektrisch	km	34.465,20	0,067	2.309,17
OV - Bus, tram, metro	km	18.202,80	0,075	1.365,21
OV - Trein type onbekend	km	100.138,50	0,003	300,42
INNOCY				
Brandstof	Eenheid	Totaal gereden km's	WTW-emissiefactor	Totale emissies:
Benzine	km	17.556,00	0,204	3.581,42
Diesel	km	5.544,00	0,18	997,92
Hybride	km	15.246,00	0,144	2.195,42
Elektrisch	km	7.854,00	0,067	526,22
OV - Trein type onbekend	km	3.696,00	0,003	11,09
CRATOS				
Brandstof	Eenheid	Totaal gereden km's	WTW-emissiefactor	Totale emissies:
Benzine	km	172.048,80	0,204	35.097,96
Auto onbekend	km	20.328,00	0,193	3.923,30
				79.785,85

Tabel 4: emissieberekening van transport top 3 projectleveranciers

Van de drie grootste leveranciers zijn de emissies per gereden kilometer en per euro inkoopomzet berekend (zie tabel 5). Dit heeft PinP in staat gesteld om een inschatting te maken van de totale transportemissies van projectleveranciers.

Emissies transport partners	
Totale gereden kilometers van top 3 projectleveranciers	546.915,60
Totale emissies (kg CO2) van top 3 projectleveranciers	79.785,85
Emissies (kg CO2) per gereden km	0,146
Emissies (kg CO2) per euro inkoopomzet	0,022
Totale inkoopomzet bij projectleveranciers	€ 5.961.728,40
Inschatting totale emissies transport projectleveranciers	133.382,69

Tabel 5: Totale emissieberekening van projectleveranciers

De inzichten verkregen uit deze analyses zijn niet alleen van belang voor het begrijpen van de huidige scope 3 uitstoot van PinP, maar vormen ook een basis voor toekomstige initiatieven gericht op verduurzaming. PinP is voornemens om op basis van deze gegevens gerichte maatregelen te ontwikkelen die zullen bijdragen aan de vermindering van de emissies in de keten. Tevens zullen wij onze partners stimuleren om duurzame keuzes in hun vervoersbeleid te maken.

5 | Verbetermogelijkheden

5.1 Doelstelling

Om de reductiekansen uit het voorgaande hoofdstuk ook daadwerkelijk om te zetten in concrete CO₂-reductie is er een plan van aanpak opgesteld met maatregelen en een doelstelling. PinP heeft ervoor gekozen om de doelstelling voor de ketenanalyse in lijn te leggen met de overeenkomst van Parijs. Hierbij is het streven om naar geen CO₂ uitstoot in 2050 te gaan. Vanaf 2024 betekent dit een jaarlijkse reductie van 3,85%.

PinP heeft als organisatie een groei-doelstelling. PinP streeft er naar in de komende jaren meer raamovereenkomsten en projecten aan te nemen. Daarmee zal de omzet van PinP stijgen en ook de inkoopomzet van PinP met dezelfde verhouding stijgen. Bij gelijkblijvende emissie per gereden kilometer en bij gelijkblijvende emissie per euro inkoopomzet zal de absolute omvang van de emissies in de leveranciersketen dus in eerste instantie stijgen.

Waar PinP in de keten invloed op kan uitoefenen is;

- Stimuleren van vervoer met duurzame modaliteiten (emissie per kilometer)
- Stimuleren van meer thuiswerk versus kantoorwerk (emissie per euro inkoop)
- Selecteren van leveranciers met kleine woon-werk afstand tot de opdracht (emissie per euro inkoop)

De grootste impact wordt voorzien in maatregel 1. Om deze reden wordt die als doelstelling geformuleerd:

PinP wil in 2030 een reductie van 23% van de emissie per kilometer van het transport van projectleveranciers realiseren ten opzichte 2024.

Basisgetal 2024 : emissie (kg CO₂) per gereden kilometer : 0,146

Doelstelling 2030 : emissie (kg CO₂) per gereden kilometer : 0,112

*Deze doelstelling is gebaseerd op de emissies per km, aangezien dit een passende KPI is om te toetsen of er duurzamer transport wordt toegepast. Daarnaast wordt de absolute voortgang ook gemonitord, omdat PinP streeft naar **minder** en **duurzamer** transport binnen de keten.*

5.2 Plan van aanpak – reductie in de keten

Om bovenstaande doelstellingen te bereiken zijn er verschillende maatregelen benodigd.

- Uitvragen van een beleidsverklaring op het gebied van verduurzaming van de organisatie bij alle projectleveranciers. Deze verklaring zal vanaf 2025 standaard uitgevraagd worden. Deze maatregel is bedoeld om het bewustzijn bij de projectleverancier te vergroten en de samenwerking binnen de keten verder te versterken.
- Onderzoeken of er projectleveranciers beloond kunnen worden voor de toepassing van duurzamer transport.
- Onderzoeken of de projectleveranciers hun eigen CO₂ footprint in kaart kunnen brengen.
- Het bespreken van initiatieven voor verduurzaming in de keten met relevante opdrachtgevers
- Leveranciers stimuleren en wellicht zelfs belonen om zelf ook certificering in het kader van de CO₂ prestatieladder te bereiken.

Bovenstaand plan van aanpak zal jaarlijks worden aangevuld om zo tot naar de reductiedoelstelling in 2030 toe te werken.

5.3 Plan van aanpak – dataverbetering

In oktober 2024 heeft PinP een middag georganiseerd voor projectleveranciers. Hierbij is een presentatie gegeven over de CO2 prestatieladder en is toegelicht dat PinP inzicht in de keten wil verbeteren. Hierbij is bij de aanwezige projectleveranciers gepolst of zij open zouden staan voor het aanleveren van specifieke data voor opdrachten van PinP. Hier werd positief op gereageerd, mede doordat het belang van de CO2 prestatieladder bij aanbestedingen werd erkend. In 2024 is bij 3 grote leveranciers data uitgevraagd over het transport, voor opdrachten van PinP. Deze enquête zal komende jaren worden aangescherpt en naar meer leveranciers verstuurd worden. Hiermee kan PinP een steeds duidelijker beeld krijgen van de actuele status van de CO2 emissies in de keten, gerelateerd aan het transport van projectleveranciers.

5.4 Onzekerheden en verbetermogelijkheden in informatie

De kwantificering van de transportemissies van projectleveranciers is gebaseerd op aangeleverde data van de drie grootste projectleveranciers. De drie organisaties hebben per werknemer (volledig anoniem) aangegeven welke afstand er wekelijks wordt afgelegd, met welke frequentie en het gebruikte vervoersmiddel. Echter wordt hierbij wel gerekend met gemiddeldes en aannames, want er is nog geen sprake van een zeer accurate kilometerregistratie. Op het gebied van dataverzameling bij deze drie leveranciers liggen hier nog kansen voor verbetering.

Voor de overige projectleveranciers is in deze ketenanalyse gebruik gemaakt van proxy data, gebaseerd op de primaire data van eerder benoemde leveranciers. In de toekomst kan de datakwaliteit verder verbeterd worden door bij meer leveranciers data op te vragen.

6 | Bronvermelding

BRON / DOCUMENT	KENMERK
Handboek CO ₂ -prestatieladder 3.1, 22 juni 2020	Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen
Corporate Accounting & Reporting standard	GHG-protocol, 2004
Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard	GHG-protocol, 2010a
Product Accounting & Reporting Standard	GHG-protocol, 2010b
Nederlandse norm Environmental management – Life Cycle assessment – Requirements and guidelines	NEN-EN-ISO 14044
www.co2emissiefactoren.nl	RVO

Tabel 6: Referentielijst

De opbouw van dit document is gebaseerd op de Corporate Value Chain (Scope 3) Standaard. Daarnaast is, waar nodig, de methodiek van de Product Accounting & Reporting Standard aangehouden (zie de onderstaande tabel).

CORPORATE VALUE CHAIN (SCOPE 3) STANDARD	PRODUCT ACCOUNTING & REPORTING STANDARD	KETENANALYSE
H3. Business goals & Inventory design	H3. Business Goals	Hoofdstuk 1
H4. Overview of Scope 3 emissions	-	Hoofdstuk 2
H5. Setting the Boundary	H7. Boundary Setting	Hoofdstuk 3
H6. Collecting Data	H9. Collecting Data & Assessing Data Quality	Hoofdstuk 4
H7. Allocating Emissions	H8. Allocation	Hoofdstuk 2
H8. Accounting for Supplier Emissions	-	Onderdeel van implementatie van CO ₂ -Prestatieladder niveau 5
H9. Setting a reduction target	-	Hoofdstuk 5

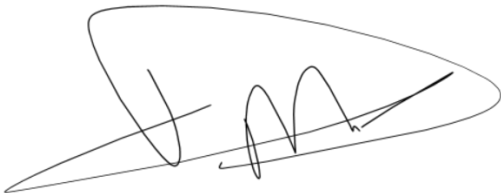

Tabel 7: Theoretische norm en onderbouwing ketenanalyse

7 | Verklaring opstellen ketenanalyse

De Duurzame Adviseurs heeft ruime ervaring met het opstellen van ketenanalyses en geldt daarom als een professioneel erkend kennisinstituut. Zie hiervoor ook de Verklaring van Deskundigheid (meegeleverd bij de ketenanalyse of eventueel apart op te vragen). Hierin staan benoemd welke ketenanalyses door De Duurzame Adviseurs opgesteld zijn, met daarbij onderwerp, opdrachtgever, datum en Certificerende Instelling door wie de ketenanalyse is goedgekeurd. Ook staat hierin beschreven welke adviseurs werkzaam zijn voor De Duurzame Adviseurs en wat hun kennis- en opleidingsniveau is.

Deze ketenanalyse is opgesteld door Daan Meijers. De ketenanalyse is daarnaast volgens het vier-ogen principe gecontroleerd door Marcella Mekenkamp. Marcella is verder niet betrokken geweest bij het opstellen van het CO₂-reductiebeleid van PinP, wat haar onafhankelijkheid ten opzichte van het opstellen van de ketenanalyse waarborgt. Bij deze beoordeling is vastgesteld dat de gebruikte scope, brongegevens en berekeningen juist zijn weergegeven in het huidige rapport. Er zijn geen afwijkingen vastgesteld wat betreft volledigheid, onafhankelijkheid en deskundigheid van de analyse.

Voor akkoord getekend:

	
<p>Daan Meijers Adviseur CO₂</p>	<p>Marcella Mekenkamp Adviseur CO₂</p>



de duurzame
adviseurs

Disclaimer & Colofon

Uitsluiting van juridische aansprakelijkheid

Hoewel de informatie in dit rapport afkomstig is van betrouwbare bronnen en exceptionele zorgvuldigheid is betracht tijdens het samenstellen van deze rapportage kunnen De Duurzame Adviseurs geen juridische aansprakelijkheid aanvaarden voor fouten, onnauwkeurigheden, ongeacht de oorzaak daarvan en voor schade als gevolg daarvan. De borging en uitvoering van de opgestelde beoogde doelen en maatregelen aanwezig in dit rapport liggen bij de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Voor het niet behalen van doelen en/of het onjuist aanleveren van data door de opdrachtgever, kunnen De Duurzame Adviseurs niet aansprakelijk worden gesteld.

In geen enkel geval zijn De Duurzame Adviseurs, haar eigenaren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders.

Bescherming intellectueel eigendom

Het auteursrecht op dit document berust bij De Duurzame Adviseurs of bij derden welke bij toestemming deze documentatie beschikbaar hebben gesteld aan PinP.

Vermenigvuldiging in wat voor vorm dan ook is alleen toegestaan door voorafgaande toestemming door De Duurzame Adviseurs.

Ondertekening

Auteur(s):	Daan Meijers, De Duurzame Adviseurs
Kenmerk:	Ketenanalyse Transport van projectleveranciers
Datum:	3-12-2024
Versie:	1.0
Verantwoordelijke manager:	Marcel Krikke

Handtekening autoriserende manager:
