



de duurzame
adviseurs

binck

Ketenanalyse

Inhuur van arbeid 2025

Organisatie:	Binck Verkeer
Contactpersoon:	Roy van den Berg
Adviseur:	Noa van der Zee
Advies bureau:	De Duurzame Adviseurs
Publicatie datum:	26-05-2025
Versie:	1.0

Inhoudsopgave

1	 Inleiding en verantwoording	3
1.1	ACTIVITEITEN BINCK VERKEER	3
1.2	WAT IS EEN KETENANALYSE	3
1.3	DOEL VAN DE KETENANALYSE.....	3
1.4	VERKLARING AMBITIENIVEAU	3
1.5	LEESWIJZER	4
2	 Scope 3 & keuze ketenanalyses	4
2.1	SELECTIE KETENS VOOR ANALYSE	4
2.2	SCOPE KETENANALYSE	4
2.3	PRIMAIRE & SECUNDAIRE DATA.....	5
2.4	ALLOCATIE DATA	5
3	 Identificeren van schakels in de keten	6
3.1	KETENSTAPPEN	6
3.2	KETENPARTNERS	7
3.3	BELANGRIJKSTE KETENPARTNERS	8
4	 Kwantificeren van emissies	10
4.1	INVENTARISEREN	10
4.2	SELECTEREN	10
4.3	UITVOERING/OPERATIE	10
4.4	EVALUATIE	11
4.5	OVERZICHT CO ₂ -UITSTOOT IN DE KETEN EN REDUCTIEPOTENTIEEL	11
4.5.1	Overzicht CO ₂ -uitstoot	11
4.5.2	Reductiemogelijkheden in de keten	11
5	 Verbetermogelijkheden	12
5.1	DOELSTELLING	12
5.2	PLAN VAN AANPAK	13
5.2.1	Data-verbeteringsmogelijkheden	13
5.2.2	Reductiemogelijkheden	15
5.2.3	Eerste inventarisatie bij leveranciers.....	16
5.2.4	Aanvullend gesprek met leveranciers	17
5.2.5	Dashboard voor data van leveranciers	17
5.3	ONZEKERHEDEN EN VERBETERMOGELIJKHEDEN IN INFORMATIE	18
6	 Bronvermelding.....	18
7	 Verklaring opstellen ketenanalyse	20

1 | Inleiding en verantwoording

In het kader van het behalen van niveau 5 op de CO₂-Prestatieladder voert Binck Verkeer een analyse uit van een GHG (Green House Gas) genererende keten. Dit document beschrijft de ketenanalyse van de inhuur van arbeid voor de organisatie.

1.1 Activiteiten Binck Verkeer

Binck Verkeer is hét bureau voor mobiliteit. We leveren verkeersoplossingen voor evenementen, bouw- en infraprojecten en het openbaar vervoer. Met een team van specialisten op kantoor en in het veld zorgen we ervoor dat mensen veilig en snel naar hun bestemming komen en dat het werk van onze opdrachtgevers altijd door kan gaan. We leiden het verkeer in goede banen en zorgen voor een veilige verkeerssituatie bij (wegen)bouwprojecten, alsmede de verkeersbegeleiding en parkeerbegeleiding bij evenementen. Onze belangrijkste opdrachtgevers zijn gemeenten, infra- & bouwondernemingen en evenementen(locaties). Binck Verkeer streeft ernaar om de uitstoot die vrijkomt bij de werkzaamheden continu te reduceren. Hiermee willen we onze bijdrage leveren aan de wereldwijde co₂-reductie. Hiermee maken we de organisatie tevens toekomstbestendig op het gebied van duurzaamheidseisen die ons gevraagd worden vanuit diverse stakeholders zoals opdrachtgevers en aanbestedende diensten.

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.

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.

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 deze scope 3 emissies.

Het verstrekken van informatie aan partners binnen de eigen keten en sectorgenoten die onderdeel zijn van een vergelijkbare keten van activiteiten is hier nadrukkelijk onderdeel van. Binck Verkeer zal op basis van deze ketenanalyse stappen ondernemen om partners binnen de eigen keten te betrekken bij het behalen van de reductiedoelstellingen.

1.4 Verklaring ambitieniveau

Binck Verkeer is dit jaar actief aan de slag gegaan met het in kaart brengen van de scope 1, 2 en 3 uitstoot van de organisatie. Hiermee wil de organisatie actief CO₂-reductie realiseren binnen het bedrijf en in de keten. Vergeleken met andere organisaties en rekening houdend met de grootte van Binck Verkeer in vergelijking met sectorgenoten, heeft de organisatie een doelstelling die overeenkomt met de andere organisaties. Als er wordt gekeken naar sectorgenoten, is te zien dat de ambities uiteenlopen. Zo zijn er sectorgenoten op niveau 3, maar ook op niveau 5. De doelstelling van Binck op scope 3 komt overeen met sectorgenoten, maar er zijn ook bedrijven die een stap verder gaan, met bijvoorbeeld de doelstelling voor CO₂-neutraal in 2050. Op basis hiervan valt er te stellen dat de organisatie zich als middenmoter in de markt bevindt.

1.5 Leeswijzer

In dit rapport presenteert Binck Verkeer de ketenanalyse van de inhuur van arbeid. 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 Binck de meeste invloed heeft om de CO₂-uitstoot te beperken.

PRODUCTEN Opdrachtgevers	OVERHEID Gemeenten Provincies Waterschappen	SEMI-OVERHEID	PRIVATE PARTIJEN Aannemers Instalateurs	% TOTALE OMZET
Full service mobiliteit dienstverlening	18%	0%	4%	22%
Verkeersregelaars	0%	0%	77%	77%
Tekstkarren	0%	0%	1%	1%
	18%	0%	82%	100%

Figuur 1: Product-markt combinaties

De achterliggende berekeningen zijn terug te vinden in de kwalitatieve analyse in het document Scope 3 Binck – kwalitatieve en kwantitatieve analyse.

2.1 Selectie ketens voor analyse

Binck Verkeer 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:

- Overheid: Full service mobiliteit dienstverlening – Aangekochte goederen en diensten – Verhuur en lease
- Overheid: Full service mobiliteit dienstverlening – Aangekochte goederen en diensten – Arbeidsbemiddeling

Er is gekozen om één ketenanalyse te maken van een product uit de categorie Overheid: "Full service mobiliteit dienstverlening – Aangekochte goederen en diensten – Arbeidsbemiddeling".

Arbeidsbemiddeling is zowel in de sector als bij Binck een van de grootste operationele onderdelen en ook een van de grootste uitstoters. Binnen de sector is Binck een middelgrote partij met een grote keuzevrijheid voor leveranciers en onderhandelingskracht naar leveranciers in deze categorie. Om deze reden hebben we veel invloed om voortgang op duurzaamheid te initiëren.

2.2 Scope ketenanalyse

De onderdelen die worden meegenomen binnen deze ketenanalyse bestaan uit het gehele arbeidsbemiddelingsproces. Van het contact leggen met leveranciers tot de evaluatie van werkzaamheden. Binnen deze keten zit de concrete uitstoot in één specifieke stap: uitvoering/operatie. Vanzelfsprekend zal het kwantificeren van deze ketenanalyse zich focussen op de uitstoot in deze stap. Desalniettemin zullen de andere stappen in de keten ook beschreven worden, vanwege de beïnvloeding die plaatsvindt in deze stappen op de uitstoot bij de uitvoering/operatie. De uitstoot in deze stap komt voort uit vervoersbewegingen. Het kwantificeren van deze uitstoot bestaat uit de afstand van de vervoersbewegingen en door het type vervoersmiddel dat is gebruikt om op locatie te komen.

2.3 Primaire & Secundaire data

In deze ketenanalyse wordt voornamelijk gebruik gemaakt van primaire data aangeleverd door partners in de keten van Binck Verkeer. Het gaat hier om data over het verbruik wat de leveranciers op het gebied van inhuur van arbeid voor Binck realiseren. Dit is uitstoot voortvloeiend uit hun vervoersbewegingen naar onze werklocaties. Dit zijn kilometers openbaar vervoer, auto's van het eigen wagenpark (eigendom en/of lease), kilometers van auto's die medewerkers van leveranciers bij hen declareren, fiets of te voet.

VERDELING PRIMAIRE EN SECUNDAIRE DATA

Primaire data	Data aangeleverd door partners in de keten van Binck Verkeer: kilometers vervoersbewegingen en type vervoersmiddel.
Secundaire data	Emissiefactoren (www.co2emissiefactoren.nl)

Tabel 1: 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 Binck Verkeer zijn onderdeel van een keten van activiteiten. De primaire werkzaamheden van de organisatie bestaan uit dienstverlening in de mobiliteitssector. Bij deze werkzaamheden is er geen sprake van het inkopen, produceren, gebruik en verwerken van een product. De specifieke keten van inhuur van arbeid bestaat uit vier verschillende stappen die elkaar vervolgens weer opvolgen: inventariseren, selecteren, uitvoering/operatie en evalueren.



Figuur 1: Ketenstappen inhuur van arbeid

3.1 Ketenstappen

Figuur 1 beschrijft de diverse fasen in de keten van inhuur van arbeid. In eerste instantie wordt geïnventariseerd welke leveranciers (uitzendbureaus en zzp'ers) op de markt beschikbaar zijn voor Binck. Hierna wordt op basis van diverse factoren (o.a. prijs, kwaliteit, locatie als basis van leverancier, werkaanbod Binck) jaarlijks een selectie gemaakt waarmee Binck in een betreffend jaar gaat samenwerken. Na selectie wordt overgegaan op de uitvoeringsfase. Aan het eind van ieder jaar worden de leveranciers geëvalueerd wat weer input geeft op de fase "selectie" van het opvolgende jaar. Hieronder worden deze stappen verder omschreven.

Inventariseren

In deze fase wordt gekeken naar de verschillende partijen en zelfstandigen die zich bij Binck aanbieden. Hierbij wordt informatie verzameld op basis waarvan de selectie kan plaatsvinden. Dit gaat om in ieder geval informatie over prijs, werkgebied, ervaring in het werk, eerdere ervaringen van Binck met deze leverancier. Deze inventarisatie wordt uitgevoerd door operationeel manager en operationeel directeur.

In deze fase zelf vindt geen uitstoot in de keten plaats. Wel is dit van invloed op de uitstoot die later in de fase uitvoering/operatie plaatsvindt. Bij de inventarisatie van leveranciers op het gebied van arbeidsbemiddeling kan namelijk gezocht worden naar aanbieders die dicht bij onze werklocaties gestationeerd zijn. Dit kan de vervoersbewegingen minimaliseren en daarmee ook de uitstoot.

Selecteren

Op basis van diverse factoren (o.a. prijs, kwaliteit, locatie als basis van leverancier, werkaanbod Binck) wordt een keuze gemaakt tussen het aantal leveranciers waarmee Binck wil werken en welke leveranciers dit worden. Binnen deze selectie wordt een prioritering aangebracht in welke volgorde afdeling planning de ruimte krijgt om leveranciers in te schakelen. De selectie wordt gedaan door de operationeel manager en operationeel directeur met input vanuit afdeling planning, sales en backoffice.

Ook in deze fase vindt geen uitstoot in de keten plaats, maar heeft wel invloed op de fase uitvoering/operatie. Door het meenemen van de locatie van de leverancier in de afweging en prioritering van leveranciers kunnen we invloed uitoefenen op de uitstoot die plaatsvindt in de fase uitvoering/operatie. Zo kunnen we uitzendbureaus kiezen die werknemers inzetten die dicht bij onze werklocaties wonen. Ook zzp'ers kunnen we geografisch inplannen om hun vervoersbewegingen te minimaliseren.

Uitvoering/operatie

In de uitvoeringsfase krijgt Binck van een klant een aanvraag voor een dienst. In eerste instantie wordt in de eigen pool van medewerkers gekeken of we de dienst kunnen invullen. Als dit niet het geval is wordt een zzp'er of uitzendbureau ingeschakeld die de dienst wel kan invullen. Bij de keuze voor een leverancier kijkt de afdeling planning per klant en haar wensen naar de geschiktheid en prioritering van leveranciers. Een leverancier krijgt een aanvraag van Binck en accepteert deze wanneer zij de dienst kan invullen. De werknemer(s) van de leverancier gaan voor de uitvoering van de opdracht naar de werklocatie, werken hun dienst en gaan naar huis. Leverancier stuurt na de gewerkte week haar urenoverzicht naar Binck die wij controleren aan de hand van ons planningsysteem. Wanneer deze akkoord is bevonden stuurt de leverancier haar factuur. Dit is de fase waarin de uitstoot plaatsvindt. De uitstoot in deze fase bestaat concreet uit het woon-werk (en werk-werk) verkeer van ingehuurd personeel, aangezien er tijdens de werkzaamheden ter plaatse geen werkzaamheden plaatsvinden waar uitstoot bij vrij komt.

Reiskosten worden door leveranciers niet expliciet doorbelast. Doorbelasting van deze kosten vindt plaats in het uurtarief dat gerekend wordt. Op basis van het urenoverzicht of de factuur is voor Binck daarmee niet inzichtelijk hoeveel verbruik leveranciers hebben voor opdrachten van Binck.

Evalueren

Teamleider planning en operationeel manager houden op basis van berichten van onze eigen coördinatoren en de klantreacties continu bij welke leveranciers de kwaliteit leveren die Binck van haar leveranciers vraagt. Waar nodig wordt hierover met de leverancier gecommuniceerd. Eind van het jaar vindt een leveranciersbeoordeling plaats waarbij alle leveranciers die personeel leveren geëvalueerd worden op basis van dezelfde factoren waarmee de selectie plaatsvindt. Deze evaluatie geeft input voor de nieuwe inventarisatie en selectie voor het opvolgende jaar.

Er vindt in deze fase geen uitstoot in de keten plaats. Wel heeft deze fase invloed op de fase selectie van het opvolgende jaar. Door hierin ook de uitstoot te evalueren kunnen we invloed uitoefenen op de uitstoot van de fase uitvoering/operatie in het volgende jaar.

3.2 Ketenpartners

In de keten van inhuur van arbeid van Binck Verkeer zijn er verschillende partners betrokken. De ketenpartners zijn partijen die verkeersregelaars leveren aan Binck wanneer zij de diensten niet ingevuld krijgt met haar eigen personeelsbestand. Dit zijn leveranciers in de categorie "Arbeidsbemiddeling", in het geval van Binck zijn dit uitzendbureaus en zzp'ers. Ook zijn dit ketenpartners die vervoersbewegingen voor de uitzendbureaus en zzp'ers faciliteren. In deze paragraaf worden de verschillende ketenpartners verder toegelicht, inclusief hun rol en invloed op de uitstoot.

Uitzendbureau

Uitvragen voor diensten worden door Binck bij de geselecteerde leveranciers gedaan per email, Whatsapp of planning tool Poolmanager. Leveranciers accepteren via deze kanalen de diensten waarna zij de verplichting aangaan tot het leveren van werknemers op specifieke diensten. Zij zijn er zelf voor verantwoordelijk dat deze werknemers op locatie komen om werkzaamheden uit te voeren. De uitstoot van deze ketenpartners vindt plaats in deze vervoersbewegingen. Des te groter de afstand die ingehuurd personeel moet afleggen, des te meer uitstoot er geproduceerd wordt.

De invloed van deze ketenpartner bestaat aan de ene kant uit de afstand die moet worden afgelegd, maar ook uit de manier van reizen. Door een andere keuze te maken in vervoersmiddel kan de uitstoot toe- of afnemen.

Binck kan invloed uitoefenen op deze uitstoot door middel van de keuze voor uitzendbureaus die werknemers inzetten die woonachtig zijn zo dicht mogelijk bij de werklocaties. Wanneer meerdere verkeersregelaars ingezet worden kan Binck haar leveranciers stimuleren om te carpoolen.

ZZP

Uitvragen voor diensten worden door Binck bij geselecteerde leveranciers gedaan via de planning tool Poolmanager. Iedere leverancier heeft een account in Poolmanager waar ze de dienst kunnen accepteren. Eventueel wordt door Binck via Whatsapp een herinnering gestuurd om de dienst te accepteren. De uitstoot van deze ketenpartners vindt plaats in de vervoersbewegingen van en naar de werkzaamheden die zij voor Binck Verkeer uitvoeren.

De invloed van deze ketenpartner bestaat aan de ene kant uit de afstand die moet worden afgelegd, maar ook uit de manier van reizen. Door een andere keuze te maken in vervoersmiddel kan de uitstoot toe- of afnemen.

De invloed die Binck hierop heeft is de diensten inplannen op basis van de adresgegevens van de leverancier. Hierdoor kan de planningsafdeling van Binck de afstand van de vervoersbewegingen minimaliseren. Op klussen waar meerdere verkeersregelaars worden ingezet kan carpoolen worden gestimuleerd.

OV-maatschappij

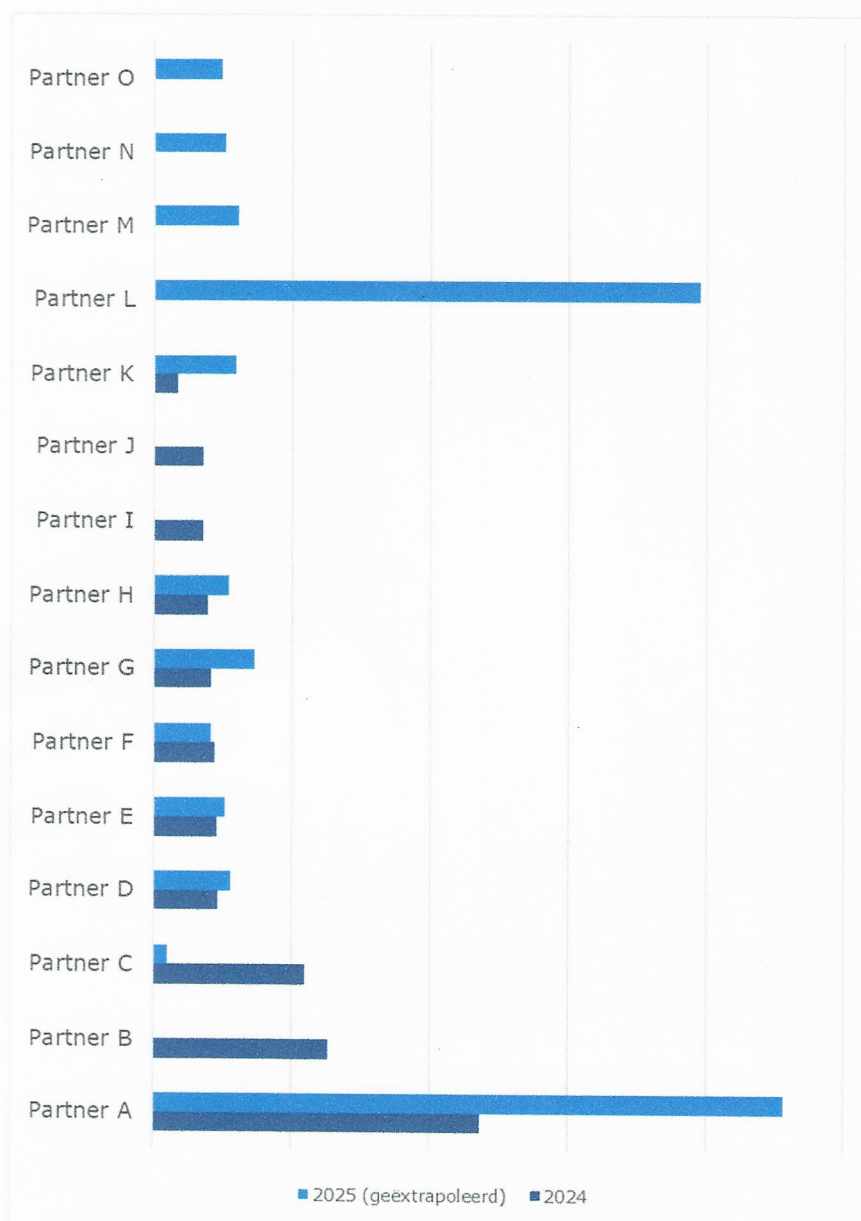
Leveranciers kunnen naar werklocaties gaan met het openbaar vervoer, waarmee OV-maatschappijen als ketenpartner kunnen worden gezien. Zij kan de uitstoot verminderen door elektrificatie van de voertuigen of (elektrische) deelmobiliteit zoals fietsen, scooters of auto's beschikbaar te stellen. Binck heeft geen invloed op deze ketenpartner. Wel kan Binck haar leveranciers stimuleren om voor deze vervoersmethode te kiezen in plaats van de auto.

Leasemaatschappij van arbeidsbemiddelaar

Arbeidsbemiddelaars kunnen een leasemaatschappij hebben voor het beschikbaar stellen van haar vervoersmiddelen. Deze kan daarom als ketenpartner gezien worden. Hierbij kan gekozen worden voor elektrische voertuigen om de uitstoot te verlagen. Binck heeft op deze ketenpartner geen invloed.

3.3 Belangrijkste ketenpartners

De uitstoot van deze ketenpartners vindt volledig plaats in de ketenstap "Uitvoering/operatie". Onderstaand overzicht laat de 10 partners zien die in 2024 en 2025 de grootste inkoop vertegenwoordigen. De inkoopwaarde uit 2025 is op 07-03-2025 opgesteld en geëxtrapoleerd naar heel 2025. Dit omdat, zoals zichtbaar is in grafiek 1, leveranciers uit 2024 niet of minder worden ingezet in 2025 en er in 2025 nieuwe leveranciers bijgekomen zijn waar Binck in 2024 nog niet mee samenwerkte. Het toepassen van deze extrapolatie zorgt ervoor dat er een lijst is ontstaan met ketenpartners waarop Binck daadwerkelijk invloed kan uitoefenen op de uitstoot.



Grafiek 1: Overzicht leveranciers

4 | Kwantificeren van emissies

Op basis van de beschrijving van de keten zoals weergegeven in hoofdstuk 3 is per ketenstap bepaald hoeveel CO₂ wordt uitgestoten tijdens de diverse fasen van de keten. Elke paragraaf beschrijft een onderdeel van de keten en de bijbehorende CO₂-uitstoot. In de laatste paragraaf staat de totale CO₂-uitstoot van de keten van inhuur van arbeid van Binck Verkeer.

4.1 Inventariseren

In deze fase zelf vindt geen uitstoot plaats. Wel is dit van invloed op de uitstoot die later in de fase uitvoering/operatie plaatsvindt. Bij de inventarisatie van leveranciers op het gebied van arbeidsbemiddeling kan namelijk gezocht worden naar aanbieders die dicht bij onze werklocaties gestationeerd zijn. Dit kan de vervoersbewegingen minimaliseren en daarmee ook de uitstoot.

4.2 Selecteren

Ook in deze fase vindt geen uitstoot plaats, maar heeft wel invloed op de fase uitvoering/operatie. Door het meenemen van de locatie van de leverancier in de afweging en prioritering van leveranciers kunnen we invloed uitoefenen op de uitstoot die plaatsvindt in de fase uitvoering/operatie. Zo kunnen we uitzendbureaus kiezen die werknemers inzetten die dicht bij onze werklocaties wonen. Ook zzp'ers kunnen we geografisch inplannen om hun vervoersbewegingen te minimaliseren.

Hierbij maakt Binck een afweging tussen diverse factoren, waaronder kwaliteit dienstverlening, kosten van de dienstverlening, afstand die iemand moet afleggen, bekendheid van iemand met het werk, senioriteit in het werk. De locatie vanaf waar de arbeidskracht moet reizen moet hierdoor integraal worden meegenomen in de afweging bij de selectie.

4.3 Uitvoering/operatie

Alle uitstoot in de keten van inhuur van arbeid vindt plaats in deze fase. Om dit te kwantificeren is data van onze ketenpartners nodig. Op dit moment worden gereden kilometers niet door haar leveranciers gespecificeerd doorbelast. Het is dan ook niet mogelijk om met de huidige data een nulmeting te maken van de uitstoot van onze ketenpartners. Binck zal daarom het gesprek met haar ketenpartners moeten aangaan om deze informatie te verkrijgen. In het plan van aanpak wordt verder gespecificeerd welke stappen er worden genomen om dit inzicht te verkrijgen.

Voor het kwantificeren van de uitstoot in deze keten is het van belang om contact te hebben met leveranciers. De data die hier specifiek voor nodig is bestaat uit de aantallen kilometers die worden afgelegd voor het uitvoeren van de diensten voor Binck Verkeer en met welke vervoersmiddel deze kilometers worden afgelegd. Enerzijds zal uitstoot verminderd kunnen worden door minder kilometers te rijden. Daarnaast kan door de mobiliteit op een duurzame manier in te richten de uitstoot per gereden kilometer verminderd worden.

Kwantificering ketenstap "uitvoering/operatie":

- Aantal kilometers gereden door leveranciers ten behoeve van het uitvoeren van werkzaamheden voor Binck Verkeer
- Gebruik van typen emissies bij het afleggen van de kilometers voor werkzaamheden van Binck Verkeer.

Aangezien dit het eerste jaar is dat Binck Verkeer haar scope 3 uitstoot in kaart brengt en tot de conclusie is gekomen dat zij geen inzicht hebben in de hoeveelheid kilometers die leveranciers afleggen voor het uitvoeren van werkzaamheden voor Binck Verkeer, is het op dit moment niet mogelijk om deze stap in de keten te kwantificeren. Het maken van een schatting

zou zo onnauwkeurig zijn dat het geen toegevoegde waarde biedt. Deze tijd kan beter worden besteed aan het kwantificeren van de data in samenwerking met de leveranciers. Het eerste jaar na het opstellen van de ketenanalyse zal dan ook in het teken staan van het inzichtelijk maken van deze uitstoot.

4.4 Evaluatie

Er vindt in deze fase geen uitstoot plaats. Wel heeft deze fase invloed op de fase selectie van het opvolgende jaar. Door hierin ook de uitstoot te evalueren kunnen we invloed uitoefenen op de uitstoot van de fase uitvoering/operatie in het volgende jaar.

4.5 Overzicht CO₂-uitstoot in de keten en reductiepotentieel

Overzicht uitstoot en reductiepotentieel In deze paragraaf wordt de verdeling van de uitstoot getoond en worden de reductiemogelijkheden in de keten benoemd. Naast reductiemogelijkheden wordt er ook gekeken naar dataverbeteringsmogelijkheden.

4.5.1 Overzicht CO₂-uitstoot

Om een overzicht te geven van de verdeling van de totale CO₂-uitstoot in de keten wordt onderstaand deze tabel gepresenteerd:

VERDELING UITSTOOT	
FASE	UITSTOOT
Inventariseren	Heeft invloed op fase selecteren
Selecteren	Heeft invloed op fase uitvoering/operatie
Uitvoering/operatie	Uitstoot door vervoersbewegingen
Evaluatie	Heeft invloed op fase selecteren
Totaal (ton CO₂)	

Tabel 2: CO₂-uitstoot per ketenstap

4.5.2 Reductiemogelijkheden in de keten

Aangezien het inzichtelijk maken van de data in de keten van inhuur van arbeid een belangrijk onderdeel is van deze ketenanalyse, zal in dit hoofdstuk gekeken worden naar zowel reductiemogelijkheden als data-verbeteringsmogelijkheden. In het volgende hoofdstuk zal in het plan van aanpak specifiek worden toegelicht wanneer welke maatregelen uitgevoerd zullen worden.

Data-verbeteringsmogelijkheden:

- Contact opnemen met leveranciers
- In gesprek gaan met leverancier(s) waar verwacht wordt de meeste impact gemaakt kan worden.
- Template ontwikkelen voor het vergelijken van data van leveranciers.
- Onderzoek doen naar een mogelijke stimulans voor het aanleveren van data door leveranciers.
- Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data.

Reductiemogelijkheden:

- Selecteren:
 - o Selecteren van partijen die bij het werkaanbod passen: meenemen van duurzaamheid als een van de selectiecriteria (o.a. geografisch inzet van leveranciers).
- Uitvoering:
 - o Geografisch leverancier koppelen aan de werkzaamheden.

- Stimuleren van carpoolen.
- Stimuleren van keuze voor duurzame vervoersmiddelen.
- Informatie duurzaam rijgedrag delen met leveranciers om bewustzijn te vergroten.
- Aanpassingen doorvoeren in doorbelastingen van parkeerkosten, om overmatig autogebruik te voorkomen.
 - Benoemen van het belang van duurzaamheid in de overeenkomsten met leveranciers.
- Evalueren:
 - Meenemen van duurzaamheid als een van de evaluatie-criteria bij het evalueren van leveranciers (Datakwaliteit en inhoud van data).

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. Binck Verkeer wil CO₂-reductie in de keten realiseren door CO₂-uitstoot intern als factor mee te nemen in het arbeidsbemiddelingsproces en door leveranciers te stimuleren om hun CO₂-uitstoot te verminderen. De doelstelling is tweeledig aangezien het verkrijgen van de juiste data een belangrijke stap is in het reduceren van de uitstoot in de keten. De doelstelling is als volgt:

Binck Verkeer wil ieder jaar de data uitbreiden met één leverancier waarvan eerder nog geen data inzichtelijk was.

Binck Verkeer wil in 2027 ten opzichte van 2024 5% minder CO₂ uitstoot in de keten van inhuur van arbeid

De voortgang op deze doelstelling wordt bekeken op basis van het verbruik van de leveranciers ten opzichte van het aantal ingehuurd uren bij deze leveranciers. Dit geeft inzicht in de ontwikkeling van het verbruik in deze keten. Daarnaast is het doel om inzicht te krijgen in de uitstoot van leveranciers per kilometer die zij voor Binck hebben gereden, om hiermee inzichtelijk te krijgen of er zuiniger gereden wordt.

Toelichting op doelstelling

Zoals in de ketenstappen terug te lezen is evalueert Binck Verkeer elk jaar de leveranciers waarmee een samenwerking is aangegaan. Het gevolg hiervan is dat de leveranciers waar Binck mee samenwerkt per jaar erg kunnen fluctueren. Door het komen en gaan van leveranciers kan het zijn dat een samenwerking met een leverancier na een bepaalde periode niet meer in stand is, waarmee ook het inzicht in de data vervalst. Dit resulteert in de doelstelling dat Binck Verkeer ieder jaar hun inzicht wil uitbreiden met één leverancier waarvan eerder nog geen data inzichtelijk was. De keuze voor de leverancier wordt gemaakt op basis van mate van samenwerking en verwachte invloed.

Ondanks het ontbreken van kwantitatief inzicht in de keten, is de verwachting op dit moment dat het voor Binck Verkeer haalbaar is om in 2027 ten opzichte van 2024 5% minder CO₂-uitstoot te genereren in deze keten. Deze verwachting is gebaseerd op de mogelijke reductiemaatregelen en door de vergelijking te maken met sectorgenoten.

Onderstaande verwachte reductie komt voort uit het maken van de vergelijking met de verwachte invloed op de eigen vervoersbewegingen binnen Binck Verkeer. Doordat Binck alleen indirect invloed kan uitoefenen op de uitstoot van ketenpartners, ligt de verwachte reductie van de maatregelen lager dan de reductie binnen de eigen organisatie.

Maatregel	Verwachte reductie	Toelichting
Het uitvragen van duurzaamheid in het selectieproces	1%	De verwachting is dat het uitvragen van duurzaamheid een stimulans voor de leveranciers is om beter over haar uitstoot na te denken en ermee aan de slag te gaan
Geografische inzet van leveranciers	1%	Rekening houden met de locatie waar personeel woont bij het inhuren van werknemers. Dit kan helpen om de afstand die overbrugt moet worden naar werklocaties te beperken waar mogelijk.
Stimuleren van keuze voor duurzame vervoersmiddelen	1%	Fietsen naar werk, elektrische auto, etc.
Bewustzijn vergroten bij leveranciers	2%	Door samenwerking met leveranciers kan kennis gedeeld worden over onder andere duurzaam rijgedrag en de invloed van de bandenspanning van het wagenpark. Gemiddeld genomen rijdt de helft van de wagens met onderspanning. Er is 2-5% brandstofbesparing mogelijk door de banden op de juiste spanning te houden. Door benoemen belang van duurzaamheid in overeenkomsten met leveranciers, door het stimuleren van carpoolen en door het beperken van doorbelastingen van parkeerkosten is de verwachting dat leveranciers minder energie zullen verbruiken.
Totaal	5%	

5.2 Plan van aanpak

Om bovenstaande doelstellingen te bereiken zijn er verschillende maatregelen benodigd. In onderstaande tabel staat de planning van de verschillende maatregelen inclusief tussen haakjes de verantwoordelijke, waarbij PL staat voor projectleider co2, AF voor afdeling planning en OD voor operationeel directeur.

5.2.1 Data-verbeteringsmogelijkheden

Periode	Selecteren	Uitvoering/operatie	Evalueren
---------	------------	---------------------	-----------

Q2-2025	- Contact opnemen met leveranciers (PL)(zie 5.2.3 voor de inhoud van dit eerste contactmoment) - Template ontwikkelen voor vergelijking data van leveranciers (PL) - Onderzoek doen naar een mogelijke stimulans voor het aanleveren van data (PL) - Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data (PL)		
Q3-2025		- In gesprek gaan met leverancier(s) waar verwacht wordt de meeste impact gemaakt kan worden (PL)(zie 5.2.4 voor de inhoud van deze gesprekken)	- Evalueren en aanpassen (indien nodig) van de mail naar leveranciers.
Q1-2026	- Contact opnemen met leveranciers (PL)(zie 5.2.3 voor de inhoud van dit eerste contactmoment) - Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data (PL)		
Q2-2026		- In gesprek gaan met leverancier(s) waar verwacht wordt de meeste impact gemaakt kan worden (PL)(zie 5.2.4 voor de inhoud van deze gesprekken)	
Q3-2026	- Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data (PL)		
Q4-2026			- Evalueren en aanpassen (indien nodig) van de mail naar leveranciers.
Q1-2027	- Contact opnemen met leveranciers (PL)(zie 5.2.3 voor de inhoud van dit eerste contactmoment) - Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data (PL)		
Q2-2027		- In gesprek gaan met leverancier(s) waar verwacht wordt de meeste impact gemaakt kan worden (PL)(zie 5.2.4 voor de inhoud van deze gesprekken)	

Q3-2027 - Gesprek aan blijven gaan met leveranciers over de totstandkoming van de data (PL)

Q4-2027

- Evalueren en aanpassen (indien nodig) van de mail naar leveranciers.

5.2.2 Reductiemogelijkheden

Periode	Selecteren	Uitvoering/operatie	Evalueren
Q1-2025		- Geografisch leveranciers koppelen aan de werkzaamheden (AP) - Stimuleren van carpoolen (AP) - Stimuleren van keuze voor duurzame vervoersmiddelen (AP)	
Q2-2025			
Q3-2025		- Informatie duurzaam rijgedrag delen met leveranciers om bewustzijn te vergroten (PL)	
Q4-2025	- Selecteren van partijen die bij het werkaanbod passen: meenemen van duurzaamheid als een van de selectiecriteria (o.a. geografisch inzet van leveranciers) (OD)	- In nieuwe overeenkomsten afspraken over doorbelasting parkeerkosten afschaffen. Hierdoor verwachten we (vooral op klussen in Amsterdam waar hoge parkeerkosten zijn) dat meer voor duurzame vervoersmiddelen wordt gekozen (OD) - Benoemen van het belang van duurzaamheid in de overeenkomsten met leveranciers (OD)	- Meenemen van duurzaamheid als een van de evaluatie-criteria bij het evalueren van leveranciers (Datakwaliteit en inhoud van data) (OD)
Q1-2026		- Geografisch leveranciers koppelen aan de werkzaamheden (AP) - Stimuleren van carpoolen (AP) - Stimuleren van keuze voor duurzame vervoersmiddelen (AP)	
Q2-2026			
Q3-2026		- Informatie duurzaam rijgedrag delen met leveranciers om bewustzijn te vergroten (PL)	

Q4-2026	- Selecteren van partijen die bij het werkaanbod passen: meenemen van duurzaamheid als een van de selectiecriteria (o.a. geografisch inzet van leveranciers) (OD)	- In nieuwe overeenkomsten afspraken over doorbelasting parkeerkosten afschaffen. Hierdoor verwachten we (vooral op klussen in Amsterdam waar hoge parkeerkosten zijn) dat meer voor duurzame vervoersmiddelen wordt gekozen (OD) - Benoemen van het belang van duurzaamheid in de overeenkomsten met leveranciers (OD)	- Meenemen van duurzaamheid als een van de evaluatie-criteria bij het evalueren van leveranciers (Datakwaliteit en inhoud van data) (OD)
Q1-2027		- Geografisch leveranciers koppelen aan de werkzaamheden (AP) - Stimuleren van carpoolen (AP) - Stimuleren van keuze voor duurzame vervoersmiddelen (AP)	
Q2-2027			
Q3-2027		- Informatie duurzaam rijgedrag delen met leveranciers om bewustzijn te vergroten (PL)	
Q4-2027	- Selecteren van partijen die bij het werkaanbod passen: meenemen van duurzaamheid als een van de selectiecriteria (o.a. geografisch inzet van leveranciers) (OD)	- In nieuwe overeenkomsten afspraken over doorbelasting parkeerkosten afschaffen. Hierdoor verwachten we (vooral op klussen in Amsterdam waar hoge parkeerkosten zijn) dat meer voor duurzame vervoersmiddelen wordt gekozen (OD) - Benoemen van het belang van duurzaamheid in de overeenkomsten met leveranciers (OD)	- Meenemen van duurzaamheid als een van de evaluatie-criteria bij het evalueren van leveranciers (Datakwaliteit en inhoud van data) (OD)

5.2.3 Eerste inventarisatie bij leveranciers

Om te bepalen met welke leveranciers we in gesprek gaan kijken we naar de leveranciers waar we de meeste impact kunnen hebben. Allereerst zijn dit de leveranciers die de meeste inkoopwaarde vertegenwoordigen waar we in 2025 nog mee werken. Dit komt voor uit paragraaf 3.3 grafiek 1. Dat zijn leveranciers A, C, D, E, F, G, H, K, L, M, N & O. Al deze leveranciers ontvangen een **mail** met de onderstaande vragen.

- Hebben jullie een CO2-certificaat of beleid?

- Hoeveel hebben jullie in 2024 met vervoersbewegingen door auto's verbruikt voor Binck Verkeer?
- Graag in aantal kilometers per soort brandstof.
- Met hoeveel auto's is dit verbruik gerealiseerd?
- Hoeveel hebben jullie in 2024 met vervoersbewegingen door OV verbruikt voor Binck Verkeer?
- Graag in totaal aantal kilometers of euro's

5.2.4 Aanvullend gesprek met leveranciers

Met de leveranciers die uit de eerste inventarisatie het meest impactvol blijken gaat Binck verdere gesprekken aan. Dit zal jaarlijks uitgebreid worden met één extra leverancier. De meest impactvolle leveranciers kunnen geïdentificeerd worden op basis van omvang (hoeveel uur wordt in het lopende jaar bij deze leverancier ingehuurd) of op basis van de beschikbare data (heeft een partij veel data en is zij al bezig met duurzaamheid).

In dit aanvullende gesprek worden minimaal de volgende onderwerpen behandeld:

- De huidige datakwaliteit van de data die bij Binck is aangeleverd
- Verbetermogelijkheden van deze datakwaliteit
- Het huidige verbruik van de leverancier voor opdrachten van Binck
- Reductiemogelijkheden in het verbruik voor Binck
- Bewustzijn over duurzaamheid en verbruik

Naar aanleiding hiervan wordt geïnventariseerd wat verbetermogelijkheden voor de data zijn en hoe Binck haar leveranciers hierin kan ondersteunen. Ook wordt het moment en de wijze van uitvraag (per periode, per project, per mail, per dashboard) geëvalueerd.

5.2.5 Dashboard voor data van leveranciers

Bovenstaande informatie kan worden ingevuld in het CO2-dashboard dat Binck Verkeer met deze mail bij de leverancier aanlevert.

Emissiestroom	Hoeveelheid verbruik voor werkzaamheden Binck Verkeer	Eenheid
Brandstofverbruik wagenpark - diesel		liter
Brandstofverbruik wagenpark - benzine		liter
Brandstofverbruik - HVO100		liter
Brandstofverbruik - HVO20		liter
Brandstofverbruik - HVO50		liter
Brandstofverbruik wagenpark - LPG		liter
Brandstofverbruik wagenpark - CNG		kg
Elektriciteitsverbruik - wagens		kWh
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers (type onbekend)		km
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer (type vervoer onbekend)		km
Zakelijk vervoer - trein		km
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers (diesel)		km
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers (benzine)		km
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers (hybride)		km
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers (elektrisch - grijs)		km
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer (bus, tram, metro)		km
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer (bus)		km
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer (tram)		km
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer (metro)		km

Het document 'CO2-dashboard Leveranciers Ketenganalyse Binck Verkeer' kan gebruikt worden om de data van de verschillende leveranciers inzichtelijk te maken en te monitoren.

5.3 Onzekerheden en verbetermogelijkheden in informatie

We beginnen dit jaar voor het eerst met dataverzameling. Er is een onzekerheid over de beschikbaarheid en kwaliteit van informatie bij onze leveranciers. Binck heeft verbeterpunten opgesteld om de datakwaliteit in de komende jaren te verbeteren. Hiervoor nemen we de maatregelen: opstellen van een template zodat het aanleveren voor de leverancier eenvoudiger wordt en beter vergelijkbaar met de andere leveranciers. De uitvraag inclusief de template wordt minimaal jaarlijks geëvalueerd. Daarnaast gaat Binck onderzoek doen naar mogelijke stimulans naar de leverancier om haar bereidheid tot aanleveren en de datakwaliteit te verhogen.

Afhankelijk van de staat van de aangeleverde data (bijvoorbeeld verbruik aangeleverd in kilometers, waar we dit graag in liters/kWh willen) gaat Binck verdere concrete maatregelen opstellen om de kwaliteit van de data te vergroten.

De data van leveranciers bevat onzekerheden omdat niet altijd inzichtelijk is hoe een leverancier tot haar data is gekomen. Dit tast de betrouwbaarheid van deze data aan. Het is daarom belangrijk kritisch te blijven en vragen te stellen over hoe de data is opgebouwd.

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.ecoinvent.org	Ecoinvent v2
www.bamco2desk.nl	BAM PPC-tool
www.milieudatabase.nl	Nationale Milieudatabase
http://edepot.wur.nl/160737	Alterra-rapport 2064

Tabel 3: Referentielijst voor ketenganalyse [Trefwoorden]

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 CO₂-Prestatieladder niveau 5
Hoofdstuk 5

H9. Setting a reduction target -

Tabel 4: Theoretische norm en onderbouwing ketenanalyse inhuur van arbeid

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 Noa van der Zee. De ketenanalyse is daarnaast volgens het vier-ogen principe gecontroleerd door Ivar Retel. Ivar Retel is verder niet betrokken geweest bij het opstellen van het CO₂-reductiebeleid van Binck Verkeer, wat zijn 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:



Noa van der Zee

CO₂-Adviseur



Ivar Retel

CO₂-Adviseur



**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 Binck Verkeer.

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

Ondertekening

Auteur(s):	Noa van der Zee, De Duurzame Adviseurs
Kenmerk:	Ketenanalyse Inhuur van Arbeid Binck Verkeer
Datum:	26-5-2025
Versie:	1.0
Verantwoordelijke manager:	Jannick Oostwouder

Handtekening autoriserende manager:

