



Van Doorn



Klimaat, Energie en CO2 beleid Van Doorn

2025 - 2050

Vandoornbuitenruimte.nl

Datum: 26-09-2025



vormt de buitenruimte van morgen



Van Doorn

STATUS VAN HET DOCUMENT

Versiebeheer

Versie	Datum	Status/wijzigingen	Opgesteld door
0.1	29-10-2024	Opzet document en indicatieve invulling	NvD (ESG-coördinator)
0.2	19-12-2024	Verwerken doelstellingen n.a.v. directieoverleg	NvD (ESG-coördinator)
0.3	2025-03-05	Laatste concept, versturing ter goedkeuring	NvD (ESG-coördinator)
0.4	28-4-2025	Integreren CO2-prestatieladder 4.0	NvD (ESG-coördinator)
0.5	26-6-2025	Laatste concept	NvD (ESG-coördinator)
1.0	26-09-2025	Definitief	NvD (ESG-coördinator)
1.1	02-05-2026	Diverse toevoegingen en expliciteringen, opnemen 'datum vaststelling in de RvB'	NvD (ESG-coördinator)
1.2	29-07-2026	Toevoegen weergave organisational boundary Top down Operational Control	NvD (ESG-Coördinator)

Datum vastgesteld (1.0): RvB 9-10-2025



Van Doorn

INHOUD

1.	Activiteiten en beleidsscope.....	5
2.	Impacts, risico's en kansen	7
2.1	Impacts	7
2.2	Risico's	9
2.3	Kansen.....	10
2.3.1	Klimaatmitigatie	10
2.3.2	Energie.....	10
2.3.3	Klimaatadaptatie	10
3.	Meetwaarden	11
3.1	Methodologieën.....	11
3.1.1	Kwantificatiemethode inclusief toelichting van onzekerheden Scope 1 en 2	11
3.1.2	Scope 3	14
4.	Beleidsdoelstellingen	16
4.1	Klimaatmitigatie	16
4.2	Energie	16
4.3	Klimaatadaptatie	16
5.	Maatregelen	17
5.1	Genomen maatregelen	17
5.2	Geplande maatregelen	17
5.2.1	Voortzetten van de elektrificering van het wagenpark	17
5.2.2	Uitbreiden van de toepassing van HVO-brandstoffen	17
5.2.3	Vergroten van de duurzame opwekcapaciteit	17
5.2.4	Uitbouwen van het hergebruik van hoog-impact grondstoffen (koppeling E5)	17
5.2.5	Ontwikkelen van een klimaatadaptatie dienstenwaaier	18
5.3	Uitgesloten maatregelen	18
5.3.1	BKG-verwijdering en projecten voor BKG-mitigatie gefinancierd uit carbon credits.....	18
5.3.2	Interne koolstofbeprijzing	18
5.3.3	Integreren van klimaattargets in de beloningsstructuur	18
6.	Doelen en voortgang.....	20
	Bijlagen	21

Waar in dit beleidsstuk naar personen wordt verwezen met de aanduiding 'hij' kan ook 'zij' worden gelezen. Wij verwijzen regelmatig naar externe informatie en e-mailadressen. Deze zijn herkenbaar als hyperlink. In de pdf-versie kunt u met een internetverbinding deze hyperlinks volgen.

Dit beleidsstuk is onderdeel van het duurzaamheidsbeleid van Van Doorn.



Van Doorn

SAMENVATTING

Dit document bevat een opsomming van de belangrijkste meetpunten voor de activiteiten van Van Doorn op het gebied van klimaat. Op het gebied van die meetpunten licht het document de doelstellingen van de directie toe, aangevuld met een beeld van de geplande maatregelen voor het komende kalenderjaar, de beoogde resultaten en de resultaten uit de voorgaande jaren. Dit alles om een beeld te geven van de geplande transitie naar een klimaatneutrale, of zelfs klimaatpositieve bedrijfsvoering.

Hiermee beoogt Van Doorn te voldoen aan de bepalingen uit het CSRD, door stakeholders in staat te stellen kennis te nemen van de doelstellingen, maatregelen en voortgang richting een schonere, veiligere en transparantere bedrijfsvoering. Hiermee hopen we dat we op termijn de buitenruimte ook richting die waarden kunnen helpen bewegen.

Achterliggende documentatie kan worden opgevraagd bij de duurzaamheidscoördinator, of bij de directie. Voor vragen, voorstellen of correcties kan tevens contact worden gezocht met de duurzaamheidscoördinator.

In het eerste hoofdstuk wordt toegelicht welke gevolgen de bedrijfsvoering van Van Doorn heeft op het gebied van het thema. Daarnaast worden kansen en risico's richting de toekomst behandeld.

In het tweede hoofdstuk worden de belangrijkste meetwaarden die we hanteren om de impact te bepalen uitgelegd, met een korte toelichting over eventuele aannames, bronnen van onzekerheid en in hoeverre er gebruik wordt gemaakt van secundaire of tertiaire gegevens. Als waarden extern worden gecontroleerd, wordt dit ook aangegeven.

In het derde hoofdstuk worden de beleidsdoelstellingen benoemd, aan de hand van de belangrijkste impacts, kansen en risico's. Hier worden ook de verantwoordelijke leidinggevende en de belangrijkste externe en interne belangen die zijn meegenomen bij het bepalen van de doelstellingen benoemd, evenals eventuele groepen en partijen waar Van Doorn van afhankelijk is om de doelen te behalen.

Het vierde hoofdstuk gaat in op de geplande acties met betrekking tot het specifieke onderwerp van dit beleidsstuk. De doelstellingen worden uiteengezet op de korte, middellange en waar mogelijk de lange termijn en voorzien van een reikwijdte van hun scope. Hierbij worden, waar van toepassing, verantwoordelijken en budgetten vermeld.

Het laatste hoofdstuk gaat in op de specifieke richtwaarden per jaar, de voortgang in de loop van de jaren, en een oordeel over de doeltreffendheid van de maatregelen. Eventuele wijzigingen in de meetwaarden of rapportage-eenheden ten opzichte van eerdere jaren worden benoemd en onderbouwd.



Van Doorn

1. Activiteiten en beleidsscope

Van Doorn is een aannemersbedrijf in de Grond- Weg en Waterbouw (GWW), actief in Nederland en België. De verschillende business units voeren een breed scala aan onderhoudswerkzaamheden uit aan infrastructuur en de groene buitenruimte en is actief in de afhandeling van calamiteiten op en langs het wegennet door deelneming in Incident Management Services (IMS). Daarnaast verkoopt het bedrijfsonderdeel Ecoleon laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, leveren de parkmanagers van Parktrust een bijdrage aan de toestand van bedrijventerreinen en andere collectieve buitenruimte, en renoveren we, door deelname in Renorail actief stalen geleiderail.

De NACE-codes die van toepassing zijn voor de activiteiten van Van Doorn zijn de volgende:

E 39.00, F 42.11, F 42.21, K 64.20, N 81.30

In verschillende ketens, zoals de staalketen voor geleiderailreparatie en de aluminiumketen voor verkeersbebording, vindt grote uitstoot van broeikasgassen plaats. Ook in de downstream waardeketen wordt, bij het verwerken van de uitstromende materialen, hetzij in hergebruik, hetzij in recycling, hetzij bij erkende verwerkers, CO₂ uitgestoten.

Met deze activiteiten heeft van Doorn verschillende effecten op het klimaat.

Van Doorn onderneemt géén activiteiten in het kader van het winnen van kolen, gas of olie. We zijn daarmee ook niet uitgesloten van de EU Paris-aligned Benchmarks.

Met dit beleidsstuk legt van Doorn zich toe op het behalen van de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs, voor zover bestaande emissiereducties die nog niet hebben behaald.

Alle activiteiten die Van Doorn ontplooit stoten nu CO₂ uit vanwege het verbruik van diesel en benzine. De strategie voor het bedrijf is om aan te sluiten op de marktvraag naar emissieloos materieel, zodat de opdrachtenportefeuille gevuld blijft. Dat gebeurt door samenwerking met onze leveranciers, onderaannemers en andere ketenpartners.

Een verder uitwerking van het transitieplan is te vinden in bijlage 1.

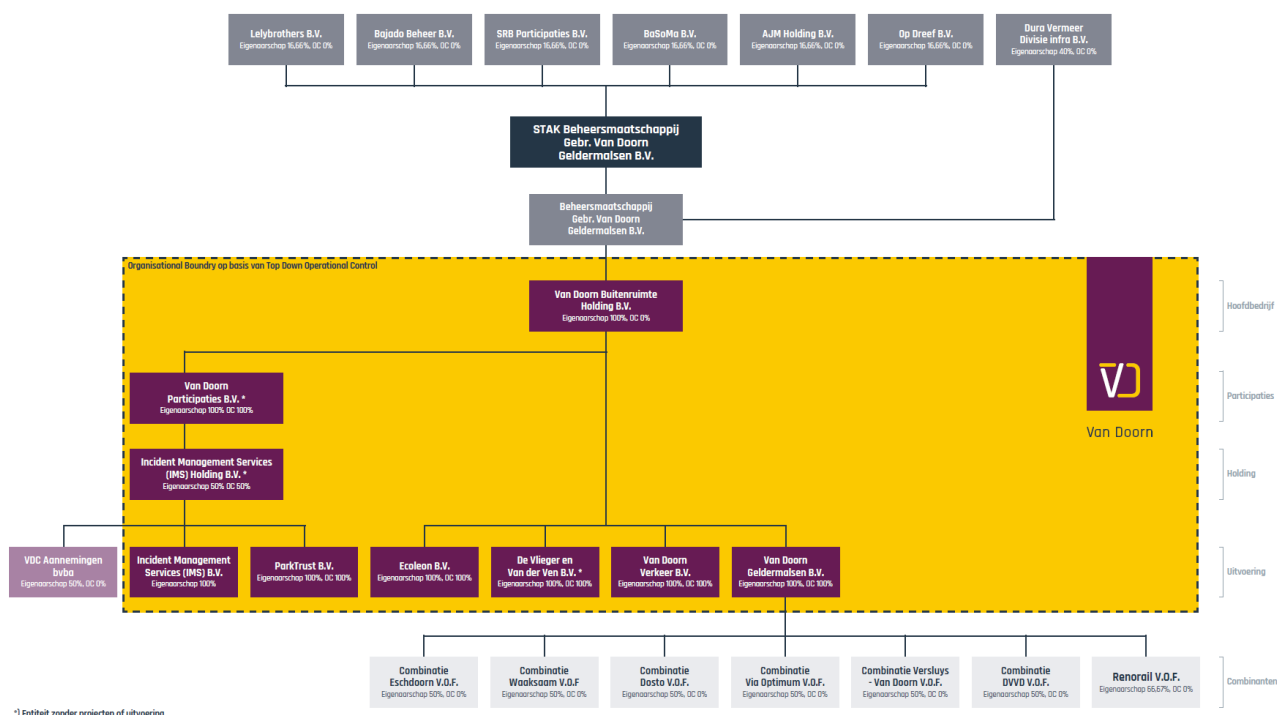
De vrijgavetabel van die bijlage toont aan dat het plan is goedgekeurd door de administratieve, management- en toezichtsorganen.



Van Doorn

De organisational boundary bevat de volgende concernrelaties:

Van Doorn Organogram Operational Control (OC)



Organisational boundary op basis van de methode top down operational control. 2026

Voor de uitstoot van de deelnemingen (met name de project-combinaties) wordt op projectbasis de uitstoot bijgehouden voor zover er een CO2-rapportageplicht op het project zit. Van de rest van de combinatieprojecten valt de inzet vanuit Van Doorn onder de algemene brandstoffenrapportage en is zonder nadere uitsplitsing weergegeven in de CO2-rapportage.

In het kader van handboek 4.0 voor de CO2-prestatieladder telt Van Doorn, gezien de omzet, het balanstotaal en het aantal medewerkers als groot bedrijf.

In het kader van de CSRD is Van Doorn formeel niet meer rapportage plichtig, omdat we in die weging tellen als een midcap.



Van Doorn

2. Impacts, risico's en kansen

Dit hoofdstuk behandelt de verschillende klimaateffecten van de bedrijfsvoering van Van Doorn, de kansen en risico's richting de toekomst. Waar mogelijk zijn links opgenomen naar gebruikte bronnen. Achterliggende gegevens zijn op uitvraag in te zien op het hoofdkantoor van Van Doorn in Geldermalsen.

2.1 Impacts

Op het gebied van klimaatmitigatie en energie verbruikt het wagen- en machinepark elektriciteit, benzine, HVO-diesel en fossiele diesel. Medewerkers reizen naar het werk, en tussen verschillende werkplekken heen en weer. De verschillende bedrijfspanden en projectlocaties verbruiken elektriciteit. Het verbruik van deze bronnen wordt in de administratie bijgehouden en wordt met behulp van CO₂-emissiefactoren omgerekend naar een CO₂-footprint. Een specificatie van de energiestromen, het verbruik per brandstof, de kilometers en de onderbouwing en methodologie van de bijbehorende CO₂-uitstoot zijn te vinden in de documentatie voor de CO₂-prestatieladder benoemd als bijlage 2.

Onderstaande tabel geeft de uitstoot verdeeld over de verschillende scopes weer in 2025, gerelateerd aan 2024 en aan het basisjaar 2016:



Van Doorn

	Retrospectief				mijlpalen en jaar doel			
	Basisjaar 2016	Vergelijkende informatie (2024)	% 2025 / 2025 2024		2025	2030	2050	jaarlijks doel (%)/basisjaar
Scope 1 emissies								
Bruto scope 1 emissies (ton CO2-eq)	5211	3539	3847	109	3608,795	2942,513	0	4%/jaar
Percentage scope 1 emissies van gereguleerde emissiehandssystemen	0	0	0	0	0	0	0	0
Scope 2-emissies								
Bruto locatiegebaseerde scope-2 emissies (ton CO2-eq)	161	100,7	126	125	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
Bruto marktgebaseerde scope 2- emissies (ton CO2-eq)	124,2	3,7	0	0	0	0	0	0
Significante Scope 3-emissies								
Totale bruto indirecte (Scope 3) emissies (ton CO2-eq)	3261	4384	4567	104	2259	1842	0	4%/jaar
1 gekochte goederen en diensten	3120	4254	4433	104	2161	1762	0	4%/jaar
2 kapitaalgoederen	niet significant		-				0	
3 Brandstof en energieactiviteiten (niet opgenomen in scope 1/2)	niet van toepassing		-				0	
4 Upstream vervoer en distributie	n.s.		-				0	
5 Afval geproduceerd bij activiteiten	n.s.		-				0	
6 Zakelijk reisverkeer	2	4	3	72	1	1	0	4%/jaar
7 Woon-werkverkeer werknemers	140	126	131	104	97	79	0	4%/jaar
8 Upstream geleasede activa	n.s.		-				0	
9 Downstreamvervoer	n.s.		-				0	
10 Verwerking verkochte producten	n.v.t.		-				0	
11 Gebruik verkochte producten	n.v.t.		-				0	
12 End-of-life verwerking verkochte producten	n.s.		-				0	
13 Downstream geleasede activa	n.s.		-				0	
14 Franchises	n.v.t.		-				0	
15 Investerings	n.v.t.		-				0	
Totale broeikasgasemissies locatiegebaseerd	8633	8024	8540	106	5979	4875	n.t.b.	4%jaar
Totale broeikasgasemissies marktgebaseerd	8597	7927	8414	106	5953	4854	0	4%/jaar
Uitstoot Scope 1&2 gerelateerd aan de uitstoot (Broeikasgasintensiteit) in ton CO2-eq./miljoen €	81	36	36	101				



Van Doorn

2.2 Risico's

Een verdiepende risicoanalyse voor de klimaatrisico's is terug te vinden in bijlage 3. Hierin zijn zowel de fysieke als de transitierisico's weergegeven die op de korte, middellange en lange termijn materieel zijn voor de activiteiten van Van Doorn en de activiteiten in onze waardeketen.

Bij het opstellen van die analyse is gebruik gemaakt van de klimaatscenario's van het KNMI 2023, gebaseerd op de IPCC onderzoeken uit 2021, die zijn vertaald naar gevolgen voor de tier 1 upstream en downstream waardeketens, en het geheel van de eigen activiteiten.

Bij die risicoanalyse zijn de volgende vooronderstellingen gedaan:

- De hogere kosten voor aanschaf en onderhoud van elektrisch en waterstof-aangedreven materieel zorgen voor een hogere drempel voor de onderhoudsmarkt.
- De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur wordt een belangrijke beperkende factor voor het uitvoeren van het grootste deel van de activiteiten.
- De uitbreiding van de netcapaciteit zal waarschijnlijk niet worden ingericht op het faciliteren van de onderhoudswerkzaamheden, aangezien dit een nichemarkt met een constante behoefte is en de beleidsmakers nu vooral kijken naar tijdelijke voorziening voor bouwplaatsen. Dat maakt de transitie kostbaarder en moeilijker uitvoerbaar.
- Elektrische uitvoeringen van de zwaardere materieelstukken zal waarschijnlijk langer duren dan verwacht aangezien de onderhoudssector een niche is van de bouwsector. Er is nog geen Europese verplichting voor de transitie naar elektrische machines, waardoor marktvorming nog versnipperd is en innovatie niet tot stand komt. Dit is een groot transitierisico voor de activiteiten met zwaarder materieel.
- Op termijn worden de brandstoffen op basis van koolwaterstofverbindingen langzaam uit gefaseerd. Waterstof lijkt nu nog niet in beeld als oplossing voor het brandstofprobleem, wat betekent dat de consumptie van elektrische energie significant zal toenemen.

De belangrijkste fysieke risico's voor Van Doorn zijn de volgende:

- Overstromingsgevaar
- Zware neerslag en stormen
- Droogte
- Hittegolven en hittestress
- Veranderingen in de groeiseizoenen

De belangrijkste transitierisico's zijn de volgende:

- Onvoldoende beschikbaarheid van elektrische energie om de activiteiten te kunnen uitvoeren.
- Onvoldoende beschikbaarheid van elektrische machines om de planningsbehoeften in te kunnen vullen.
- Verlies (sunk cost) als gevolg van doodlopende innovatiesporen.



Van Doorn

2.3 Kansen

2.3.1 Klimaatmitigatie

Door als eerste innovatieve zero emissie voertuigen te hebben, kunnen we een voorsprong behalen bij ZE inschrijvingen.

Co-ontwikkeling met ketenpartners kan de relatie verstevigen.

2.3.2 Energie

Zelf energie opwekken kan, als het wagenpark elektrisch wordt, een kostenbesparing opleveren tegenover commerciële energieaanbieders en fossiele brandstoffen.

2.3.3 Klimaatadaptatie

Herinrichting van de buitenruimte brengt grote hoeveelheden aan nieuw potentieel werk met zich mee. Kennis opbouwen over betere methoden voor klimaatadaptatie is daarmee een grote kans.



Van Doorn

3. Meetwaarden

Van Doorn registreert voor het bepalen van de CO₂-footprint meerdere gegevens. De belangrijkste meetwaarden zijn het brandstofverbruik in liters, uitgesplitst naar brandstoftype, het energieverbruik in kilo Watturen, het verbruik van gas voor verwarming in kubieke meters en het woon-werk verkeer in kilometers.

3.1 Methodologieën

De CO₂ footprint waarover in deze rapportage verantwoording wordt afgelegd is samengesteld op basis van de ISO 14064-1: 2018 en de CO₂ prestatieladder versie 3.1. De gebruikte conversiefactoren zijn dan ook allen afkomstig uit het handboek van de CO₂ prestatieladder. Omdat het gaat om zeer specifieke emissiefactoren op nationaal niveau, zijn de gehanteerde emissiefactoren geschikt voor het omrekenen van de broeikasgas-categorieën data naar de daarmee gepaard gaande CO₂-emissie.

Om de CO₂-emissie te kwantificeren is gebruik gemaakt van de milieubarometer¹ van Stimular. De werkwijze komt hierop neer:

Het aantal ton CO₂-emissie van een categorie wordt bepaald door de geregistreerde hoeveelheid van een basiseenheid CO₂ emissiebron te vermenigvuldigen met de relevante CO₂ conversiefactor uit de CO₂ prestatieladder.

Onderstaand is de kwantificatiemethode en basis van gebruikte cijfers in de rekenmodule toegelicht. Ook is de invloed van mogelijke onzekerheden toegelicht.

3.1.1 Kwantificatiemethode inclusief toelichting van onzekerheden Scope 1 en 2

Brandstoffen

CO₂-emissie door aardgasverbruik is gekwantificeerd aan de hand van de hoeveelheid kubieke meters verbruikt aardgas per vestiging. Deze hoeveelheid wordt geregistreerd op vestigingsniveau, op basis van facturatie door de leverancier en opnamen van meterstanden.

Het gebruik van propaangas wordt geregistreerd aan de hand van geleverde hoeveelheden o.b.v. facturen.

Directe uitstoot wordt niet gemeten, echter leidt dit (eventueel) enkel tot een overschatting van de CO₂ footprint.

Brandstoffen mobiele werktuigen

Uitgangspunt voor de CO₂ footprint is dat alle voertuigen en materieel van Van Doorn worden geregistreerd als mobiele werktuigen: zowel draagbaar materieel zoals bladblazers en motorkettingzagen, als kranen, veegwagens, werkbussen en vrachtwagens.

Reden hiervoor is dat ook werkbussen en vrachtwagens direct worden ingezet bij projecten en slechts in uitzonderingen alleen worden ingezet voor doeleinden van goederen- of personenvervoer naar projecten.

Bij uitzondering kan het dus voorkomen dat een vrachtwagen, dan wel werkbuss in de praktijk enkel is ingezet voor goederen- of personenvervoer en niet is ingezet voor de uitvoering van een project. Dit heeft echter geen gevolgen voor de kwantificatie van de CO₂ footprint, in beide situaties wordt dezelfde conversiefactor toegepast (kgCO₂/ liter brandstof die van toepassing is).

¹ www.milieubarometer.nl



Van Doorn

Mobiele werktuigen verbruiken diesel, benzine of LPG. Diesilverbruik wordt per voertuig automatisch geregistreerd door middel van registratie van getankte hoeveelheden bij de pomp. Benzine op basis van registratie van getankte hoeveelheden reguliere benzine, en de uitgifte van 4-takt of 2-takt Motoplus ten behoeve van projecten in het magazijn. LPG wordt geregistreerd op basis van registratie van getankte hoeveelheden.

Voor alle energiestromen wordt de betreffende conversiefactor voor vervoersmiddelen van de CO2 prestatieladder gebruikt.

Voor de 2-takt Motoplus brengt dit een onzekerheidsfactor met zich mee, aangezien dit een ander soort benzine betreft. Milieubarometer maakt het wel mogelijk om deze bron separaat te registreren, echter wordt vervolgens de conversiefactor voor reguliere benzine toegepast. Het vermoeden bestaat dat de 2-takt Motoplus meer CO2-emissie veroorzaakt doordat het productieproces gecompliceerder ligt, tot op heden is dat echter nog niet doorvertaald in een andere conversiefactor en is er dus geen beter alternatief voorhanden.

Zakelijk verkeer

CO2-emissie door het gebruik van leaseauto's voor personenvervoer zijn per organisatieonderdeel (van Doorn, Van Doorn Verkeer) toegekend aan de CO2-inventarisatie. Van Doorn heeft inzicht in het aantal liters brandstofgebruik per maand, geregistreerd door de leasemaatschappij. Daarom is er gekozen om de CO2-conversiefactor voor conventionele personenauto's gebruik makend van respectievelijk diesel en benzine uit de CO2-prestatieladder aan te houden voor de inventarisatie.

Het elektraverbruik van elektrische voertuigen is ook van toepassing. Onderverdeeld in een deel dat wordt gedeclareerd op basis van aantal gereden kilometers of verbruikte kWh en een deel dat wordt verbruikt door laadpalen op de locaties van Van Doorn. Dit laatste deel is al opgenomen onder ingekochte elektriciteit.

Er bestaat momenteel geen inzicht in de verdeling van zakelijk-, woon-werk- en privé verkeer van leasewagens. Gevolg is dat het volledige verbruik wordt toegeschreven aan de CO2-footprint, dit leidt echter enkel tot een overschatting van de footprint.

Ingekochte elektriciteit

CO2-emissie door ingekochte elektriciteit is gekwantificeerd aan de hand van het aantal kWh elektriciteit dat is verbruikt. De hoeveelheid wordt geregistreerd op vestigingsniveau op basis van facturatie door de leverancier en opnames van meterstanden.

Zakelijk verkeer met privéwagens

Het gebruik van privéauto's voor zakelijk gebruik is gekwantificeerd aan de hand van gedeclareerde kilometers. Deze worden door Van Doorn op het niveau van organisatieonderdeel geregistreerd. Omdat het niet inzichtelijk is van wat voor type brandstof en welke hoeveelheid brandstof gebruik is gemaakt, is er uit noodzaak gekozen de conversiefactor voor een conventionele personenauto met brandstoftype onbekend aan te houden uit de CO2-prestatieladder.

Vanzelfsprekend brengt dit een kleine onzekerheidsfactor met zich mee. Aannemelijk is echter dat de conversiefactor uit de CO2-prestatieladder een valide indicator is. Door deze te gebruiken in de inventarisatie is de onzekerheidsfactor zo beperkt mogelijk gehouden.

De gepresenteerde resultaten moeten met inachtneming van de bovengenoemde onzekerheden (cursief) altijd gepresenteerd worden met een bepaalde onzekerheidsmarge. Echter, op basis van de door Van Doorn gepresenteerde gegevens en de onderbouwing van de gebruikte indicatoren kunnen we stellen dat deze zeer gering is.



Van Doorn

Projecten

Voor projecten kan CO2-emissie als volgt worden gekwalificeerd:

- Aardgasverbruik: Niet van toepassing. Aardgas wordt enkel gebruikt ten behoeve van de verwarming van kantoorgebouwen en bedrijfsgebouwen waarin materieel wordt opgeslagen/ onderhouden en is daarom niet direct toe te schrijven aan verbruik t.b.v. de uitvoering van projecten;
- Propaangas: Verbruik wordt geregistreerd op projectniveau, wanneer van toepassing wordt dit toegeschreven aan specifieke projecten;
- Brandstofverbruik mobiele werktuigen: Deze energiestroom is volledig toe te schrijven aan de uitvoering van projecten. Op projectniveau wordt de inzet van materieel geregistreerd;
- Zakelijk verkeer: Deze energiestroom is toe te schrijven aan de uitvoering van projecten, het betreft het verbruik van leasewagens van uitvoerders en directie ten behoeve voorbereiding en uitvoering van projecten. Verbruik wordt geregistreerd op projectniveau;
- Elektriciteitsverbruik. Elektriciteit wordt enkel gebruikt ten behoeve van de footprint van kantoorgebouwen en bedrijfsgebouwen waarin materieel wordt opgeslagen/ onderhouden en is daarom niet direct toe te schrijven aan verbruik t.b.v. de uitvoering van projecten;
- Zakelijk verkeer met privéwagens: privéwagens worden enkel gebruikt voor opleidingen, bijeenkomsten etc. Daarom is dit verbruik niet toe te schrijven aan de uitvoering van projecten;

In algemeen geldt dan ook dat de onderdelen propaangas, brandstofverbruik mobiele werktuigen en zakelijk verkeer van de footprint van het bedrijf zijn toe te schrijven aan de project portefeuille.

Voor projecten met gunningvoordeel geldt dat op projectniveau het verbruik van propaangas, brandstofverbruik mobiele werktuigen, en zakelijk verkeer per uur worden geregistreerd. Voor elke categorie van inzet (de diverse soorten materieel, type brandstofverbruik, zakelijk verkeer t.b.v. project) is door het projectbureau een gemiddeld verbruik vastgesteld. Tezamen leiden deze tot totalen van verbruik ten behoeve van het specifieke project. Op basis hiervan wordt de specifieke project footprint berekend en gepresenteerd met behulp van de milieubarometer.

3.1.2 Scope 3

Aangekochte goederen en diensten	Type: - Excel Leveranciersbeoordeling - Inkoopomzetten betreffende periode Bron: Van Doorn	De beschreven methodiek leidt tot een raming van de Scope 3 CO₂-emissies binnen het cluster. Gebruikte data zijn betrouwbaar. Inkoopgegevens worden gegenereerd uit de financiële administratie welke onder toezicht van accountantscontroles staat. CO₂ data komen voort uit directe registraties waar een kwaliteitsmanagementplan aan ten grondslag ligt en jaarlijks worden geverifieerd bij (controle-) audits Zie ook het kwaliteitsmanagementplan CO₂ inventaris. Er wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van directe data van leveranciers, als die beschikbaar, betrouwbaar en passend is. Deze data worden als een reductiepercentage in mindering gebracht op de CO₂-inschatting gebaseerd op uitgaven. Is dit niet het geval, dan wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van gevalideerde LCA-data uit de verschillende databases die in de sector gangbaar zijn.	1. Totale Inkooplijst Van Doorn Groep incl. kosten over periode vastgesteld. 2. Interne verrekeningen en niet relevante posten (bijvoorbeeld pensioenfondsen) verwijderd. Verwijderde posten zijn gemarkeerd in Excel Leveranciersbeoordeling periode. 3. Ongeveer 80% van de totale inkoopkosten, is opgenomen in Excel Leveranciersbeoordeling als basis voor kwantificatie. De overige 20% bestaat verhoudingsgewijs uit zeer kleinschalige leveranciers en daarmee weinig relevant voor de kwantificatie van Scope 3 emissies. 4. Voor alle partners in het cluster is een kengetal voor CO₂-emissie aangenomen o.b.v. van de CO₂ footprint van Van Doorn in 2014 gedeeld door de omzet in 2014: 80 ton CO₂ per miljoen euro omzet. Dit is een aannemelijk getal wat daadwerkelijke CO₂-emissie waarschijnlijk overschat, omdat veel van de partners onderaannemers zijn die vergelijkbare of veel minder CO₂ genererende diensten leveren. 5. Vervolgens zijn een aantal correcties toegepast om de betrouwbaarheid van schattingen te vergroten. Voor partners: - waarvan de relevante CO₂ genererende activiteiten al zijn geborgd in Scope 1 en 2 van Van Doorn wordt de CO₂-emissie op 0 gesteld. - die niet gecertificeerd zijn cf. Prestatieladder 1,15 (verwachting is dat ze t.o.v. Van Doorn weinig aan CO₂-reductie doen) - die op niveau 3 zijn gecertificeerd is 1 toegepast (gelijk aan certificering Van Doorn dus vergelijkbaar) - die al op niveau 5 zijn gecertificeerd is 0,85 toegepast. De verwachting is dat zij al meer aan CO₂ reductie doen) - die zakelijke dienstverlening leveren is 0.75 toegepast.	29,37%
---	---	--	--	---------------



Van Doorn

			6. Als meest recente aanvulling worden gerapporteerde CO2-reducties tegenover een basisjaar gebruikt als een verdere beperkende correctie. Dit is om de resultaten die onze partners communiceren terug te laten komen in de scope 3 berekening om zo tot een betere inschatting te komen.	
Woon-werkverkeer	Type: registratie declaraties woon-werkkilometers Bron: Van Doorn	De beschreven methodiek gebruikt geen aannames. Dit leidt dan ook tot de best mogelijke calculatie van CO2- emissie binnen dit cluster. Gebruikte data zijn zeer betrouwbaar. Het betreft kilometerdeclaraties die door de afdeling administratie uitvoerig worden gecontroleerd voordat declaraties worden uitbetaald. Het is dan ook niet aannemelijk dat data onjuist is. Zie ook het kwaliteitsmanagementplan	- Totaal van geregistreerde woon-werkkilometers voor betreffende periode wordt ingevoerd in de tool milieubarometer ² . Milieubarometer maakt gebruik van de actuele CO2 emissiefactoren ³ .	100%

² [Http://www.milieubarometer.nl](http://www.milieubarometer.nl)

³ [Http://co2emissiefactoren.nl](http://co2emissiefactoren.nl)

4. Beleidsdoelstellingen

Deze doelstellingen zijn gebaseerd op de decarbonisatie hefboomen uit het transitieplan, waarbij het leeuwendeel van de reductie in scope 1 brandstofverbruik van het wagen- en machinepark valt.

4.1 Klimaatmitigatie

De uitstoot wordt in het meest ambitieuze scenario richting 2040 afgebouwd naar zero emissie. Hiermee sluiten we aan bij de doelstelling van onze overheidsopdrachtgevers in het kader van de roadmap Schoon en Emissieloos Bouwen. Het werk wordt uitgevoerd met elektrisch materieel, gevoed met groene stroom, in plaats van dieselloortuigen en benzine aangedreven gereedschappen. Voor het behalen van deze doelstellingen zijn een aantal randvoorwaarden van toepassing die buiten de invloed van het bedrijf liggen, waardoor de haalbaarheid niet direct voorspelbaar is.

Deze doelstellingen zijn niet tot stand gekomen door directe raadpleging van wetenschappelijke bronnen, maar zijn een gevolg van de doelstellingen van onze stakeholders en onze observaties van trends in de sector. Wij zijn geen wetenschappers, wij zijn aannemers.

De directie stelt zich tot doel in uiterlijk 2050 emissieloos te werken, in lijn met de klimaatdoelstellingen van de Nederlandse Staat, die verbonden zijn aan de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs.

Daaraan verbonden zegt de directie toe dat de benodigde informatie en de benodigde middelen beschikbaar zullen worden gemaakt, binnen de grenzen van verantwoordelijke bedrijfsvoering.

4.2 Energie

Het energieverbruik van de assets groeit vanwege de elektrificering van het wagenpark. Dit wordt waar mogelijk ingevuld met zelf opgewekte groene energie, of anders met gecertificeerde groene energie met garanties van oorsprong.

4.3 Klimaatadaptatie

De groei in de klimaatadaptatie-gerelateerde opdrachtportefeuille wordt richting 2035 jaarlijks met 5% uitgebreid. Hierbinnen vallen vergroeningsprojecten, projecten voor het aanbrengen van natuurlijke waterbergingsoplossingen, het vervangen van gesloten verharding door halfopen verhardingen en het ondersteunen van het watersysteem. Denk hierbij het reinigen van goten en kolken, of het onderhoud van riolering en watergangen.



vormt de buitenruimte van morgen



Van Doorn

5. Maatregelen

5.1 Genomen maatregelen

Deze paragraaf bevat een overzicht van de maatregelen die in het verleden zijn genomen in het kader van de beperking van CO₂. Deze maatregelen zijn ook terug te vinden in het Energiemanagementplan op de website. De genomen maatregelen gaan terug tot 2016 en zijn genomen in het kader van de CO₂-prestatieladder.

5.2 Geplande maatregelen

5.2.1 Voortzetten van de elektrificering van het wagenpark

- Hoofdverantwoordelijken voor deze maatregel zijn de Financieel directeur en het hoofd van de afdeling voor Materieel. Zij bepalen in overleg, gebaseerd op de liquide middelen, beschikbare subsidies, beschikbaarheid van het materieel, noodzaak van de vervanging en raming van de rendabiliteit van de inzet de prioriteiten voor het te vervangen dieselmaterieel.
- De middelen die benodigd zijn voor deze maatregelen variëren met de schommelende prijzen van elektrisch materieel, maar lopen in de tientallen miljoenen over de door onze opdrachtgevers geëiste periode van 10 jaar. Om de liquide middelen aan te vullen en de financiële positie van het bedrijf gunstig te houden wordt gezocht naar en gebruik gemaakt van financiering onder gunstige voorwaarden.
- Voor de materieelstrategie wordt de stelregel “Elektrisch tenzij [...]” uitgebreid naar alle aankopen van materieel.

5.2.2 Uitbreiden van de toepassing van HVO-brandstoffen

- Hoofdverantwoordelijke voor deze maatregel is het hoofd van de materieeldienst.
- Deze maatregel is te bekostigen vanuit het gunningsvoordeel op CO₂-gegunde projecten.

5.2.3 Vergroten van de duurzame opwekcapaciteit

- Hoofdverantwoordelijken voor deze maatregel zijn de Financieel directeur en het hoofd van de afdeling Gebouwen en Terreinen.
- Beperkend voor deze maatregel is de opslagcapaciteit voor de opgewekte energie, in combinatie met regels rondom externe veiligheid, brandveiligheid en milieubescherming. Financieel wordt, in lijn met overheidsbeleid, de grens gelegd op een hoeveelheid zonnepanelen die zich in de loop van 5 jaar terugverdient.
- Er wordt een onderzoek gestart naar een gemeenschappelijke batterijvoorziening op het industrieterrein van het hoofdkantoor, om te kijken hoe de infrastructuur kan worden verbeterd.

5.2.4 Uitbouwen van het hergebruik van hoog-impact grondstoffen (koppeling E5)

- Hoofdverantwoordelijke voor deze maatregel is de Operationeel directeur, met medewerking van de Business Unit Managers voor Geleiderail en Verkeer.
- De beschikbaarheid van voldoende te hergebruiken materiaal is een belangrijke beperkende factor, evenals de hogere operationele kosten als het gebruik van deze duurdere materialen wel wordt geëist, maar niet wordt vergoed door de opdrachtgevers. De eigen deelneming in een circulaire onderneming rondom stalen geleiderails draagt bij aan het behalen van deze doelstellingen.



Van Doorn

5.2.5 Ontwikkelen van een klimaatadaptatie dienstenwaaier

- Hoofdverantwoordelijke voor deze maatregel is de Operationeel directeur, met medewerking van de business units Groen en Water en Wegenbouw. De aard van de diensten in de waaier wordt een combinatie van oplossingen op basis van de natuur en oplossingen op basis van ontwerp.
- De ontwikkeling van deze dienstenwaaier kost met name manuren en kennisontwikkeling. Daarmee is alleen de personeelscapaciteit een beperkende factor.

5.3 Uitgesloten maatregelen

In deze paragraaf worden de maatregelen die Van Doorn niet neemt toegelicht, inclusief redenen om die maatregelen niet te nemen en voor maatregelen waar dit van toepassing is, een verwachte tijdschaal waarop implementatie redelijk kan worden geacht.

5.3.1 BKG-verwijdering en projecten voor BKG-mitigatie gefinancierd uit carbon credits

Op dit moment is broeikasgasverwijdering niet alleen technisch te complex, financieel onrendabel en buiten de scope van het businessmodel, maar gaat het ook in tegen de ontwikkelingen bij onze belangrijkste stakeholders.

Onze overheidsopdrachtgevers zetten nog altijd in op mitigatiemaatregelen aan de voorkant van de keten, met name circulariteit en elektrificering. Van Doorn kiest ervoor om bij deze richtingen aan te sluiten, tot er een minder kapitaalintensieve oplossing voor het vastleggen van CO₂ in zicht is. Op termijn is, als er locked in emissies blijken te bestaan, het deelnemen aan de koolstofmarkt niet volkomen uit te sluiten.

5.3.2 Interne koolstofbeprijzing

Vanwege de deels onvoorspelbare aard van de onderhoudswerkzaamheden en de administratieve druk op de projectorganisatie is Van Doorn niet van plan interne koolstofbeprijzing toe te passen. In plaats daarvan wordt gekozen voor maatregelen die over de totale uitstoot van de organisatie effect sorteren. Het absolute merendeel van de uitstoot ontstaat bij de verbranding van brandstoffen. Die brandstoffen zijn al onderdeel van de financiële huishouding van een project, dus het minimaliseren van de koolstofuitstoot door het invoeren van koolstofbudgetten is een maatregel van dubbele administratie voor hetzelfde resultaat. Beheersing van de brandstofkosten op het project leveren dezelfde besparingen op in de hypothetische koolstofbudgetten.

5.3.3 Integreren van klimaat targets in de beloningsstructuur

Van Doorn hanteert geen target-gestuurde beloningsstructuur, dus er is geen methode om duurzaamheidsprestaties te koppelen aan een dergelijke structuur. Verder zijn de meeste maatregelen om klimaatrisico's te beperken bedrijfsbreed en daarmee niet direct afhankelijk van een bijdrage van een leidinggevende, controlerende of administratieve functionaris. Hiermee zou het vaststellen van een eventuele beloning niet op basis kunnen gaan van betrouwbare informatie over daadwerkelijk geleverde inspanningen om de uitstoot te beperken. Daarom is het toekennen van duurzaamheidsbonussen dus niet



Van Doorn

5.4 Middelen

De directie zegt de benodigde middelen toe voor de hierboven genoemde maatregelen, inclusief toegang tot de benodigde informatie om de effectiviteit ervan te toetsen en beheersmaatregelen om de effectiviteit te vergroten en het systeem continu te verbeteren. Deze toezegging is, uiteraard, binnen de kaders van verantwoorde bedrijfsvoering en effectief gebruik van financiële middelen.

Met deze toezegging heeft de directie het doel aangesloten te blijven bij de marktontwikkelingen en in segmenten waar dat realistisch is, daar iets op voor te lopen.



Van Doorn

6. Doelen en voortgang

De tabel met doelen [targets] en voortgang is terug te vinden bij de impacts (p8.).

Vanwege de certificering van Van Doorn op de CO2-prestatieladder zijn de middellange-termijn doelstellingen doelstellingen met een 3-jarlijkse termijn. Dit om te voldoen aan de rapportage-eisen rondom doelstellingen ten opzichte van de voorgaande certificatieaudit.



Van Doorn

Bijlagen

1. Transitieplan
2. Gegevens CO2 prestatieladder
3. Klimaatrisicoanalyse