



BAGGERBEDRIJF DE BOER



VAN DER WAAL



COMMUNICATIE-UITING **25**

EEN GROENERE TOEKOMST BEGINT VANDAAG

DOCUMENT QHSE DEPARTMENT

20-03-2023 | Jaargang 12, Nr. 25





IN DIT NUMMER

Inleiding.....	2
Footprint H2-2022.....	2
Totale Footprint 2022	2
Reductie – Een Groenere Toekomst Begint Vandaag	4
Ontwikkelingsproject Green Award	4
Reductieprogramma - EuDA	5
Ketenanalyses	5

Inleiding

2022 is weer voorbij en de afgelopen tijd zijn alle gegevens om de footprint voor alle bedrijfsonderdelen te bepalen weer opgevraagd en verwerkt. De footprints zijn bekend en daar willen we jullie middels deze communicatie-uiting van op de hoogte stellen. In het verlengde daarvan willen we ook een update geven over de behaalde reductie en welke maatregelen er in 2022 zijn doorgevoerd. Als laatste zijn er ook ontwikkelingen geweest in de ketenanalyses en de initiatieven die we gestart zijn die we met jullie willen delen.

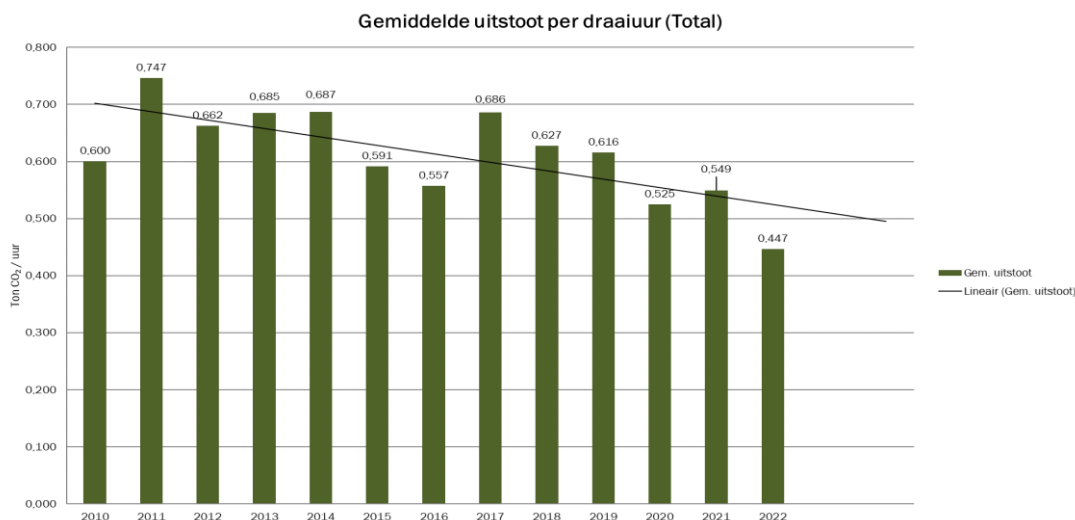
Footprint H2-2022

In het tweede semester van 2022 is er door alle bedrijfsonderdelen van de Holding in totaal 24.114 ton CO₂ uitgestoten. 22.611 ton daarvan komt voor rekening van Baggerbedrijf De Boer en 1503 ton komt voor rekening van Zeker Zand / Van der Waal.

Ook in de tweede helft van 2022 draaiden we op drie EMVI projecten, namelijk het Hollandsch Diep, de Waddenzee en Oosterscheldekering. De totale footprint van deze drie projecten bedroeg hierbij 1786 ton CO₂. 1202 ton is hierbij voor rekening gekomen van project Waddenzee, 569 ton voor het Hollandsch Diep en de footprint van de Oosterscheldekering is in H2-2022 uitgekomen op een kleine 15 ton CO₂.

Totale Footprint 2022

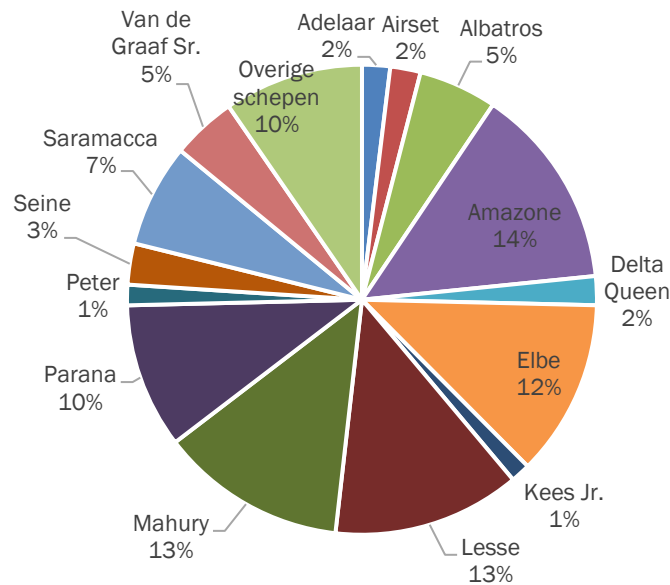
Met het vaststellen van de footprint van het tweede semester 2022 konden we daarna natuurlijk ook de totale footprint van 2022 bepalen. Voor de gehele Holding is deze uitgekomen op 50.678 ton CO₂. Voor de derde keer op rij is met dit gegeven de footprint ook in absolute zin gedaald. Sinds 2019 zelfs met 10.000 ton CO₂. Belangrijker hierbij is of de efficiëntie per uur ook blijft dalen. En ook dat is afgelopen jaar weer zeker het geval geweest. De gemiddelde uitstoot is in 2022 verder gedaald naar 0,447 ton CO₂ per draaiuur van de gehele vloot gedurende een heel jaar gemeten. Hieronder is die daling grafisch weergegeven.





Buiten het feit wat op voorgaande pagina is geschetst, stemt het ons ook tevreden om te kunnen melden dat ook in de efficiëntie van de netto-uren van de zeegaande hoppers deze trend dalende blijft. In 2022 is de gemiddelde uitstoot van de hoppers 1,242 ton CO2 per netto-uur geweest (dus minus stilligtijd waarbij wel bijvoorbeeld een generatormotor blijft draaien). Wanneer we dit met 2017 vergelijken is dit een verbetering in efficiëntie van 15%!

Het behoeft natuurlijk geen uitleg meer dat het overgrote deel van de uitstoot zit in de schepen van de Holding. 95% van de gehele footprint bestaat uit de uitstoot van de vloot. In 2022 is dit 47.870 ton CO2 geweest. 34.397 ton daarvan komt voor rekening van de zeven zeegaande hoppers van Baggerbedrijf De Boer. Dat komt neer op 72% van de footprint van alle schepen. Het is daarom ook logisch om de prioriteit te leggen op deze schepen wanneer je het over reductiemaatregelen gaat hebben. Hieronder is de verdeling van het verbruik van de schepen van De Boer grafisch weergegeven. Totaal is er in 2022 ruim 13 en een kwart miljoen liter MGO verbruikt.



Voor Zeker Zand – Van der Waal geldt dat de schepen daar 2.686 ton CO2 hebben uitgestoten in 2022. Dat komt neer op in totaal bijna 770.000 liter MGO.

De footprint van de EMVI projecten bij elkaar is in 2022 uitgekomen op 4.304 ton CO2. De grootste uitstoot zit hier in project Waddenzee, waarbij de uitstoot is uitgekomen op 3.200 ton. De “oorzaak” van deze in het oog springende uitstoot is de inzet van de zeegaande hoppers op dit project. Zowel de Saramacca als de Mahury hebben op dit project gewerkt en hebben daarbij respectievelijk 1.099 ton en 1.474 ton CO2 uitgestoten. Hierbij is wel op te merken dat het werk dan op een efficiënte manier gebeurt omdat deze schepen per cyclus veel meer sediment wegvoeren dan een kleiner soort schip.





Reductie – Een Groenere Toekomst Begint Vandaag

CO₂-reductie binnen de scheepvaart is een belangrijk en actueel onderwerp. Het verminderen van de CO₂-uitstoot is van belang voor het milieu en voor het bedrijf zelf, aangezien de internationale regelgeving steeds strenger wordt en de kosten van fossiele brandstoffen stijgen.

Er zijn verschillende manieren waarop scheepvaartbedrijven hun CO₂-uitstoot kunnen verminderen, zoals:

1. Overstappen op schonere brandstoffen: Scheepvaartbedrijven kunnen overstappen op schonere brandstoffen, zoals biobrandstoffen, waterstof of elektriciteit. Deze brandstoffen hebben een lagere CO₂-uitstoot dan fossiele brandstoffen en worden steeds meer beschikbaar.
2. Het optimaliseren van de vaarroute: Door het optimaliseren van de vaarroute, kan het brandstofverbruik worden verminderd. Dit kan door het verminderen van de vaarsnelheid, het kiezen van de meest efficiënte route en het vermijden van omwegen.
3. Het gebruik van energiebesparende technologie: Scheepvaartbedrijven kunnen energiebesparende technologieën gebruiken, zoals LED-verlichting, energiezuinige motoren en geavanceerde systemen voor warmteterugwinning.
4. Het verminderen van de belading: Het verminderen van de belading van het schip kan ook leiden tot een lagere CO₂-uitstoot, omdat het minder brandstof verbruikt om dezelfde afstand af te leggen.

Als we naar bovenstaande kijken zie je dat we nu veel doen met nummer 3. Nummer 2 en 4 lijkt leuk maar is voor ons soort bedrijf natuurlijk niet (echt) van toepassing. In principe voeren we nu allemaal losse maatregelen door om zo het brandstofverbruik naar beneden te krijgen. Echter zal dit nooit genoeg zijn om die 40% en 50 % absolute reductie te bereiken. Daarom zullen we echt moeten focussen op nummer 1, de energietransitie, in deze. Vanwege onze, in vergelijking met veel van onze sectorgenoten, vrij beperkte technische en financiële middelen kunnen we geen voortrekkersrol in die energietransitie innemen. Echter zullen we met veel belangstelling de (technische) ontwikkelingen blijven volgen en waar het kan maatregelen doorvoeren.

Om de derde bullet hierboven wat meer te specificeren volgt hieronder een opsomming van wat we in 2022 als reductiemaatregelen hebben doorgevoerd:

- ▲ Gedurende het jaar 2022 heeft de bakkenzuiger, die actief is op Baggerspeciedepot Hollands Diep, gedraaid op biobrandstof van met een “grade 30-mix”. Dit scheelt ongeveer 30% uitstoot.
- ▲ Na een uitvoerige studie is gebleken dat het haalbaar is om de Fregate op één generatormotor te laten draaien. Waar er eerder twee motoren bij stonden, draaien de generatoren nu dus op één motor. In de praktijk is gebleken dat dit een uitstootreductie geeft van 15% tijdens een baggercyclus.
- ▲ De Nevada heeft haar boegschroef-, vaar- en zandpompmotor vervangen voor Stage V-motoren en is dit jaar gecertificeerd voor een Green Award Gold certificaat.
- ▲ De Amazone heeft haar generatormotoren laten vervangen voor IMO Tier III – Stage V motoren.
- ▲ Op ons kantoor en terrein zijn watervulstations geplaatst om zo plastic drinkwaterflessen en pakken te reduceren. Tijdens de laatste dokking van een schip is dit ook op deze boot geplaatst

Scheepvaartbedrijven kunnen ook deelnemen aan internationale programma's en initiatieven voor CO₂-reductie, zoals het Carbon War Room-programma en de Green Award-certificering. Door zich aan te sluiten bij deze initiatieven, kunnen bedrijven hun CO₂-uitstoot verder verminderen en tegelijkertijd hun reputatie verbeteren en kosten besparen. Voor ons valt dit nu onder onze bezigheden om niveau 5 op de ladder te behouden.

Ontwikkelingsproject Green Award

Voor zeegaande hoppers bestaat er nog geen systematiek om zo'n soort schip onder Green Award te krijgen. Daarom willen we met hen samenwerken om dit in de toekomst voor elkaar te gaan krijgen. Hiervoor dient bijvoorbeeld een specifiekere vragenlijst opgesteld te worden. Afgelopen jaar is die vragenlijst door de bemanning van één van onze schepen doorgenomen en is er aangegeven waar zich knelpunten bevonden. De vervolgstap is om met een afgevaardigde van Green Award aan boord te gaan kijken en deze lijst verder te bespreken.

Voor meer info over dit onderwerp: [4.D.1 Ontwikkelingsproject - Green Award \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl)



Reductieprogramma - EuDA

De EuDA is een brancheorganisatie die onze (de bagger) stem vertegenwoordigt in Brussel. Zeker in het licht van de energietransitie is het wenselijk om gezamenlijk (de baggersector/bedrijven) de belangen kenbaar te maken aan de beleidsbepalers van de EU.

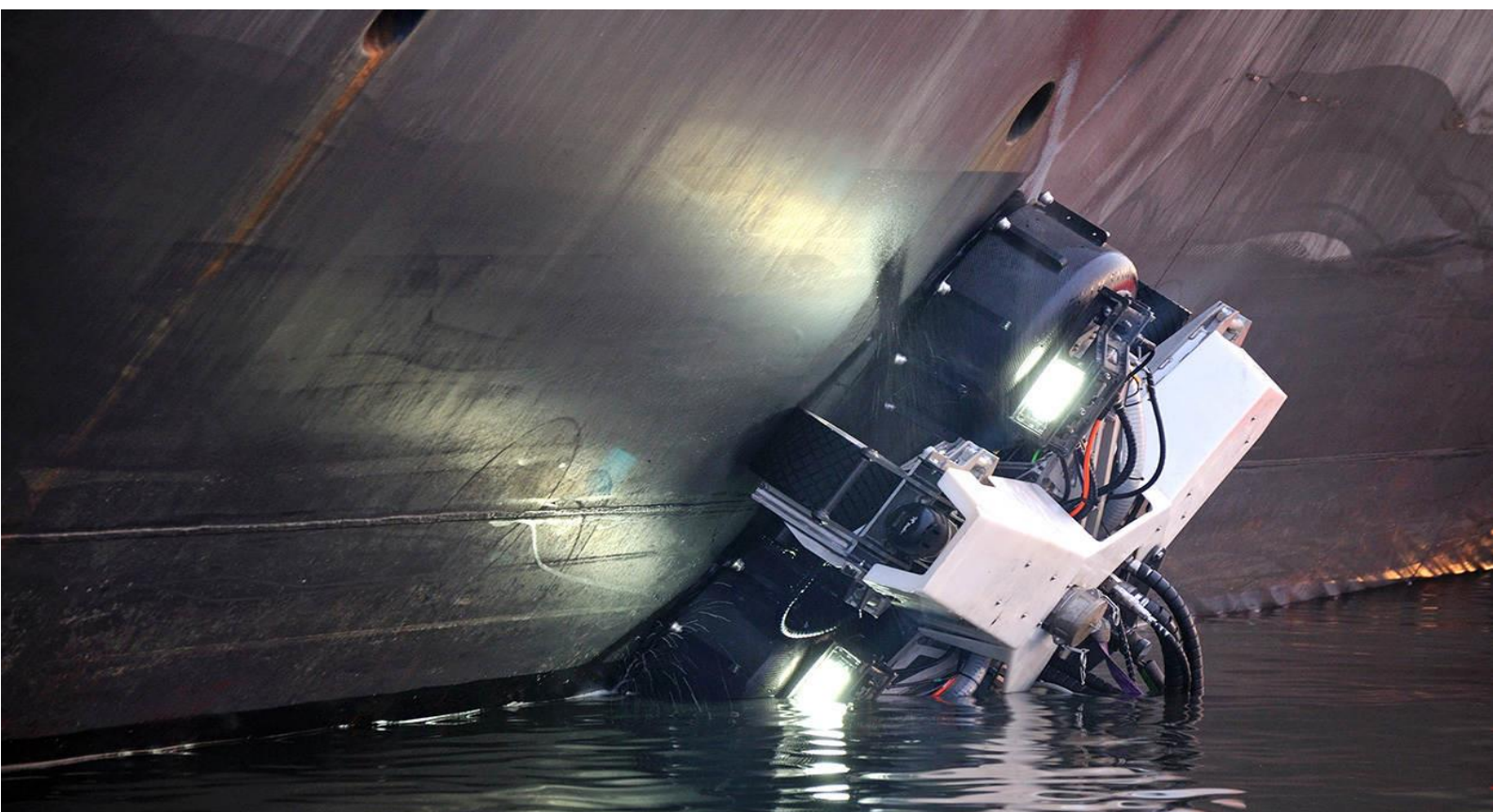
Het doel wat de internationale zeevaartsector nastreeft is het terugdringen van de CO₂-uitstoot en dat wordt in drie ambitieniveaus gedefinieerd, met nog twee tussentijdse doelstellingen: een vermindering van de gemiddelde koolstofintensiteit met 40% tegen 2030 en een vermindering met 50% tegen 2050, ten opzichte van de niveaus van 2008. De intensie is om in 2050 een reductie van 70% te hebben behaald. Hiervoor wordt nu een Data Collection System opgetuigd. Baggerbedrijf de Boer zoekt hierbij de samenwerking met EuDA zodat de EuDA (internationaal) namens de waterbouwsector een eenduidig en gedragen standpunt inbrengen. Waarbij het dus belangrijk is om met goed beargumenteerde voorstellen in berekeningsmethodes te komen om het beste invulling te kunnen geven aan de reductiedoelstelling.

Voor meer info over dit onderwerp: [5.D.1 Reductieprogramma - EuDA \(dutchdredging.nl\)](#)

Ketenanalyses

Als laatste willen we jullie een update geven over de ontwikkelingen in de opgestelde ketenanalyses. Afgelopen jaar is er in samenwerking met Vermeer Workwear meer invulling gegeven aan deze ketenanalyse en is er een zogenaamde ECOoverall op de markt gekomen die meer circulair is dan oudere fabrikaten. Deze ECOoverall zal in 2023 besteld kunnen worden door een ieder.

Daarnaast was het de bedoeling om voor ingehuurde beunschepen bij Van der Waal / Zeker Zand de Groene Schroefrand te introduceren. Hierbij zou er aan de schroefrand geslepen moeten worden zodat deze efficiënter door het water zou glijden. Dit is gedurende 2022 onderzocht en besproken en uiteindelijk zijn we tot de conclusie gekomen dat dit niet haalbaar is. De reden hierachter is dat we dus aan de technische installatie van onze derde partijen zouden rommelen en dat is niet wenselijk. We moeten daarom in 2023 op zoek naar een ander initiatief hierin waarbij bijvoorbeeld de mogelijkheid zich voordoet om de sloopshuid te cleanen voordat de ingehuurde beunschepen in onze dienst zouden komen te varen. Hierbij wordt er niet aan technische installatie gerommeld maar zou het schip wel efficiënter kunnen varen omdat vuiligheid aan de sloopshuid wordt verwijderd.





“ECHTE SCHIPPERS VAREN ZUINIG”

HEEFT U NOG IDEEËN?

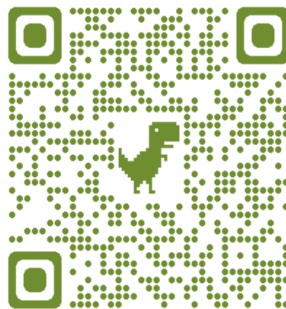
Het mooie van deze CO₂-reductiemaatregelen is, dat ze als ze goed uitgevoerd worden, ze nog geld opleveren ook. We nodigen ook u van harte uit bij te dragen aan onze CO₂-reductie. Heeft u een idee hoe Baggerbedrijf De Boer of Zandhandel Van der Waal CO₂-reductie kan bereiken, dan nodigen we u van harte uit dit te mailen naar: CO2reductie@dutchdredging.nl (De footprints van de Holding, Baggerbedrijf De Boer, Van der Waal en de BPKV-projecten zijn op aanvraag beschikbaar en/of te vinden op onze website).

SEMPER VIRENS

BAGGERBEDRIJF DE BOER B.V.

Dr. Langeveldplein 11
3361 HE Sliedrecht
T +31 (0)184 411 999
E info@dutchdredging.nl
I www.dutchdredging.nl

Of scan de QR code →



VAN DER WAAL B.V.

Ketelweg 8
3356 LK Papendrecht
T +31 (0)78 51 51 286
E info@vanderwaalbv.nl
I www.vanderwaalbv.nl

Of scan de QR code →

