



VOORTGANG CO2 REDUCTIE IN 2025

Baggerbedrijf de Boer is eind 2021 gecertificeerd op niveau 5 van de CO₂-prestatieladder. Met de vigerende Europese doelstelling die gericht is op een reductie van 40% in de uitstoot in 2030 richt Baggerbedrijf de Boer zich steeds meer op de energietransitie en optimalisatie op de schepen. Daarbij speelt de financiële druk uit de MRV-ETS een belangrijke rol. In voorbereiding op de transitie blijven tussenliggende maatregelen nodig om de uitstoot naar beneden te krijgen.

In voorliggend overzicht is een opsomming van de voortgang op reductiegebied gedurende het jaar 2025 én de maatregelen die wij als bedrijf genomen hebben om de CO₂-uitstoot te beperken. E.e.a. is uitvoeriger uitgelegd in document “Besparingsmaatregelen”, hierbij is ook, waar mogelijk, een berekening gegeven van de behaalde / te verwachten reductie.

- ▲ In januari 2025 is een walstroomkast geplaatst in de haven van Lyttelton in Nieuw Zeeland. De bedoeling hiervan is dat wanneer de schepen stil liggen, ze aan te sluiten op deze kast zodat ze geen generatormotor hoeven te laten draaien om stroom aan boord te hebben. Veelal ligt het schip Albatros op deze locatie. Deze heeft een generator aan boord, een AGCO SISU. Specificaties van deze generator zijn in ons bezit. Deze geeft aan dat wanneer de generator op stand-by functie draait, hij ongeveer 20 liter per uur verbruikt om zo een constante stroomlevering te bewerkstelligen.
- ▲ Met de verhuizing van de afdeling Logistiek naar de Industrieweg 30 in Sliedrecht beschikken we over meerdere portaalkranen. De verwachting was dat voor het laden en lossen hier veel gebruik van zou worden gemaakt. Het tegendeel is helaas bewezen. Vanwege de hoeveelheid opslag in de loodsen worden deze kranen zeer sporadisch gebruikt en wordt het kraanwerk op het buitenterrein vanwege kostenoverwegingen uitgevoerd met de vrachtwagenkraan van Lock Transport. Wel zijn alle heftrucks elektrisch.
- ▲ In 2025 zijn bij de nieuwe kantoorlocatie 12 laadpalen geplaatst welke aangesloten zijn op het eigen stroomnetwerk. Met het betrekken van de groene stroom van NieuweStroom worden de auto's met een CO₂-uitstoot van 0 kg CO₂ geladen.
- ▲ In de huidige markt en verloop van de technische ontwikkelingen wordt niet beschikt over een passende brandstof om de CO₂ uitstoot substantieel te reduceren. Een alternatief op bijvoorbeeld methanol en waterstof is biodiesel oftewel HVO. Met deze brandstof hebben we ervaring op gedaan bij de projecten waarbij we op de milieuprestatie worden beoordeeld. Daarbij hebben meerdere schepen op HVO100 of een mix hiervan gevaren. Uit de verbruikscijfers blijkt dat HVO een vergelijkbare kwaliteit en verbruik als diesel toont. Vanwege de hogere kostprijs van HVO wordt deze brandstof nog beperkt ingezet. In het afgelopen hebben we getracht meer projecten op HVO100 of een variant daarop te laten draaien. Door het grote prijsverschil tussen HVO en reguliere MDO is het niet gelukt meer projecten op HVO te laten draaien.
- ▲ Een ander proefballon was het inzetten op het reizen per trein bij bestemmingen <700 km. Uit navraag bij de HR-afdeling en enkele personen onder het varende personeel is gesteld dat hier niet voor gekozen gaat worden. Personeel dat op projecten in het buitenland werkt, willen de reistijd zo kort mogelijk houden. Aangezien de treinverbindingen naar internationale vliegvelden meer tijd kost, is hier geen voorkeur voor. Ook is de handeling van de bagage niet optimaal in de treinen.
- ▲ Om de schepen onder de waterlijn te beschermen worden deze voorzien van een coating. Tijdens de werfbeurt in juni 2025 is de Elbe voorzien van een speciale coating welke aangroei voorkomt en



volgens opgave ca. 10% brandstof bespaard. De verwachting is dat deze coating 5 jaar blijft werken. De coating is TBT en Cybutryne-vrij en voldoet aan de IMO eisen. Uit de vergelijking van de uitstoot van het eerste halfjaar met het tweede blijkt een verschil in uitstoot 0,002 ton CO₂ in positieve zin te zijn. Dit is lang niet de 10% die volgens de producent haalbaar zou zijn. Daarnaast kunnen de werksituaties in de 2^e helft van 2025 anders zijn dan die in het eerste half jaar. Hierdoor kan de uitstoot ook beïnvloed zijn. In het komende jaar zal dit mogelijk meer inzicht gaan geven.

- ▲ Voor het kraanponton de Obelix is een nieuwe graafmachine aangeschaft. De oude graafmachine is vervangen door een CAT 374 Hydraulic Excavator. De graafmachine is voorzien van een moderne EU Stage V dieselmotor met een energie regeneratiesysteem. De graafmachine is geschikt voor het draaien op 20% biodiesel FAME of 100% renewable diesel HVO. Door de mogelijkheid van automatische machinecontrole en het Auto Engine Speed Control kan het brandstofverbruik en de uitstoot van gereduceerd worden. Daarnaast kan door een optimalere werking bespaard worden op oliën, vetten en filters en worden de milieubelasting van de kraan daarmee verlaagd. Economische gezien is de verwachting dat de onderhoudskosten lager zullen zijn.
- ▲ De Mahury heeft in het afgelopen jaar een aanpassing in de beun plaatsgevonden. Tussen de bodemdeuren bevindt zich een platte strook waardoor tijdens het legen van de hopper slibmengsel achterblijft. Om dit slib ook te kunnen lossen wordt gebruik gemaakt van de hydro jet. Daardoor wordt middels een waterstraal het slib verwijderd. Nadeel van dit systeem is het trager lossen van het schip en extra brandstofverbruik door de hydrojet motor. Beide kosten tijd en geld. Uit ervaring met de Lesse blijkt het hebben van een helling het schip sneller gelegeerd is en minder slib achter blijft. In totaal zal 27 m³ minder meegenomen kunnen worden en zal naar verwachting 6 ton gewicht aan staal toegevoegd worden. Tegen over het minder inzetten jet water pomp zal er een kleine reductie behaald kunnen worden. Hoeveel dit zal zijn, zal na de aanpassingen moeten blijken.