

Update jaar 2020 energiebeleidsnota DC Dredging

Onderdeel van het Energiemanagementprogramma



DC Dredging's schip de DC Orisant, het eerste diesel elektrisch aangedreven bagger vaartuig.

11 maart 2021

drs. M-G. Schaub RA
Finance Manager

Ing. P. de Jonge
Adviseur

Hoofdpunten energiebeleidsnota 2017 - 2022

Sinds 2017 is DC Dredging actief om haar energieverbruik, en de daarmee samenhangende CO₂-uitstoot, te reduceren. Aan de hand van de certificering op niveau 3 van de CO₂ Prestatieladder van SKAO worden energieverbruiken inzichtelijk gemaakt en worden concrete reductiedoelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen zijn, naast de doelstellingen voor de totale reductie, gebaseerd op een 1 hoofd aandachtsvelden en 1 nevenaandachtsveld, te weten:

- 1. Het energieverbruik op de schepen (scope 1).**
- 2. Overige energieverbruiken op de kantoorlocatie en kades, inkoop en het gebruik van elektriciteit en het transport met auto's en andere voertuigen (scope 1 en 2)**

De eerste maatregelen hebben betrekking hebben op het brandstofverbruik op de schepen van DC Dredging. Het verbruik van stookolie is verreweg de grootste verbruikspost met de daaraan gekoppelde CO₂-uitstoot. Daarna zal het overige energieverbruik de aandacht krijgen. Bijvoorbeeld het totaal aan verreden kilometers zal worden beperkt door efficiëntere planning en inzet van personeel. De uitstoot van het wagenpark wordt beperkt door een duurzaam inkoopbeleid.

Het is niet de intentie van DC Dredging om direct op alle vlakken reductiemaatregelen te implementeren. Het beleid is er op gericht 'van groot naar klein' te werken en eerst daar maatregelen te treffen waar de verbruiken en reductiekansen het grootst zijn.

Voor zover (deel)processen niet in eigen hand worden uitgevoerd, zullen we dit principe nadrukkelijk onder de aandacht brengen van onze partners, zowel bij de opdrachtgevers als bij de uitvoerende partijen. Doel is gezamenlijk een win-/win-situatie te creëren die de samenleving, opdrachtgevers, onderneming en andere stakeholders voordelen biedt.

Een belangrijk doel voor begin 2018 was het daadwerkelijk behalen van het CO₂ prestatiecertificaat, dit is door middel van een externe audit in februari 2018 behaald. Het certificaat is gepubliceerd op de SKAO website samen met andere gecertificeerde organisaties.

We kunnen concluderen dat de afgelopen jaren de bewustwording van de organisatie met betrekking tot brandstofverbruik is toegenomen. En daarmee zijn besparingen gerealiseerd.

Energieprestaties en emissies 2020

Binnen de organisatie is een energieprestatie overzicht opgesteld. De verschillende energiestromen binnen DC Dredging zijn in kaart gebracht. In een emissie-inventarisatie is nagegaan welke vormen van energie worden ingekocht door de verschillende vennootschappen onder DC Dredging. Het betreft:

Naam organisatie	Schip / activiteit	Productie van	Scope 1 [t CO ₂]	Verbruik [liter] stookolie	Scope 2 [t CO ₂] (Electra)	Totaal [t CO ₂]
Schepen:						
Interballast BV	DC Ostend	Zand en grind	6.920	2.013.945		6.920
Interballast BV	Interballast III	Zand	3.288	957.035		3.288
DC Rio BV	RIO	Zand	4.188	1.218.803		4.188
DC Vlaanderen	DC Vlaanderen	Zand	6.177	1.797.835		6.177
DC Rock BV	DC Brugge	Zand	5.480	1.594.967		5.480
DC River	DC Orisant	Grind	22.049	6.417.066		22.049
DC River	Binnenvaartschepen	Zand en Grind	3.620	1.053.664		3.620
		Subtotaal:	51.722	15.053.315		51.722
Kantoor en kade:						
DC River	Kantoor Breskens	1,31% / 2*			nb	339
DC River	Kantoor en Kade Sluiskil	1,31% / 2*			nb	339
		Subtotaal:				678
		Totaal CO ₂ scope 1+2 :				52.400
				Totaal CO ₂ scope 1		51.722
				Aandeel scope 2		652

Bij de opzet van ons CO₂ is systeem is geconcludeerd dat voor bijna 99% ons CO₂ verbruik wordt bepaald door ons stookolieverbruik (Marine Gas Oil) van de schepen. Onze maatregelen zijn dan ook met name gericht op het reduceren van dit verbruik. Dat wil zeggen dat scope 2 maatregelen wel voordeel kunnen opleveren, maar gezien het totaal zou dit heel marginaal zijn.

Daarnaast is ons verbruik sterk afhankelijk van de productie en met name ook of er zand of grind gebaggerd wordt (het baggeren van grind vergt aanzienlijk meer energie dan zand) en het aantal gevaren kilometers wat nodig is om zand of grind op te halen. Daarnaast zijn er in ook verschillen door zandsoorten. Dit alles maakt het voor ons lastig om goed het resultaat van ingezette besparingen te meten. We beperken ons dan ook voor deze update tot een korte uiteenzetting van onze voortgang en een presentatie van ons verbruik, zoals hierboven aangegeven.

Om ons verbruik terug te reken naar meetbare waarden hebben we een verbruiksfactor berekend. Deze verbruiksfactor is bepalend voor het al of niet halen van onze reductiedoelstelling. De behaalde waarden worden intern gepubliceerd.

Voortgang doelstellingen 2019 – 2022

Doelstelling 1 (scope 1)

Totale stookolieverbruik per ton omzet 2% verminderen; te realiseren eind 2022.

Voortgangresultaat tot en met 2020: Eind 2020 is er een daling van verbruik gerealiseerd van 7,8% t.o.v. 2019. In 2019 was er een stijging waarneembaar. Dit werd met name veroorzaakt door het schip de DC Orisant. Deze is in 2018 in de vaart gekomen en kende de eerste twee jaar de nodig technische problemen. Voor het komende jaar is de verwachting dat er wederom een daling zal zijn door onder andere efficiëntere planning.

Doelstelling 2 (scope 1)

Onderzoeken van het toepassen van alternatieve brandstoffen op met name de scheepskranen en kranen op de wal. Reductieverbetering verwachting van max. 0,5% eind 2022.

Doelstelling 3 (scope 1 en 2)

Direct uitvoerbare doelen:

- Toepassen van LED verlichting op schepen bij vervanging (voor zover mogelijk ivm frequentie).
- Actie deelnemen op gebied van stimulatie CO₂, door o.a. lid te worden van de stichting CO₂ neutraal.nl
- Schippers opgeven voor de training “het nieuwe varen”.
- Planning overslag zeevaart op binnenvaart efficiënt af te stemmen.

Reductieverbetering verwachting van max. 0,5% eind 2022.

Algemene opmerkingen/aanvullingen

- Afgelopen half jaar zijn er geen projecten via gunningsvoordeel verkregen.