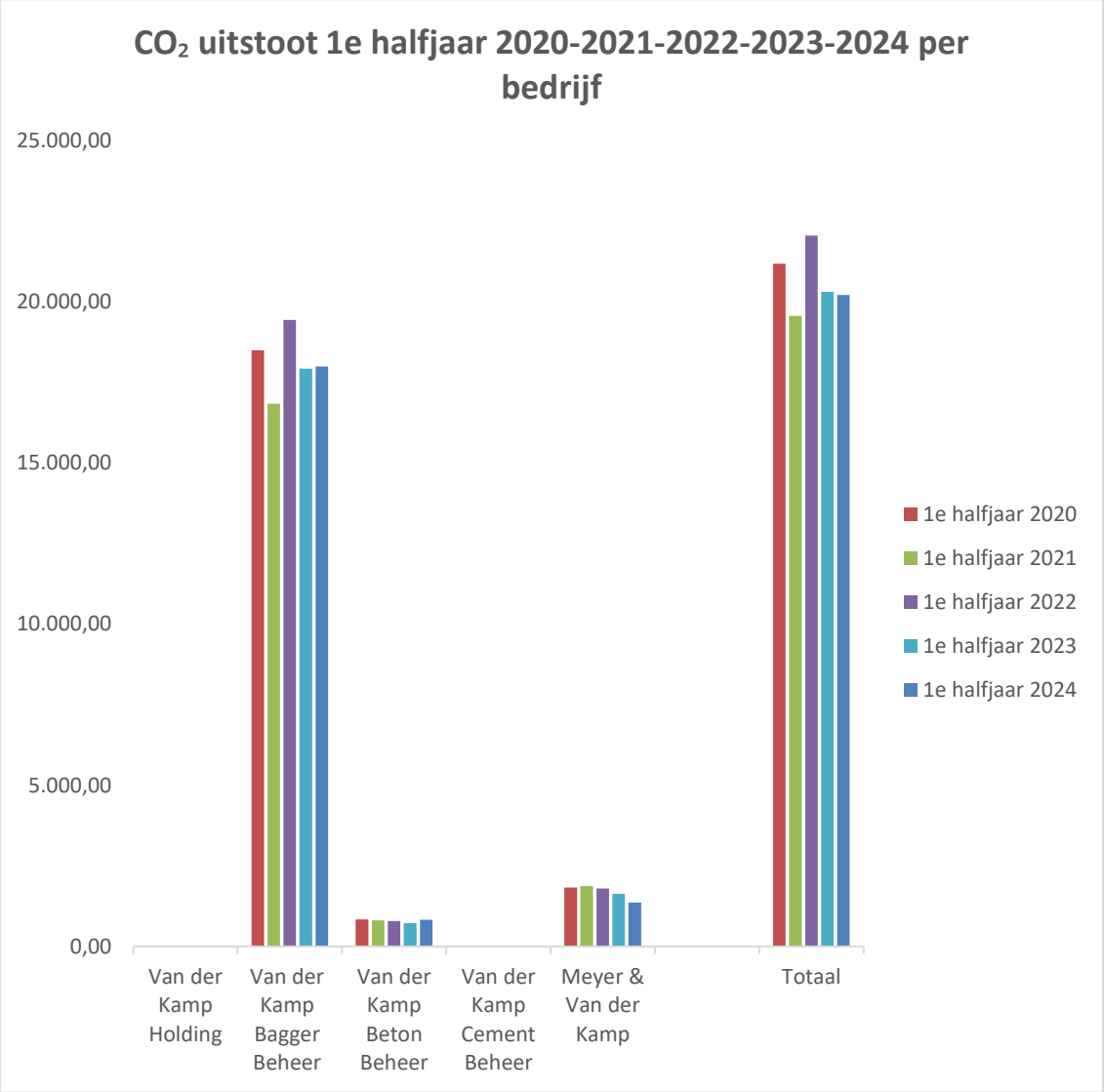
# $CO_2$ Communicatie-uiting Van der Kamp nr. 2024-04

In 2012 zijn wij begonnen met de $CO_2$ prestatieladder trede 3.

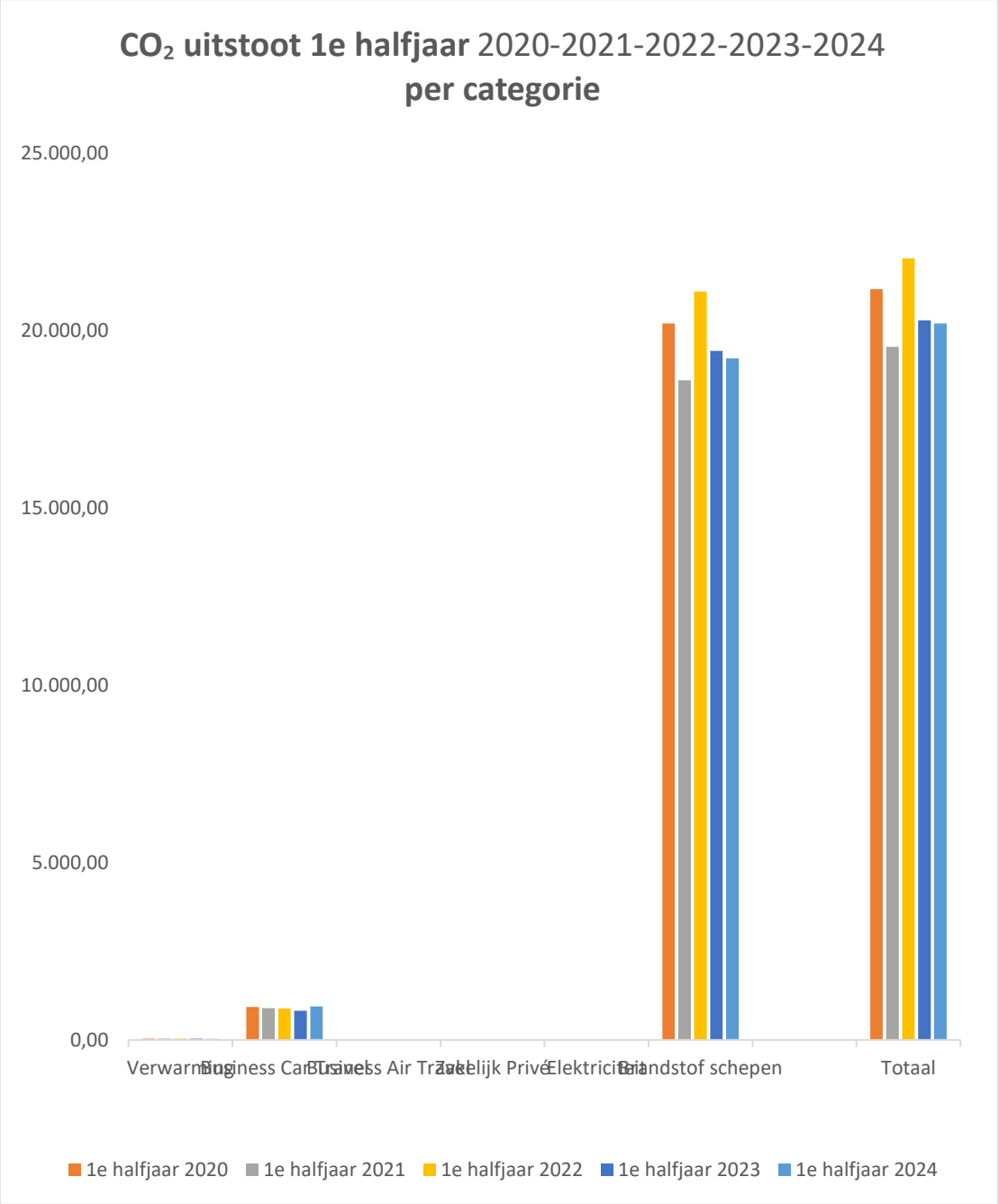
Het $CO_2$-bewust Certificaat Niveau 3 versie 3.0 hebben wij op 4 juni 2012 ontvangen van Bureau Veritas en op 18 november 2021 is door Bureau Veritas het certificaat verlengd tot en met 9 november 2024 met certificaatnummer: NL024627 afgegeven op 18 november 2021.

De hete $CO_2$ uitstoot voor 1e halfjaar van 2023 was **20.296,97** ton $CO_2$. Voor het 1e halfjaar van 2024 is deze uitstoot **20.207,76** ton $CO_2$. Deze afname is ontstaan door een lagere bezettingsgraad van onze baggerschepen. De betoncentrales hebben een toename en de cementterminal heeft toename van de bezettingsgraad.
De bezettingsgraad van de productie van beton en species is met 9,95 % toegenomen. Terwijl de uitstoot toegenomen is met 14,68 %.
De bezettingsgraad van de schepen is gedaald met 6,06 %. Terwijl de uitstoot met 0,41 % is gestegen.

| $CO_2$ uitstoot 1e halfjaar 2020-2021-2022-2023-2024 per bedrijf | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1e halfjaar 2020 | 1e halfjaar 2021 | 1e halfjaar 2022 | 1e halfjaar 2023 | 1e halfjaar 2024 |
| | | | | | |
| Van der Kamp Holding | 21,08 | 26,95 | 22,37 | 22,59 | 24,19 |
| Van der Kamp Bagger Beheer | 18.485,22 | 16.833,95 | 19.427,99 | 17.914,35 | 17.988,20 |
| Van der Kamp Beton Beheer | 837,47 | 810,85 | 792,69 | 726,59 | 833,24 |
| Van der Kamp Cement Beheer | 2,39 | 1,89 | 2,11 | 4,07 | 3,43 |
| Meyer & Van der Kamp | 1.826,31 | 1.877,82 | 1.795,93 | 1.629,07 | 1.358,70 |
| | | | | | |
| Totaal | 21.172,47 | 19.551,46 | 22.041,09 | 20.296,67 | 20.207,76 |




| $CO_2$ uitstoot 1e halfjaar 2020-2021-2022-2023-2024 per categorie | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1e halfjaar 2020 | 1e halfjaar 2021 | 1e halfjaar 2022 | 1e halfjaar 2023 | 1e halfjaar 2024 |
| | | | | | |
| Verwarming | 31,51 | 35,01 | 36,32 | 31,21 | 23,88 |
| Business Car Travel | 927,07 | 899,21 | 889,79 | 822,94 | 942,27 |
| Business Air Travel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,83 | 14,31 |
| Zakelijk Privé | 5,66 | 7,43 | 7,95 | 6,48 | 2,33 |
| Elektriciteit | 1,52 | 1,59 | 1,22 | 1,13 | 1,14 |
| Brandstof schepen | 20.206,70 | 18.608,22 | 21.105,80 | 19.432,07 | 19.223,83 |
| | | | | | |
| **Totaal** | **21.172,46** | **19.551,46** | **22.041,08** | **20.296,66** | **20.207,76** |




In de $CO_2$ uitstoot is te zien dat deze uitstoot niet gelijk loopt met de verschillende wijzigingen van de diverse bezettingsgraden.

Bij **Van der Kamp Bagger Beheer** is de bezettingsgraad van de schepen gedaald met 6,06 % terwijl de uitstoot iets gestegen is met 0,41 %. De stijging van de uitstoot komt vooral door specifieke werken waarbij opgeperst of gerainbowed moet worden. Deze vorm van lossen kost extra vermogen van de motoren en gaat ook langzaam. Hierdoor stijgt ook juist de uitstoot per draaiminuten. Verder hebben wij extra stil gelegen in verband met werfwerkzaamheden. Hierdoor heb je wel extra uitstoot van de auto's gehad. In het eerste halfjaar is er een nieuwe boegschroef motor voor de Pieter Hubert besteld en die wordt in de zomerperiode ingebouwd. Verder gaan we in 2024 meten op de "Aquadelta" of daar nog extra besparingsmogelijkheden zijn in de belastbaarheid van de motoren. Ook gaat de technische dienst onderzoeken of er andersoortige verven zijn die de scheepshuid gladder kan maken en waardoor er minder weerstand is tijdens het varen. In de opslagloods zal de

verwarming losgekoppeld worden van de kantoren waardoor de opslag een veel lagere temperatuur kan krijgen. We willen verder onderzoeken of we de piekbelastingen kunnen verminderen met het plaatsen van zonnepanelen op het dak. Voor Perceel OME van het Havenbedrijf Rotterdam hebben wij de inschrijving gedaan op basis van trede 3 van de SKAO. Dit perceel is de opvolger van perceel Z, welke wij hadden tot en met 31 december 2023. Op perceel 4 onder verantwoordelijkheid van zowel het Havenbedrijf Rotterdam als Rijkswaterstaat hebben wij ingeschreven als project op trede 5 van de SKAO. Op perceel 6 (Waddenzee) hebben wij samen met Baggerbedrijf De Boer ingeschreven als project op trede 5. Over deze twee projecten wordt apart gecommuniceerd op onze website. En de shareholders van dit project worden apart op de hoogte gesteld van onze communicatie uitingen. Voor onze werkplaats in Meppel wordt gebruik gemaakt van Nederlandse Windenergie van Vattenfall. De Technische Dienst zit vanaf de zomer van 2023 op onze locatie aan de Setheweg 23 te Meppel. De verwarming op deze locatie vindt plaats middels aardwarmte. Verder wordt er Nederlandse Windenergie van Vattenfall gebruikt.

Bij **Van der Kamp Beton Beheer** is er een toename in de bezettingsgraad van de betoncentrales van 9,95 % terwijl de $CO_2$ uitstoot toegenomen is met 14,68 %. Dat deze uitstoot niet synchroon loopt komt onder andere door het vrachtwagenpark van de centrales en de afstand tussen de centrales en de werken. In het eerste halfjaar van 2024 is begonnen met de betonmortelcentrale in Zwolle te moderniseren van een droge naar een natte centrale. Hierdoor hebben wij regelmatig onze klanten bevoorraden vanaf collegiale betonmortelcentrales die verder weg waren. Het voordeel van een natte betonmortelcentrale is dat de betonmortelproducten gemengd in de betonmixer geladen wordt. Hierdoor hoeven de betonmortelproducten niet meer gemengd te worden in de auto en kan hij sneller naar de klant rijden vooral als deze in de naaste omgeving van de betonmortelcentrale zit. De voordelen zullen voor het eerst hiervan in 2025 worden gemeten. Dat deze strategie vruchten afwerpt kunnen we zien uit het feit dat de bezettingsgraad hoger is en de uitstoot van $CO_2$ juist lager is. Voor de aandrijving van onze betoncentrales wordt Nederlandse Windenergie van Vattenfall gebruikt.

Bij **Van der Kamp Cement Beheer** zijn de wijziging in de bezettingsgraad van de cementterminal niet terug te zien in de $CO_2$ uitstoot omdat wij gebruik maken van Nederlandse Windenergie van Vattenfall en hiervan is de uitstoot op 0 gezet. De uitstoot heeft vooral te maken door het gebruik van het wagenpark en dat is zoals te zien is in de uitstoot ook minimaal. De daling van de uitstoot is vooral ontstaan doordat er geen brandstof ingekocht is voor de heftruck.

De $CO_2$ uitstoot van elektra komt van onze onderneming in Duitsland omdat zij geen groene stroom verbruiken.

In 2024 moeten wij ons bewust blijven van het energieverbruik. Elke besparing van energie levert een vermindering van de uitstoot maar ook een besparing van de kosten op. Dit geldt voor alle categorieën.

De uitstoot in het 1e half jaar van 2024 op alle EMVI-projecten trede 3 was **1.549,43 ton $CO_2$** uitstoot in scope 1 & 2**.** In 2023 was de uitstoot: **2.324,42 ton $CO_2$**. Over de uitstoot van de projecten Perceel 4 (Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat) en Perceel 6 (Waddenzee Rijkswaterstaat) wordt apart gecomminiceerd omdat deze projecten op ambitieniveau 5 zijn.

"Depot Hollands Diep": In zowel in het 1e halfjaar van 2024 als 2023 hebben wij geen $CO_2$ uitstoot voor dit project gehad.

"Havenbedrijf Rotterdam Perceel OME": 1,11 ton $CO_2$ uitstoot voor directie en uitvoering en 1.548,32 ton $CO_2$ uitstoot voor de inzet van de schepen. In 2023 was de uitstoot op dit project totaal: 2.326,08 ton $CO_2$. Dit is een afname van 33,39%. De inzet van de schepen is gedaald met 26,62%.

Onze reductie van $CO_2$ zal vooral worden bereikt door de onderstaande maatregelen. De besparing is kwantitatief moeilijk te berekenen omdat de inzet onbekend is. De besparing is gerelateerd aan de inzet van het schip ten opzichte van 2011:

- Maatregel 1.1: Stand-by-tijd motoren terugdringen (alle schepen). Besparing 0,02%.
- Maatregel 1.2: Ontgassingssysteem vervangen. Besparing 0,21%.
- Maatregel 1.3: Pomp vervangen. Besparing 0,791%.
- Maatregel 1.4: Diepgang verhogen. Besparing 2,58%.
- Maatregel 1.5: Vervanging voorstuwingsmotoren. Besparing 0,15%
- Maatregel 1.6: Aanpassen voorschip. Besparing 1,29%.
- Maatregel 1.7: Spudpalen voor het afmeren. Besparing 0,1%.
- Maatregel 1.8: Beunvergroting. Besparing 0,75%.
- Maatregel 1.9: Vervangen jetpompen. Besparing 0,75%.
- Maatregel 1.10: Aanpassing jetsysteem. Besparing 0,25%.
- Maatregel 1.11: Toepassen LED-schijnwerpers. Besparing < 0,01%.
- Maatregel 1.12: Inzetten baggerschip welke d.m.v. LNG motoren wordt aangedreven. Besparing: 25%.
- Maatregel 1.13: Plaatsen van een schot in het beun. Besparing: 0,01%
- Maatregel 1.14: Aanpassing van het Jetsysteem. Besparing: 0,25%.
- Maatregel 1.15: optimale werkwijze op “Ecodelta”. Besparing: 12,62%.
- Maatregel 1.16: Luchtinjectie op de boegschroef. Besparing < 0,01%.
- Maatregel 1.17: Bediening vizier baggerpomp. Besparing: 0,10 %.
- Maatregel 1.18: Beunverlichting vervangen door LED. Besparing: < 0,01%.
- Maatregel 1.19: Vervanging voortstuwing. Besparing: 0,15%.
- Maatregel 1.20: inzetten van een havenset op LNG. Besparing: 0,02%.
- Maatregel 1.21: Vergroting van de beuninhoud. Besparing: 0,3%.
- Maatregel 1.22: Vermindering van het gebruik van pilotfuel. Besparing: 0,2%.
- Maatregel 1.23: Inzetten op efficiëntere verbranding brandstof. Besparing: 1,0%.
- Maatregel 1.24: Motoren voorzien van katalysatoren. Besparing: 0,5%.
- Maatregel 1.25: Nieuw waterinjectie vaartuig. Besparing: 1,0%.
- Maatregel 1.26: Toepassen van frequentieregelaars op de pompen. Besparing 0,2%.
- Maatregel 1.27: Vervanging van de boegschroef. Besparing: 2,0%.
- Maatregelen 3.1, 3.4 en 3.5: Mobiliteitsmaatregelen.
    - Maatregel 3.1: Directie rijdt elektrisch. Besparing 0,2%.
    - Maatregel 3.4: Controle bandenspanning is kwantitatief moeilijk te kwalificeren.
    - Maatregel 3.5: Combinatie van vergaderingen is kwantitatief moeilijk te kwalificeren.
- Maatregelen 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 en 5.9: besparingsonderzoeken binnen de schepen
    - Maatregel 5.3: Onderzoek gebruik alternatieve biobrandstoffen.
    - Maatregel 5.4: Onderzoek efficiënt inzetten baggerschepen. (Regelmatig proces).
    - Maatregel 5.5: Onderzoek van inzetten van bio-brandstoffen.
    - Maatregel 5.6: Onderzoek van het inzetten van een efficiënt verbrandingssysteem.
    - Maatregel 5.7: Onderzoek welke motoren geschikt zijn voor het plaatsen van katalysatoren.
    - Maatregel 5.8: Proef met een nieuw soort verf op de scheepshuid die voor minder vaarweerstand zorgt.
    - Maatregel 5.9: Logging van het verbruik van de “Aquadelta” als onderzoek naar besparingsmogelijkheden.

In 2024 moeten wij ons bewust blijven van het energieverbruik. Elke besparing van energie levert een vermindering van de uitstoot maar ook een besparing van de kosten op. Dit geldt voor alle categorieën.

In 2023 en 2024 hebben wij deelgenomen aan de marktconsultaties voor innovaties in de kustlijnzorg en Dutch Coast line Challenge; beide geïnitieerd door Rijkswaterstaat en verder hebben input gegeven aan het onderzoek voor de reductie $CO_2$ uitstoot bij het kust- en vaargeulonderzoek door Royal Haskoning DHV op verzoek van Rijkswaterstaat.

In 2024 moeten wij ons bewust blijven van het energieverbruik. Elke besparing van energie levert een vermindering van de uitstoot maar ook een besparing van de kosten op. Dit geldt voor alle categorieën.

Hebben jullie ideeen dan kunnen jullie dit kenbaar maken op ons emailadres: mvo@vanderkampbv.nl.

Contactpersoon van de technische aspecten zijn voor de beton- en cementactiviteiten is Bas de Haan en voor de baggeractiviteiten Jan Strijker.

Verder kun je altijd terecht bij Ake Sikkema voor vragen over de $CO_2$ prestatieladder en initiatieven die je hebt.

Zwolle, 1 december 2024 Ake Sikkema