Energie Managementprogramma t.b.v. externe communicatie voortgang in 2024

.

Dit Energie Managementprogramma is vastgesteld op 12 november 2023.

1.	**Inleiding**	**3**
2.	**Reductiedoelstellingen**	**4**
2.1	Algemene reductiedoelstelling	4
2.2	Scope 1	4
2.3	Scope 2	4
2.4	Scope 3	5
2.5	Energie-efficiëntie van de vloot	5
3.	**Plan van Aanpak**	**6**
3.1	S.E.E.M.P.	8
3.2	Onderzoeksmaatregelen vloot	8
3.3	Projecten met gunningsvoordeel	9
3.4	Informatiebehoefte	9
3.5	Monitoring en meting	9
3.6	Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen	9
4.	**Deelname aan- en initiatie van initiatieven**	**10**
4.1	Extern Initiatief: ESI	10
4.2	CO2-reductie bij het Kust- en Vaargeulonderhoud.	10
4.3	Marktconsultatie.	10
4.4	Marktconsultatie Innovaties in de Kustlijnzorg (IKZ)	10
4.5	Dutch Coast Line Challenge (DCC)	10
4.6	Baggersymposium.	10
4.7	Symposium Toekomst Baggerindustrie	11
4.8	Jaarlijks in oktober/november waterbouwdag.	11
4.9	Baggernetdag “Bagger als grondstof”	11
4.10	Duurzaam inkopen Baggermarkt.	11
4.11	Rijkswaterstaat Marktdag (webinar 2020).	11
4.12	Ketenoverleg met Future Fuels.	11
4.13	Werkgroepen van Nederlandse samenwerkingsverbanden.	11
4.14	Werkgroepen van Europese samenwerkingsverbanden.	11

1. Inleiding

Dit Energie Managementprogramma beschrijft de CO_2-reductiedoelstellingen en de bijbehorende maatregelen die Van der Kamp heeft vastgesteld. Per maatregel wordt beschreven wat de maatregel precies inhoud en hoeveel CO_2-reductie behaald kan worden. Het totaal van de CO_2-besparing die deze maatregelen opleveren is vervat in de algemene reductiedoelstelling.

Daarnaast beschrijft Hoofdstuk 4 aan welke initiatieven wordt deelgenomen in het kader van de CO_2-Prestatieladder. De manier waarop deze deelname vorm krijgt is ook in dit hoofdstuk te vinden.

De doelstellingen en maatregelen die in dit document worden beschreven, zijn gebaseerd op de inzichten uit het Energie-Audit Verslag (inzicht in belangrijke energieverbruikers) en de Emissie-Inventaris (inzicht in belangrijke bronnen van CO_2-uitstoot). De informatie in dit document over informatie, monitoring, en correctie is gebaseerd op het Kwaliteitsmanagement Plan. Meer informatie over de stuurcyclus is te vinden in dat document.

Verder wordt in dit document beschreven welke maatregelen in 2012 tot en met 2021 zijn genomen en de nieuwe maatregelen voor 2022 e.v. jaren.

De CO_2-Prestatieladder verwijst in het kader van het Energie Managementprogramma naar de ISO 50001 norm voor Energiemanagement. In onderstaande tabel is de vindplaats van de relevante onderdelen van deze norm opgenomen.

Paragraaf ISO 50001	**Vindplaats**
4.4.3 Energiebeoordeling	Energie Audit Verslag (Hoofdstuk 2, 3 en 4)
4.4.4 Referentie voor energiegebruik	Energie Audit Verslag (Hoofdstuk 2 en 3) en Emissie-inventaris
4.4.6 Energiedoelstellingen, - taakstellingen en actieplannen voor energiemanagement	
Energiedoelstellingen en –taakstellingen	Energie Management Programma (Hoofdstuk 2)
Actieplannen om doelstellingen te halen	Energie Management Programma (Hoofdstuk 3)
Verantwoordelijkheden, middelen en tijdbestek	Energie Management Programma (Hoofdstuk 5)
Verificatie van verbetering prestaties	Energie Management Programma (Hoofdstuk 3.9) Kwaliteitsmanagementplan (Hoofdstuk 3)
Verificatie van resultaten	Kwaliteitsmanagementplan (Hoofdstuk 3.12)
4.6.1 Monitoring, meting en analyse	Energie Management Programma (Hoofdstuk 3.9) Kwaliteitsmanagementplan (stuurcyclus en procedures, Hoofdstuk 2 en 3) Emissie-inventaris en Periodieke rapportage (inhoud)
4.6.3 Interne audit van het EnMS	Kwaliteitsmanagementplan (Hoofdstuk 3.11)

2. Reductiedoelstellingen

De meest materiële emissies zoals bepaald in het Energie Audit verslag zijn gebruikt om de reductiedoelstellingen vorm te geven. Om in de dagelijkse praktijk ook daadwerkelijk tot reducties te komen hebben de reductiedoelstellingen ook betrekking op de projecten.
Naast een algemene reductiedoelstelling voor de totale CO_2-uitstoot op bedrijfsniveau, zijn er voor Scope 1 en 2 aparte reductiedoelstellingen opgesteld. Daarnaast is voor een drietal grote schepen een individuele energie-efficiëntiedoelstelling vastgesteld. Het Plan van Aanpak in het volgende hoofdstuk beschrijft welke maatregelen er getroffen worden om deze reductiedoelstellingen te behalen binnen de verschillende onderdelen van de organisatie en binnen de projecten.

2.1 Algemene reductiedoelstelling

Van der Kamp Deelnemingen stelt zichzelf de volgende CO_2-reductiedoelstelling:

- 7,5% reductie over de periode 2012 - 2021 (t.o.v. basisjaar 2011). Voor de volgende periode van 2022 – 2026 willen wij de doelstelling van minimaal 1% reductie t.o.v. van 2021 handhaven. Extra reductie t.o.v. de periode 2012 - 2021 zien wij haalbaar doormiddel van nieuwe technieken in de verbranding van de brandstoffen en in het afvangen van de giftige gassen uit de uitlaatgassen. Hierbij denken we niet alleen aan CO_2 maar ook aan NOx, SOx en PM10.
  In 2022 zal ons nieuw waterinjectie vaartuig in de vaart komen. Deze zal in eerste instantie naast de “Maasmond” zijn werk uitvoeren. Het verbruik van de “Aquadelta” is 12,5% gunstiger als de “Maasmond”.

2.2 Scope 1

- Reductiedoelstelling Scope 1: 1,00% CO_2-reductie in 2022-2026 ten opzichte van 2021.

- Deze reductiedoelstelling heeft betrekking op de volgende meest materiële emissies:
  - brandstof schepen;
  - Personenauto’s en bedrijfswagens (*business car travel*);
  - Verwarming.
- De doelstelling heeft op de volgende wijze betrekking op de projecten:
  - De CO_2-uitstoot veroorzaakt door de brandstof schepen is volledig toe te kennen aan projecten;
  - Een groot deel van de uitstoot van personenauto’s en bedrijfswagens is toe te kennen aan projecten;
  - Meer dan de helft van de CO_2-uitstoot veroorzaakt door verwarming is toe te kennen aan projecten.

2.3 Scope 2

- Reductiedoelstelling Scope 2: 0,5% CO_2-reductie in 2022-2026 ten opzichte van 2021.
- Deze reductiedoelstelling heeft betrekking op de volgende meest materiële emissies:
  - Elektriciteit; door de inkoop van Nederlandse groene stroom sinds 2013 is er hierop geen reductie meer te behalen;
  - Zakelijke reizen privéauto.
- De doelstelling heeft op de volgende wijze betrekking op de projecten:
  - De CO_2-uitstoot veroorzaakt door de verbranding van de diverse brandstoffen is voor een groot deel toe te kennen aan projecten;
  - Hetzelfde geldt voor de zakelijke reizen privé-auto.

2.4 Scope 3

Op het project Perceel 4 te Rotterdam, zaaknummer 31146535, is ingeschreven met prestatieladder trede 5. Vanuit deze trede is het van belang om scope 3 reductiedoelstellingen te formuleren.
Na onderzoek van de emissies in het eerste jaar blijkt dat de scope 3 emissies een bijdrage van 0,6% hebben t.o.v. de gehele CO2-uitstoot op het project. Het opstellen van reductiemaatregelen (en daar uit voortkomende maatregelen) zullen zorgen voor inefficiënt reductiegedrag. Het zal namelijk kostbare tijd kosten om de scope 3 uitstoot te reduceren en het levert weinig CO2-besparing op. Met deze reden worden er geen doelstellingen opgesteld ten aanzien van het reduceren van scope 3 emissies.
De scope 3 emissies worden wel meegenomen in de CO2 emissie-inventaris om inzicht te houden in het aandeel CO2-uitstoot op het project. Eventueel kunnen na verloop van tijd, bij een dusdanige stijging van scope 3 emissies, nogal reductiemaatregelen en -doelstellingen worden opgesteld.

Naam schip	IMO nummer	Type	Bouwjaar	GT	Deadweight	Doelstelling
Hein	7911856	Baggerschip	1979	3.326	5.431	0,5% reductie per m^3 *in 2022-2026 ten opzichte van 2021*
IJsseldelta	7737690	Baggerschip	2010	3.080	4.469	0,5% reductie per m^3 *in 2022-2026 ten opzichte van 2021*
Ecodelta	9822619	Baggerschip	2018	5.738	10.963	1,5% reductie per m^3 *in 2022-2026 ten opzichte van 2021.*
Maasmond	8862129	Waterinjectie	1931	384		0,25% reductie per uur *in 2022-2026 ten opzichte van 2021*
Aquadelta	9941831	Waterinjectie	2021	440		12,5% reductie per uur in 2022-2026 ten opzichte van de “Maasmond” in 2021.
Pieter Hubert	binnenvaart	Baggerschip	1962	850		0,5% reductie per m^3 *in 2022-2026 ten opzichte van 2021*

2.5 Energie-efficiëntie van de vloot

Voor de grootste baggerschepen van Van der Kamp zijn individuele energie-efficiëntiedoelstellingen geformuleerd. Verhogen van de energie-efficiëntie kan leiden tot CO2-reductie. Meer informatie over energie-efficiëntie op de individuele schepen is te vinden in de afzonderlijke Ship Energy Efficiency Management Plans (“SEEMPs”) die voor elk schip opgesteld zijn. Dit geldt niet voor de Maasmond, Aquadelta en de Pieter Hubert.

3. Plan van Aanpak

Dit Plan van Aanpak beschrijft de maatregelen die vanaf 2012 tot en met heden getroffen zijn. Verder worden de maatregelen steeds aangevuld met nieuwe maatregelen en inzichten die er zijn om de reductiedoelstellingen te behalen. Hierbij is specifiek aandacht voor de wijze waarop deze maatregelen ingezet worden binnen de projecten. Door alle getroffen maatregelen van de afgelopen jaren is de directie van mening dat reductie van de uitstoot steeds lastiger wordt en zijn van mening dat wij de komende jaren onze uitstoot met ongeveer 1% willen verminderen ten opzichte van 2021. Maar indien er mogelijkheden tot reductie zijn zullen wij die meenemen in het volgend overzicht. In onderstaande overzichtstabel worden de maatregelen kort weergegeven; een uitgebreidere toelichting volgt na de tabel.

	Maatregel	**Onderdeel**	**Scope**	**Emissiestroom**
1. Bagger				
1.1	Stand-by-tijd motoren terugdringen (in uitvoering)	bagger	1	brandstof schepen
1.2	Ontgassingssysteem vervangen (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.3	Pomp vervangen (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.4	Diepgang verhogen (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.5	Vervangen voortstuwingsmotoren (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.6	Aanpassen voorschip (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.7	Spudpalen aanbrengen (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.8	Beunvergroting (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.9	Vervangen jetpompen (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.10	Aanpassing jetsysteem (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen
1.11	Toepassen LED-schijnwerpers (in uitvoering)	bagger	1	brandstof schepen
1.12	Baggerschip met aandrijving op LNG (gerealiseerd)	Bagger	1	brandstof schepen
1.13	Plaatsen van een schot in het beun (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.14	Aanpassing jetsysteem (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.15	Optimale werkwijze op de “Ecodelta” (gerealiseerd)	Bagger	1	brandstof schepen
1.16	Luchtinjectie op de boegschroef (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.17	Bediening van het vizier van de baggerpomp (in uitvoering)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.18	Vervangen van beunverlichting door LED (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.19	Vervangen voortstuwingsmotoren (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.20	Havenset op LNG is tevens een keteninitiatief (gerealiseerd)	Bagger	1	Brandstof schepen
1.21	Vergroten van de beuninhoud van de “Pieter Hubert”	Bagger	1	Brandstof schepen

1.22	Verminderen van het gebruik van pilotfuel	Bagger	1	Brandstof schepen
1.23	Inzetten van een systeem op een van onze baggerschepen die leidt tot een efficiëntere verbranding van de brandstoffen.	Bagger	1	Brandstof schepen
1.24	Het inzetten van katalysatoren op de motoren	Bagger	1	Brandstof schepen
1.25	Bouw van een nieuw waterinjectievaartuig	Bagger	1	Brandstof schepen
1.26	Frequentieregelaars op pompen	Bagger	1	Brandstof schepen
1.27	Vervanging van de boegschroefmotor	Bagger	1	Brandstof schepen
	2. Elektriciteit beton/cement/bagger			
2.1	Gebruik langzame schroef (in uitvoering)	beton	2	elektriciteit
2.2	Compressor onderhouden (in uitvoering)	beton	2	elektriciteit
2.3	Compressoren terminal Moerdijk vervangen (gerealiseerd)	Cement	2	elektriciteit
2.4	Onderzoeksmaatregelen betoncentrale vervallen)	beton	2	elektriciteit
2.5.	Verwarming lager in opslag loods	Bagger	2	elektriciteit
2.6.	Onderzoek naar rendement zonnepanelen en de piekbelasting van het elektraverbruik	Bagger	2	elektriciteit
	3. Mobiliteit			
3.1	aanschaf energiezuinige bedrijfswagens (regelmatig)	algemeen	1	bedrijfswagens
3.2	Aanschaf van schonere vrachtauto's (regelmatig)	beton	1	bedrijfswagens
3.3	Vervanging droge door natte centrale	beton	1	bedrijfswagens
3.4	Autobanden op juiste spanning houden (gedragsmaatregel)	algemeen	1	bedrijfswagens
3.5	Combineren van overleggen (gedragsmaatregel)	algemeen	2	zakelijke kilometers
	4. Facilitair hoofdkantoor			
4.1	Gedragsmaatregelen verwarming (in uitvoering)	algemeen	1	verwarming
4.2	Vervanging enkel glas naar Van-Ruysdaelglas (begane grond) (gerealiseerd)	Algemeen	1	verwarming
4.2	Vervanging enkel glas 1e etage naar dubbel glas (gerealiseerd)	algemeen	1	verwarming
4.3	Onderzoeksmaatregelen verwarming (gerealiseerd)	algemeen	1	verwarming
4.4	Isoleren van het dak van het hoofdkantoor	algemeen	1	verwarming
4.5	Verlichting aanpassen (in uitvoering)	algemeen	2	elektriciteit
4.6	Gedragsmaatregelen elektriciteit (in uitvoering)	algemeen	2	elektriciteit
4.7	Overstappen naar groene stroom (gerealiseerd)	algemeen	2	elektriciteit
4.8	Aanbrengen van screens voor de ramen (gerealiseerd)	algemeen	2	elektriciteit
4.9	Vervangen van TL-bakken door LED-bakken	algemeen	2	elektriciteit
4.10	Vervangen van lampen en spots door de LED-variant	algemeen	2	elektriciteit
	5. ***Onderzoeksmaatregelen vloot***			
5.1	Onderzoek nieuw voortstuwingssysteem (gerealiseerd)	bagger	1	brandstof schepen

5.2	Onderzoek gebruik alternatieve brandstoffen-gasolie met een additief (onderzocht en niet geïmplementeerd)	bagger	1	brandstof schepen
5.3	Onderzoek gebruik alternatieve biobrandstoffen	bagger	1	brandstof schepen
5.4	Efficiënt inzetten van de baggerschepen	bagger	1	Brandstof schepen
5.5	Onderzoek van het inzetten van bio-brandstoffen.	Bagger	1	Brandstof schepen
5.6	Onderzoek van het inzetten van een efficiënt verbrandingssysteem.	Bagger	1	Brandstof schepen.
5.7	Onderzoek welke motoren geschikt zijn voor katalysatoren	Bagger	1	Brandstof schepen
5.8	Proef met andere verfsoort op de huid van het schip	Bagger	1	Brandstof schepen
5.9	Logging van het verbruik van de “Aquadelta”	Bagger	1	Brandstof schepen

3.1 S.E.E.M.P.

In het kader van de energie-efficiëntiedoelstellingen zijn voor de drie baggerschepen in de SEEMPs individuele maatregelen per schip opgenomen. Maatregelen die voor alle schepen gelden of die een grote investering vereisen zijn meegenomen in bovenstaande tabel. Voor meer informatie over deze maatregelen en de individuele maatregelen per schip, zie de SEEMPs. Alle maatregelen maken deel uit van de energiemanagementcyclus van Van der Kamp (zie ook het Kwaliteitsmanagementplan).

3.2 Onderzoeksmaatregelen vloot

3.6 Onderzoeksmaatregelen vloot

Deze maatregelen betreffen onderzoek naar verdere mogelijkheden om CO2 en energie te reduceren. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen hier maatregelen uit voortvloeien die CO2-reductie tot gevolg hebben. Deze onderzoeksmaatregelen zijn samen met een aantal individuele maatregelen per schip onderdeel van de SEEMPs van de Hein, de IJsseldelta en de Rijndelta. Uit deze onderzoeksmaatregelen is naar voren gekomen dat wij in oktober 2016 opdracht hebben gegeven tot de bouw van een sleephopperzuiger, genaamd “Ecodelta”, welke een duale aandrijving heeft van zowel LNG als dieselolie. De “Ecodelta” is in december 2018 in de vaart gekomen en wordt onder anderen ingezet gaat worden in onze EMVI-projecten. Tevens is gelijktijdig de “Rijndelta” uit de vaart genomen en zal worden gesloopt.

Op dit moment zijn wij bezig met het onderzoeken in welke mate het bedrijfseconomisch mogelijk is BIO-brandstoffen in plaats van de gebruikelijke brandstoffen in te zetten. Als alternatief van de gasolie 10 ppm de HVO-30, HVO-50 en HVO. Voor de GTL als alternatief de ChangeTL in te zetten. Op dit moment vaart de “Ecodelta” op GTL in plaats van gasolie 10 ppm naast de LNG. Tevens onderzoeken wij op welke manier het verbrandingsproces in de motoren ten volle kunnen worden benut en het afvangen van de giftige uitlaatgassen.

Verder zijn wij steeds op zoek naar de meest efficiënte manier van inzetten van onze schepen en het benutten van het draagvermogen van het schip. Daarnaast wordt er door de technische dienst in samenspraak met de bemanning van de schepen op welke manier en met welke aanpassingen de laad- en loscapaciteit kan worden vergroot. In 2025 zullen wij verschillende soorten verf onderzoeken die de weerstand van de schepen tijdens het varen zullen verminderen.

Onderzoek naar de motoren welke uitgerust kunnen worden met katalysoren. Verder hebben wij in 2024 een logging bijgehouden van de motoren van de “Aquadelta”. De resultaten die dit opgeleverd hebben zullen wij in 2025 inzetten om een besparing van enkele % brandstoffen te realiseren.

3.3 Projecten met gunningsvoordeel

DDe projecten met gunningsvoordeel zijn “Depot Hollandsch Diep”, “Perceel Z met directievoering Havenbedrijf Rotterdam” (opgeleverd op 31 december 2023), “Perceel OME met directievoering Havenbedrijf Rotterdam”, “Perceel 4 met directievoering van zowel Rijkswaterstaat als het Havenbedrijf Rotterdam” en “Perceel 6 (waddengebied) met directievoering Rijkswaterstaat”. Op de percelen 4 en 6 hebben wij ingeschreven met een projecttrede 5. De schepen die bij perceel 4 worden ingezet zijn de “Hein” en de “Ecodelta” in verband met de berekende MKI-waarden waarbinnen dit project moet worden uitgevoerd. De “Pieter Hubert”, “IJsseldelta”, “Maasmond” en de “Aquadelta” kunnen eventueel als scope 3 schepen worden ingezet. Voor perceel 6 wordt de “Pieter Hubert” ingezet. Over deze twee projecten zullen wij apart publiceren. In verband met de trede 5 classificatie zullen wij binnen de keten het initiatief beschrijven van het inzetten van een havenset die op LNG wordt aangedreven. Voor informatie over Percelen 4 en 6 verwijzen naar de separate informatie over de website inclusief het genoemde keteninitiatief.

Van de bovenstaande maatregelen zijn alle maatregelen welke betrekking hebben op de schepen van toepassing inclusief de genoemde besparingen op de genoemde werken met gunningsvoordeel. In verband met de complexheid van het werk zullen er geen specifieke besparingen door de schepen worden gerealiseerd. Daar er in de havens van genoemde projecten onvoldoende walstroom voorhanden is kunnen wij hier geen gebruik van maken. Verder is het aanwenden van alternatieve energiebronnen geen optie.

3.4 Informatiebehoefte

Voor de onderzoeksmaatregelen geldt dat er eerst meer onderzoek gedaan moet worden om de informatie te verzamelen die nodig is om een beslissing te nemen en de maatregelen ook effectief in te voeren.
Voor de maatregelen met betrekking tot de schepen is informatie verzameld door de technische dienst over de effecten en benodigde investeringen.

3.5 Monitoring en meting

In het Kwaliteitsmanagementplan staat de CO_2-management stuurcyclus beschreven. In de stuurcyclus is opgenomen dat regelmatig gecontroleerd wordt of de maatregelen effectief zijn en wat de gerealiseerde besparing is. Deze informatie wordt ook meegenomen in de halfjaarlijkse Periodieke Rapportage. De Energiemanager draagt zorg voor de uitvoering van regelmatige meting en monitoring.

3.6 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen

Indien afwijkingen geconstateerd worden, kan afhankelijk van de ernst en duur van de afwijking bijgestuurd worden in de genomen maatregelen. In geval van grote afwijkingen kan in overleg met de directie besloten worden om maatregelen aan te passen of te vervangen. Indien nodig kan ook besloten worden om aanvullende maatregelen te nemen.

4. Deelname aan- en initiatie van initiatieven

In het Energie Audit verslag is een overzicht gegeven van de huidige initiatieven binnen de sector op het gebied van energie- en CO_2reductie. Op basis van de informatiebehoefte die voor aankomende periode is vastgesteld binnen het managementoverleg (zie § 3.4) is gekozen om deel te (blijven) nemen in de volgende initiatieven.

4.1 Extern Initiatief: ESI

ESI, initiatief van o.a. Port of Rotterdam, waarin schepen worden opgenomen en gerangschikt op milieu-indicatoren, waaronder CO_2. Daarnaast vindt er binnen dit initiatief 2x per jaar een stakeholdersbijeenkomst plaats waarin Van der Kamp de rol en positie van CO_2 binnen deze index kan bespreken, mede op basis van eigen ervaringen. Van der Kamp heeft deelgenomen aan de vergaderingen in Rotterdam (2013) en Hamburg (2015).

4.2 CO2-reductie bij het Kust- en Vaargeulonderhoud.

Een onderzoek op verzoek van Rijkswaterstaat gehouden door Royal HaskoningDHV onder de diverse partijen in Nederland. Bagger- en Aannemingsmaatschappij Van der Kamp B.V. is een van der ondervraagde partijen geweest in dit onderzoek. Het rapport is in ons bezit.

4.3 Marktconsultatie.

Bagger- en Aannemingsmaatschappij Van der Kamp B.V. heeft meegedaan aan verschillende marktconsultaties van Rijkswaterstaat. Dit betreft de routekaart naar suppleties van RWS in 2030 klimaatneutrale werkwijze.

4.4 Marktconsultatie Innovaties in de Kustlijnzorg (IKZ)

Bagger- en Aannemingsmaatschappij Van der Kamp B.V. doet mee aan de marktconsultatie Innovaties in de kustlijnzorg van Rijkswaterstaat. De heer Veerman is o.a. naar de vergadering geweest. Een verslag van deze vergadering is in ons bezet. De heer Faasse heeft in het kernteam kustkwaliteit Den Haag zitting gehad. De heer Strijker is naar de marktinformatiedag geweest. De heer Veerman heeft in januari 2020 meegedaan met de enquête van de Kustlijnzorg ten aanzien van de stikstofuitstoot. Hiervan is een rapport beschikbaar. Regelmatig hebben wij deelgenomen aan de consultaties van de CO_2-reductie bij het Kust- en Vaargeulonderhoud 2020 en die van suppleties in de periode tot en met 2019. De heren Veerman en Strijker hebben meegewerkt aan de volgende dagen: Marktconsultatie Individueel (beide), Innovaties in de Kustlijnzorg, Kustlijnzorg-markt. Deze innovatie bijeenkomsten worden nog regelmatig gehouden in samenwerking mat Rijkswaterstaat.

4.5 Dutch Coast Line Challenge (DCC)

Bagger- en Aannemingsmaatschappij Van der Kamp B.V. heeft meegedaan aan de marktconsultatie Dutch Coast Challenge (DCC). De heer Veerman is naar de vergadering van geweest. Een verslag van deze vergadering is ons bezet. Verder hebben wij meerdere documenten zowel op papier als digitaal van de werkgroepen IKZ en DCC.

4.6 Baggersymposium.

De heren Faasse en Strijker zijn naar het Baggersymposium geweest.

4.7 Symposium Toekomst Baggerindustrie

De heer Strijker is naar bovengenoemde symposium geweest.

4.8 Jaarlijks in oktober/november waterbouwdag.

Jaarlijks gaan wij in wisselende samenstelling naar de jaarlijkse waterbouwdag waarbij de laatste innovaties worden besproken over het besparen van de uitstoot van de diverse gevaarlijke stoffen.

4.9 Baggernetdag “Bagger als grondstof”

De heer Veerman heeft meegedaan met een online webinar van het Platform Baggernetdag. Een vervolg webinar hebben wij bijgewoond met als thema: “Winnen wat van waarde is; over terugwinning van grondstoffen uit baggerspecie, maaisel en zuiveringsslib”

.

4.10 Duurzaam inkopen Baggermarkt.

De heren Faasse en Strijker hebben deelgenomen aan een interview geïnitieerd door Rijkswaterstaat betreffende dit onderwerp.

4.11 Rijkswaterstaat Marktdag (webinar 2020).

De heer Veerman heeft aan deze digitale marktdag met onderliggende thema: Duurzaam en digitaal naar een vitale infra. Verder heeft de heer Strijker deelgenomen aan de Rijkswaterstaat marktdag. De laatste jaren is deze marktdag niet meer digitaal.

4.12 Ketenoverleg met Future Fuels.

De heer Strijker heeft regelmatig overleg met de diverse betrokken partijen over de mogelijkheden van het gebruik van Bio brandstoffen zoals HVO, MDO-bio en bio-LNG.

4.13 Werkgroepen van Nederlandse samenwerkingsverbanden.

Op Nederlands niveau bestaat het samenwerkingsverband CEDA-NL. Duurzaamheid en CO2 staat hierbij steeds vaker en prominenter op de agenda: CO2 is een onderwerp dat EUDA op brancheniveau op wil pakken. Van der Kamp neemt reeds in dit overleg deel.

4.14 Werkgroepen van Europese samenwerkingsverbanden.

Op Europees niveau bestaat het samenwerkingsverband EUDA. Duurzaamheid en CO2 staat hierbij steeds vaker en prominenter op de agenda: CO2 is een onderwerp dat EUDA op brancheniveau op wil pakken. Van der Kamp neemt reeds in dit overleg deel.