

EMISSIEVRIJ IN 2035

VERSLAG 2024

**HUTCHISON PORTS ECT DELTA
HUTCHISON PORTS ECT EUROMAX**

Rotterdam, juni 2024



INLEIDING

Het Duurzaamheidsrapport 2024 is het derde in rij van jaarlijkse duurzaamheidsrapportages, waarmee Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT) in 2022 is gestart. Met deze rapportages willen wij inzicht geven in onze ambities en de behaalde resultaten; in dit geval over 2023. Uiteraard zijn wij in voorbereiding op de veel uitgebreidere rapportageplicht die voor ECT vanaf 2025 (eerste jaar waarover gerapporteerd moet worden) geldt in het kader van de 'Corporate Sustainability Reporting Directive' (CSRD).

ECT wil de ecologische impact van haar bedrijfsactiviteiten terugdringen. ECT gaat hierbij uit van haar eigen verantwoordelijkheid richting klanten, medewerkers, de omgeving, maatschappij en aandeelhouder. ECT onderschrijft ook het nationale en internationale overheidsbeleid om de klimaatverandering tegen te gaan. Dit beleid kan alleen maar slagen als het reële en haalbare maatregelen omvat, die rekening houden met de concurrentiepositie van het bedrijfsleven en een gezond level playing field.

ECT maakt onderdeel uit van Hutchison Ports, de divisie havens en aanverwante diensten van CK Hutchison Holdings Limited in Hong Kong. Hutchison Ports is 's werelds leidende haven-investeerder, -ontwikkelaar en -operator met een netwerk van havenactiviteiten in 53 havens verspreid over 25 landen in Azië, het Midden-Oosten, Afrika, Europa, Amerika en Australazië.

Hutchison Ports heeft zich ten doel gesteld om in 2050 emissievrij te zijn. Het Science Based Targets-initiatief (SBTi) heeft bevestigd dat de netto nul emissie doelstelling en het traject daarnaar toe van Hutchison Ports overeenkomen met de netto nul emissie criteria van SBTi en in lijn zijn met het traject om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C boven het pre-industriële niveau. Om de doelstellingen voor de reductie van de broeikasgasemissies te bereiken, heeft Hutchison Ports een strategische routekaart ontwikkeld, die rekening houdt met het emissiepatroon uit het verleden, het toekomstplan voor de elektrificatie van het equipment, de adoptie van hernieuwbare energie en alternatieve brandstoffen.

Als onderdeel van Hutchison Ports onderschrijft ECT uiteraard die routekaart, maar heeft tegelijkertijd haar eigen ambities aangescherpt. ECT heeft zich ten doel gesteld om in 2035 emissievrij opereren.

ECT DELTA EN ECT EUROMAX OP WEG NAAR ZERO EMISSIONS



2. HUTCHISON PORTS ECT ROTTERDAM (ECT)

ECT exploiteert in Rotterdam de ECT Delta terminal en de ECT Euromax terminal. Beide gelegen op de Maasvlakte, direct aan de Noordzee. Beide terminals zijn gespecialiseerde containerterminals waar ECT gemiddeld jaarlijks zo'n 6-7 miljoen TEU afhandelt. De containers worden aan- en afgevoerd via deepsea schepen, feederschepen, binnenvaartschepen, treinen en vrachtwagens.

Naast de terminalactiviteiten in Rotterdam exploiteert ECT ook inland terminals in Venlo (NL), Moerdijk (NL, 50-50 joint-venture), Duisburg (D) en Willebroek (B). Onder de naam 'Hutchison Ports Europe Intermodal' (HPEI) biedt ECT rederijen, logistieke dienstverleners en verladers een uitgebreid netwerk van hoogfrequente spoor- en binnenvaartdiensten. Deze verbinden de deepsea terminals in Rotterdam rechtstreeks met een aanzienlijk aantal eigen en niet eigen inland terminals op strategische locaties in de Europese markt. Een groot deel van de eigen treindiensten gebruikt duurzame energie.

Met het continu in ontwikkeling zijnde digitale platform 'MyTerminal' zet ECT inmiddels grote stappen in de verdere ontsluiting van real time operationele informatie via een online platform. Deze dienstverlening t.b.v. diverse klantgroepen zorgt voor efficiëntere en duurzamere logistieke processen.

De doelstelling om in 2035 emissievrij te opereren betreffen zowel de ECT Delta en ECT Euromax terminals als de inland terminals van ECT. Voor het intermodale vervoer zal ECT meestappen met de technische ontwikkelingen.

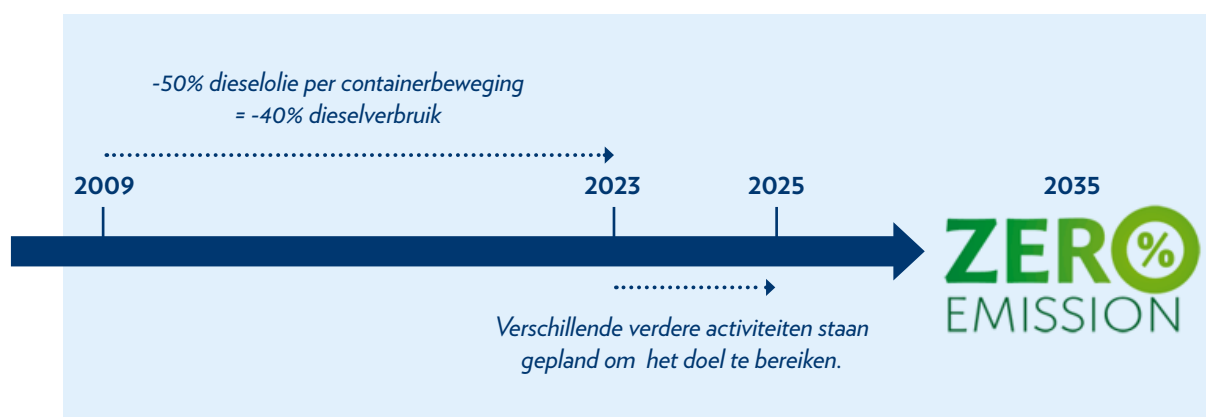
Het duurzaamheidsbeleid van ECT richt zich op dit moment vooral op de zgn. scope 1 en 2 uitstoot. Dit betreft met name het elektrificeren van het eigen equipment, zoals straddle-carriers, terminal trekkers en automatisch gestuurde voertuigen (AGV). In 2023 is 50% van het elektriciteitsverbruik van ECT afkomstig van hernieuwbare bronnen, in 2024 zal dit percentage minimaal hetzelfde zijn. ECT is gestart met het in kaart brengen van haar scope 3 emissies, en vervolgens zal beleid volgen om deze te beperken.

Onderwerpen die voor ECT van belang zijn, betreffen o.a.:

- het realiseren van walstroomfaciliteiten voor deepsea schepen en feeders;
- de verdere verduurzaming van het equipment;
- het verbeteren van de energie efficiency van de gebouwen;
- voldoen aan de eisen gesteld aan werkgebonden personenmobiliteit, en
- duurzaam achterlandvervoer via Hutchison Ports Europe Intermodal.

3. ECT'S ROUTEKAART

De afgelopen jaren stonden vooral in het teken van het verder optimaliseren van de bestaande processen en investeringen in energie efficiënt equipment, zoals hybride automatisch gestuurde voertuigen (AGV's), hybride straddle carriers, elektrische bedrijfsauto's en de aanleg van de daarbij horende infrastructuur, zoals laadpalen. Daarnaast is er vol ingezet op het realiseren van de noodzakelijke randvoorwaarden voor de energietransitie, zoals voorbereidende studies, engineering van elektrische infrastructuur en de aanvraag voor de noodzakelijke verhoging van de capaciteit van de netaansluiting.



Voor de periode 2023 – 2026 staan de volgende activiteiten gepland:

- Vergroten van de netcapaciteit inclusief de aanleg van de daarbij horende infrastructuur.
- Uitbreiden van het netwerk van EV-laadpalen.
- Ingebruikname van volledig elektrische terminaltrucks.
- Ingebruikname van elektrische straddle carriers.
- Elektrificeren van het bedrijfswagenpark.
- Aanleg van walstroomvoorzieningen.
- Verdere vervanging van diesel aangedreven AGV's door hybride AGV's. De overgang naar volledig elektrisch zal geleidelijk moeten plaatsvinden, omdat deze overgang ingepast moet worden in de bestaande terminal lay-out.
- Voorbereiding elektrische infrastructuur t.b.v. het kunnen gaan laden van batterij aangedreven AGV's.
- Overstap op door Europese zonne- en windenergie opgewekte elektriciteit.

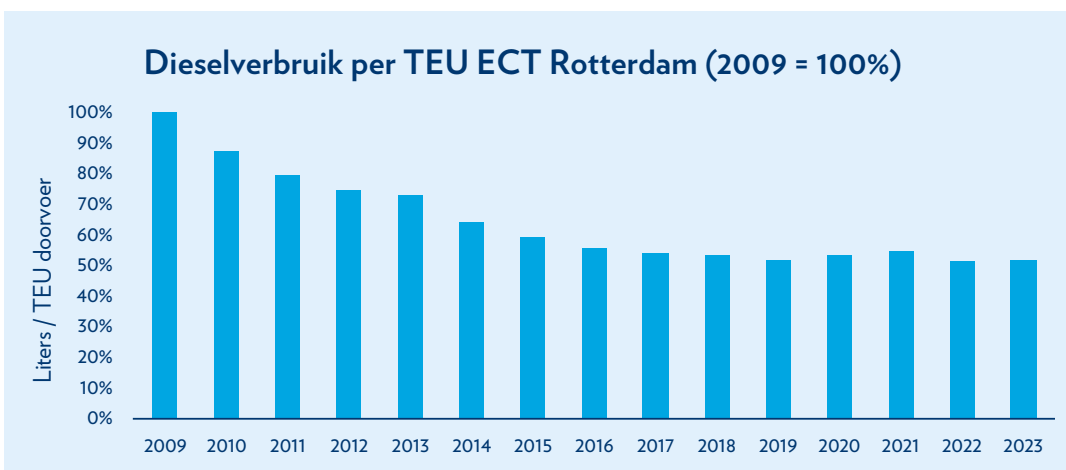
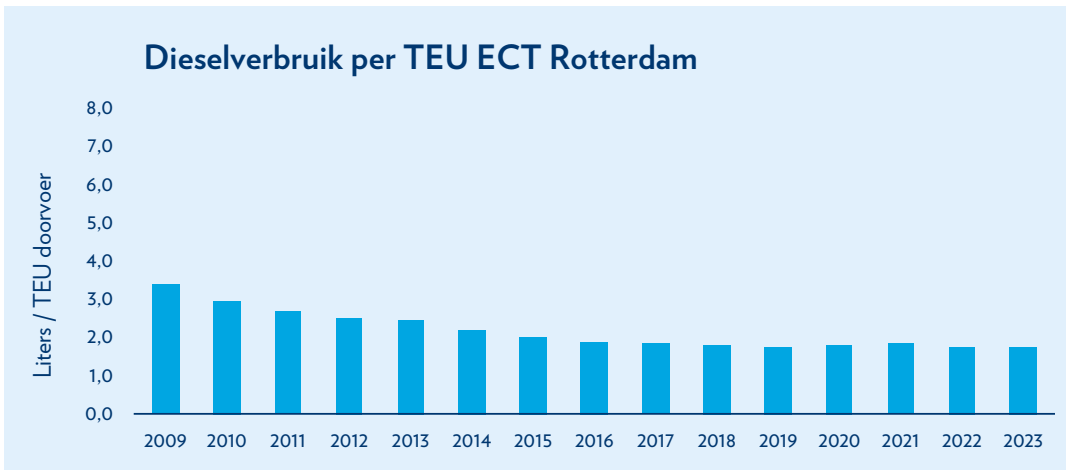
Bovenstaande opsomming is niet limitatief; er kunnen kansrijke projecten aan worden toegevoegd.

4. PERFORMANCE 2023

Hieronder is een aantal gegevens opgenomen dat inzicht geeft in de duurzaamheidsperformance van ECT.

4.1 DIESEL

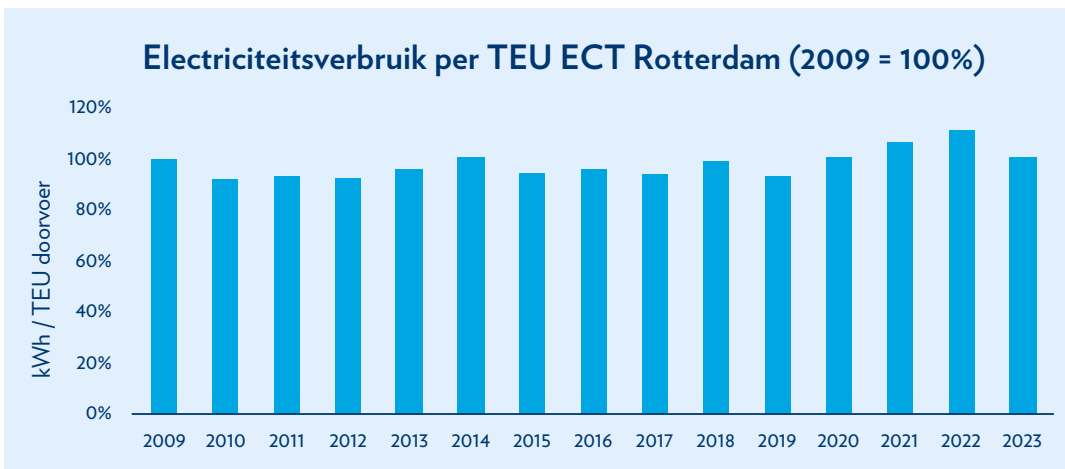
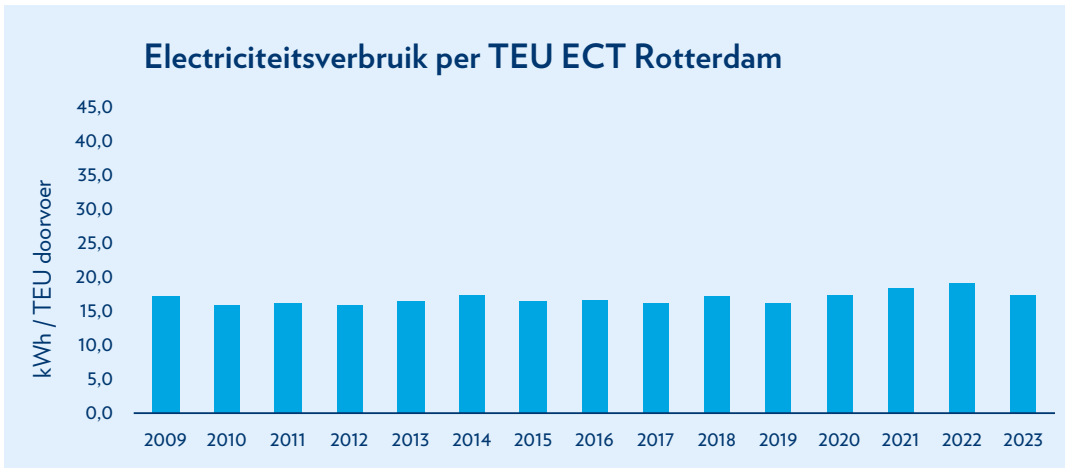
Ten opzichte van 2009 heeft ECT een besparing gerealiseerd van bijna 50% op haar dieselconsumptie per containerbeweging. In totaal betekende dit een verlaging van meer dan 40% van de consumptie van dieselolie. Ondanks een iets hoger verbruik in 2023 t.o.v. 2022 is het de verwachting dat deze trend zich doorzet in de komende jaren onder andere door de ingebruikname van nieuwe hybride AGV's, elektrificatie van equipment en efficiëntere logistiek. De lichte toename in verbruik in 2023 t.o.v. 2022 heeft te maken met een lagere bezettingsgraad.



4.2 ELEKTRICITEIT

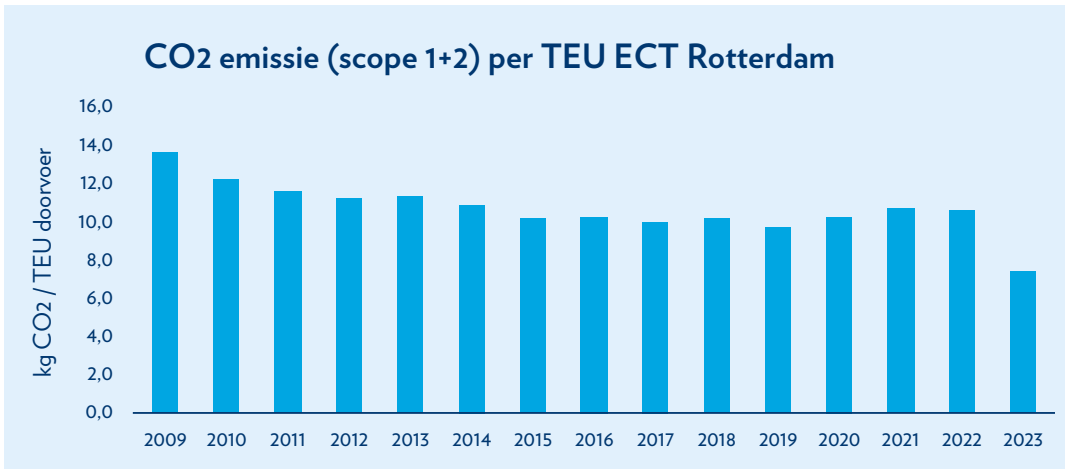
Het lagere elektriciteitsverbruik per TEU in 2023 t.o.v. de vorige twee jaren is het gevolg van lagere reefer volumes en een kortere verblijftijd. De verwachting is evenwel dat dit kencijfer zal gaan stijgen onder invloed van verdere elektrificatie.

De in 2023 ingekochte elektriciteit bestond voor 50% uit door Europese wind- en zonne-energie opgewekte elektriciteit. Hiermee daalt de CO₂ uitstoot van ECT, zie ook 4.3.



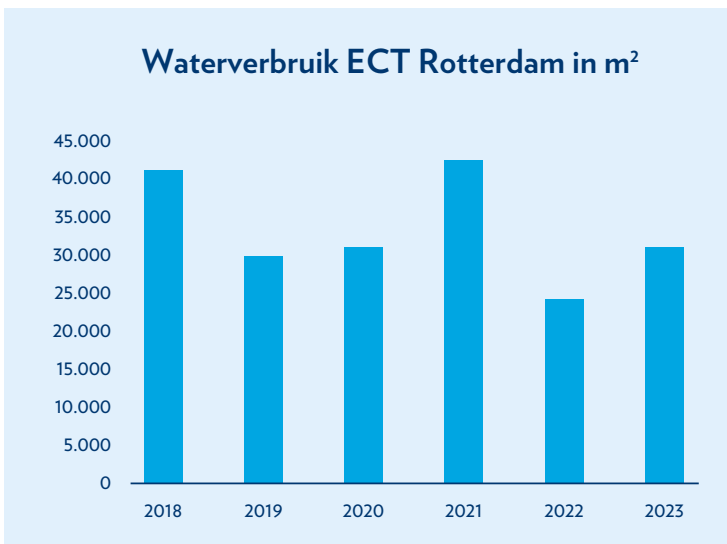
4.3 CARBON FOOTPRINT

De CO₂ uitstoot van ECT is in 2023 significant lager door de inkoop van groene energie.



4.4 WATER

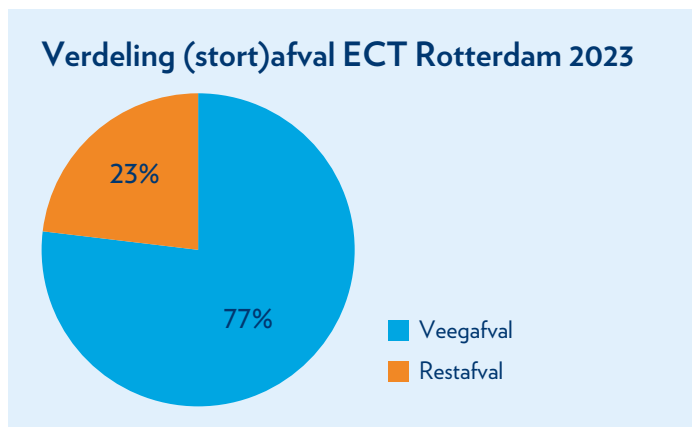
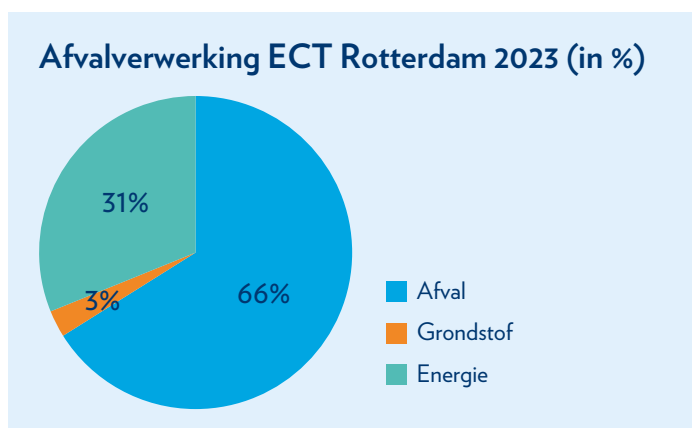
Het waterverbruik binnen ECT is sterk variabel en afhankelijk van de werkzaamheden die op de terminal worden uitgevoerd. Onder andere het meermaals doorspoelen van de bluswatervoorzieningen als vereiste in de omgevingsvergunningen van ECT zorgt voor een verhoging van het watergebruik.



4.5 AFVAL EN RECYCLING

ECT heeft meerdere afvalstromen te denken aan veegafval, hout, metalen, gevaarlijke afvalstromen en restafval. Helaas hebben we in 2023 geen verdere daling kunnen inzetten van de afvalstroom en is er zelfs een stijging van 9,5% geweest in het totale afvalgewicht. Dit heeft voornamelijk te maken met een grote stijging in het veegafval dat op de terminal is ontstaan. Daarnaast is er veel projectmatig afval, bijvoorbeeld sloopafval van kranen, dat ook heeft bijgedragen aan deze stijging.

Door het gescheiden aanleveren van afval kon 34% van de totale afvalstroom gerecycled worden en uiteindelijk als grondstof ingezet worden of worden omgezet naar (groene) energie. De verschillende recyclingsvormen zijn goed voor 22.666 kg vermeden CO₂ uitstoot. Afval dat niet gerecycled kan worden, 66% in 2023, wordt gestort.



Het overgrote deel (77%) van het afval is afkomstig van veegwerkzaamheden. De hoeveelheid hiervan hangt af van de weersomstandigheden en werkzaamheden in de directe omgeving van de terminals. Dit afval is momenteel niet geschikt voor enige vorm van recycling (afvalstroom is door TNO gecertificeerd), waardoor het percentage van stortafval binnen ECT in verhouding hoog is.