

6 september 2014 zaterdag

Een duurzame haven

Allard Castelein is de nieuwe directeur van het Havenbedrijf Rotterdam. De man die als student in de operatiekamer van het Erasmus MC stond en voor Shell vooral in het buitenland aan de slag was, heeft veel met een duurzame haven. NICO DE VRIES

Geboren: 1958, in Rotterdam.

Opleiding: Studeerde medicijnen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Loopbaan: Koos in 1987 voor een carrière bij Shell. Na verschillende functies in achtereenvolgens Maleisië, Hongkong, Saudi-Arabië en Engeland klom hij er in 2009 op tot vice-president Environment. Sinds 1 januari is Castelein de CEO van het Havenbedrijf Rotterdam.

Privé: Getrouwd, twee kinderen.

„Waarom zouden we hier geen afval verwerken tot grondstof? Of uit biomassa energie winnen of nieuwe plastics ontwikkelen?”

Voor een havendirecteur heeft u het erg vaak over de natuur en over onze planeet die leefbaar moet zijn voor ons en onze kinderen.

„Er zijn leiders die vinden dat je het welzijn van de planeet gelijk op moet laten gaan met economische ontwikkelingen. Ik behoor tot die groep. Als ik over de Landtong bij Rozenburg rijd, kan ik genieten van dat mooie stukje natuur. Maar ik beseft ook dat ik door een haven rijd. De haven is een industrieel complex. Juist omdat het zo groot is, zijn er kansen om de druk op het milieu serieus te verkleinen. Neem het plan om restwarmte van de industrie te gebruiken voor stadsverwarming en de kassen in het Westland. Als dat plan wordt uitgevoerd, realiseren we in een keer 20 procent van de energie-efficiencydoelstelling van het Nationaal Energieakkoord.”

Of is duurzaam een modewoord om de problemen te verbloemen?

„Nee. We werken aan het schoner en duurzamer maken van de haven. Zie de introductie van LNG (liquified natural gas, red.) als brandstof voor de scheepvaart. Een ander voorbeeld is dat we met het Wereld Natuur Fonds de oevers van de Nieuwe Waterweg aantrekkelijker gaan maken voor vissen en vogels door de bodem te verruwen. En wat denk je van dat mooie strand op de Tweede Maasvlakte met haar zeehonden?”

Mag zijn, maar ondertussen komt er rook uit de pijpen van de industrie. Leuk voor het milieu.

„Industrie zonder schoorstenen bestaat nog niet. Maar de industrie wordt jaar op jaar wel steeds schoner. Zie de metingen van de DCMR Milieudienst Rijnmond. En door de bedrijven nog meer van elkaars producten en reststromen gebruik te laten maken, door ze met leidingen aan elkaar te koppelen, maken we de industrie nog efficiënter en schoner. We zijn hard bezig

om oplossingen te vinden voor de CO2-uitstoot. Samen met de gemeente werken we aan een verbod op het varend ontgassen van de tanks op binnenvaartschepen. Niemand kan zeggen dat de haven wat betreft duurzaamheid verzaakt. Nee, we moeten er eerder voor waken niet te ver voor de muziek uit te lopen."

Niet voor de muziek uit te lopen?

„Milieu- en duurzaamheidsvraagstukken zijn internationaal. Transport gaat de hele wereld over en de petrochemische concerns zijn wereldspelers. Een leefbare planeet maak je met zijn allen."

Idealistisch dus?

„Nee, ik geef om de natuur, het milieu, het klimaat. Maar ik zie die zorg voor onze leefomgeving niet los van de economische ontwikkelingen. Een duurzame wereld maak je samen. De tijd dat bedrijven de dingen alleen deden, ligt achter ons. Net zoals de tijd dat de samenleving voor de oplossing van alles naar de overheid wees. Tegenwoordig praat iedereen mee: bedrijven, bewoners, overheden, milieugroeperingen. We kunnen de grote problemen niet aanpakken als we alleen staan. Daarin moeten we anderen meekrijgen."

Dat is regionaal, maar hoe zit dat landelijk? En internationaal?

„Natuurlijk hopen we dat de andere havens ons volgen. Rotterdam wil graag dat schepen meer op LNG gaan varen, omdat dat veel beter is voor de luchtkwaliteit. LNG is een schonere brandstof dan stookolie en diesel. Maar dat kan alleen als meerdere havens zich daarvoor inzetten. Als ook Bremen, Hamburg, Le Havre en Antwerpen met gelijke maatregelen komen en de Europese Unie met de nodige regelgeving op dit vlak. De binnenvaart stapt pas over op LNG als je het ook buiten Rotterdam kunt tanken. Dat betekent dat je heel veel moet organiseren voor je zo'n verandering voor elkaar krijgt."

Hoe denkt u met uw burens om te gaan?

„Door met ze in gesprek te gaan. Als ik weet welke problemen de burens ervaren, kan ik vanuit de haven samen met hen en andere belanghebbenden op zoek naar oplossingen. Ons streven is de haven te ontwikkelen, te laten groeien en tegelijk de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Zo installeren we op dit moment 'we-noses', een netwerk van elektronische neuzen die de luchtkwaliteit in en om de haven in de gaten houden."

Maar ondertussen kijken mensen tegen foelieijke windmolens aan, bijvoorbeeld in Heenvliet en Geervliet.

„Ik denk dat als omwonenden van windmolens eenzelfde profijt trekken als mensen nu doen van bijvoorbeeld een zonnepaneel, we heel anders tegen die molens gaan aankijken. En ook belangrijk: door meer windmolens in en direct om de haven te plaatsen blijft bijvoorbeeld in de Hoeksche Waard het landschap opener. We hebben met elkaar besloten meer windenergie te gaan gebruiken en minder fossiele brandstoffen. Dan moeten we ook locaties voor de windmolens vinden."

Een haven die zich beijvert voor windenergie? Een paar van uw grote huurders zullen dat niet prettig vinden.

„U doelt op de petrochemische bedrijven? Windenergie past in het streven van de samenleving om meer hernieuwbare energiebronnen in te zetten. Dat is de kant die we hoe dan ook op moeten."

Het petrochemische cluster heeft het zwaar. Door schaliegas is de energieprijs in de VS laag, terwijl het Midden- en Verre Oosten aantrekkelijk zijn om te investeren.

„De toenemende concurrentie van raffinaderijen buiten Europa geeft zorgen, maar is ook een uitdaging. De haven is veelzijdig. We hebben de raffinage, de chemie, de containers, de droge bulk. We moeten meebewegen met de ontwikkelingen. Waarom zouden we hier geen afval verwerken tot grondstof? Of uit biomassa energie winnen of nieuwe plastics ontwikkelen? En ik zie kansen voor de offshore-industrie. De komende jaren moeten honderden olieplatforms, die nu nog op de Noordzee staan, worden ontmanteld. Als we een deel daarvan naar Rotterdam halen, biedt dat veel werkgelegenheid."

Dus, pak 'm beet, in 2030 hebben recyclingbedrijven de plek van de olieraffinaderijen ingenomen.

„Dat is niet wat ik zeg. Zo snel zal het niet gaan. Ik stel dat de rollen veranderen. Groene energie komt op, maar in 2030 staan er nog altijd olieraffinaderijen in de haven. Ook dan nog zal er behoefte zijn aan fossiele brandstoffen."

Maar hoe denkt u een vroegtijdig vertrek van petrochemische bedrijven naar de VS of het Oosten voor te zijn?

„Door bedrijven meer te laten profiteren van elkaars aanwezigheid en ze te helpen elkaars restproducten te gebruiken. Dat kan door de bedrijven nog meer te verbinden en ook de industriële complexen van Rotterdam en Antwerpen aan elkaar te knopen. Zo kunnen we veel energie besparen. Stoom, stroom, halffabricaten; we hebben het allemaal in huis, maar moeten het nog beter benutten."

Een ander hoofdstuk: de containervaart. Er komen steeds grotere boten met `dozen' van verschillende rederijen, die in een mum van tijd op een kade in Rotterdam staan. Hoe krijgt u al die containers op tijd weg? Dat is nu al een probleem.

„Het is geen nieuw fenomeen, maar een volgende stap in een ontwikkeling. Met het Rijk werken we aan een masterplan om er voor te zorgen dat alle containers tijdig bij de klant, waar dan ook in Europa, arriveren. Dat kan met het spoor, de binnenvaart of over de weg. Dichtbij huis komt de Blankenburgtunnel er aan, wordt het spoorknelpunt bij de Calandbrug opgelost en praten we over de A4-Zuid. En niet te vergeten, de bredere, filevrije A15 en de Betuwelijn liggen er al. De Duitsers werken aan vergroting van de spoorcapaciteit aan hun kant van de grens. Het gaat echt de goede kant op."

En de containerterminals op Maasvlakte II zijn nagenoeg klaar.

„Ik denk dat ze in november de eerste schepen zullen ontvangen en hun eerste containers kunnen lossen. Als Havenbedrijf zorgen we er voor dat de wegen, het spoor en de binnenvaartkaden, kortom de hele ontsluiting van de Tweede Maasvlakte, er piekfijn bij ligt. Daar zal het niet aan liggen."

Dus in november hebben we een feestje in de haven?

„Dat weet ik niet. Dat is aan de bedrijven. Maar het zal vast niet onopgemerkt voorbijgaan.”

Is er meer om naar uit te kijken?

„Ik kijk uit naar de Pieter Schelte, het grootste schip ter wereld dat op de Tweede Maasvlakte wordt afgemonteerd. En natuurlijk de aankomst van de Oasis of the Seas, met 6000 passagiers het grootste cruiseschip ter wereld. Ze blijft een paar weken in de haven, voor een onderhoudsbeurt in het mammoetdok van Keppel Verolme. En om bij het nu te blijven: ik kijk natuurlijk uit naar de Wereldhavendagen.”

Als Rotterdammer heeft u die natuurlijk jaar in, jaar uit bezocht.

„Vroeger wel. In mijn studententijd woonde ik in het centrum. Daarna bracht mijn werk voor Shell mij naar veel landen in de wereld. Maar nu ik weer terugben in Rotterdam en er ook woon, ga ik er heen. Het is een uniek feestje om tot in alle vezels van je lijf de energie van de haven te voelen.”