



Donderdag 8 april 2021

Welkom bij het digitaal vragenuurtje

We starten om 19:30 uur

- Zet uw microfoon en camera alvast uit
- Vragen kunt u in de chat stellen (typen), na de presentatie beantwoorden wij uw vragen
- Ivm de privacy wijzen wij u erop dat uw naam en mailadres zichtbaar zijn voor andere deelnemers
- Voor verslaglegging wordt een opname van de meeting gemaakt



Donderdag 8 april 2021

Welkom bij het digitaal vragenuurtje

De sloop van een icoon

ENGIE - Generation Europe



II. Vragen & antwoorden | Digitaal vragenuurtje

Bent u buurman/-vrouw van Centrale Gelderland?

- a)** jazeker, ik woon in (wijk)
- b)** nee, ik heb (werk bij) een bedrijf vlakbij de Centrale
- c)** nee, ik woon/werk niet in de buurt

II. Vragen & antwoorden | Digitaal vragenuurtje

Welke leeftijdsgroep is voor u van toepassing?

- 1) 18-30 jaar
- 2) 31-45 jaar
- 3) 46-60 jaar
- 4) 60 of ouder

I. Introductie | Welkom

I. Welkom

II. Presentatie

1. Kennismaking
2. Teamwerk
3. Aanpak / Planning
4. Springstoffen
5. Effecten op Omgeving

III. Vragen & antwoorden

IV. Afsluiting



III. Presentatie | Kennismaking

ENGIE



De sloop van een icon

Tekst: Joris Jan Voermans
Foto's: Thea van den Heuvel

Kan de schoorsteen niet blijven staan? Het is een vraag die de afgelopen jaren vaak gesteld is. 'Grappig eigenlijk, want vroeger vonden de meesten het niks: het was een lelijk ding dat voor uitstoot zorgde. Nu is het een icon in de skyline van Nijmegen.'

Aan het woord is Fré van Hooren (55), projectleider bij ENGIE van de sloop van Centrale Gelderland. De energiecentrale die in de oksel van de Waal en het Maas-Waalkanaal ligt. 'Tegenwoordig zijn de meningen verdeeld; de één vindt de pijp nog steeds niet mooi, de ander is eraan geteerd.' Los van die meningen is het antwoord echter duidelijk: laten staan is geen optie. 'Dan zouden we hem ook regelmatig moeten onderhouden en dat kost veel geld. Zeker omdat hij gemaakt is om gebruikt te worden; nu er geen warmte meer doorheen gaat, slijt hij veel sneller.'

Veiligheid
Van Hooren, geboren in Delfzijl en woonachtig in het dorp Tricht in West Betuwe, is elke dag op het terrein van de centrale in Nijme-

gen. 'Met een team van vijf man werken we aan de sloop. Daarbij is geen dag hetzelfde, behalve dat elke dag volledig in het teken staat van veiligheid. Welke verborgen risico's zijn er aangeretroffen? Wat moet er gebeuren vóór een bepaald onderdeel gesloopt wordt? Welke andere activiteiten vinden er die dag plaats?'

Ondertussen wordt geprobeerd de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. 'Maar er zijn nou eenmaal momenten dat je ons aan het werk hoort. Bijvoorbeeld bij het crushen van beton. Vroeger werd in de bouw zwaargewapend beton gebruikt, met veel grind erin. Dat krijg je niet kapot zonder lawaai te maken.' Ook is er kans op stofontwikkeling, al wordt dat zoveel mogelijk voorkomen. 'Met vernevelaars creëren we een soort waterscherm en door vooraf de grond nat te spuiten, proberen we overlast te voorkomen. Daarnaast vragen we de sloper bijvoorbeeld om - zeker na 17.00 uur - het schroot in de vrachtwagens neer te leggen, in plaats van het te laten vallen. En om überhaupt geen zware onderdelen te verladen buiten kantooruren.'

Band met omwonenden
Elke klacht wordt volgens Van Hooren serieus

genomen. 'We zoeken altijd contact, leggen uit wat we gedaan hebben en bespreken wat we de volgende keer anders kunnen doen. Overigens merken we ook wel eens dat een klacht niet terecht is. Dan was er bijvoorbeeld stankoverlast, maar bleek dat te komen doordat ze op bedrijventerrein TPN-West met de dakbedekking bezig waren.'

De band met omwonenden noemt hij belangrijk. 'Daarom hebben we ook een informatie-dag en inspraakmomenten georganiseerd en de omgeving laten meedelen. Niet iedereen is blij met alle plannen, maar daar praten we het liefst in het begin van het traject al over, zodat we keuzes kunnen maken die recht doen aan de omgeving.'

Zo is er geen volledig explosieve sloop. 'Veel mensen vinden dat indrukwekkend om te zien, maar welke kant we de boel ook op laten vallen: er is altijd wel iemand die daar behoorlijk last van heeft.' Mogelijk worden onderdelen van de installatie wel met explosieven gesloopt of omgetrokken.

Hefdig
Bij de sloopwerkzaamheden kwam een half

jaar geleden een 52-jarige medewerker om het leven. De man viel van een hoogte van circa vijf meter en overleed ter plekke. 'Dat was heel heilig en verdrietig', aldus Van Hooren. 'Zeker voor de nabestaanden natuurlijk, maar ook voor collega's. We werkten al twee jaar met hem samen en het heeft veel impact gehad op ons team.' Los van het fatale ongeluk ligt het slooptraject sinds 1 december van het afgelopen jaar stil. ENGIE en sloopbedrijf Schotte hadden diverse keren een ander 'inzicht over de organisatie en werkwijze, waarna de samenwerking werd beëindigd. Van Hooren: 'We zitten nu in de aanbestedingsfase voor een nieuwe aannemer en er zijn diverse bedrijven die interesse hebben om het restant van de sloop op zich te nemen. Ondertussen gaan we zelf zoveel mogelijk door met het opruimen van de locatie.'

Transportbanden
Afhankelijk van de ontwikkelingen rond het coronavirus, wordt de sloop in september naar verwachting weer opgestart. De afgelopen twee jaar is er al veel gedaan op het terrein: de installaties op het voormalig kolenveld zijn weg, net als de transportbanden en diverse silo's rond het centrale gebouw van de productie-eenheid. Ook de beplating van de buitenwand en het gebouw waar de stoomturbine met generator in staat, zijn voor een groot deel al verwijderd.

Minder zichtbaar is de sloop van de onderzijde van het ketelhuis, om ruimte te maken voor het laten zakken van de ketel. 'Die komt aan zogeheten strand jacks te hangen, hydraulische vijzels waarmee extreem zware objecten verplaat kunnen worden. We gaan op de begane grond telkens een deel van de ketel wegsnijden, om hem vervolgens weer een stukje te laten zakken.'

Veel materialen en onderdelen worden hergebruikt, vertelt Van Hooren. 'Al het ijzer en metaal komt bij andere partijen terecht en wordt hergebruikt. Beton en metselpuin wordt gebroken en als granaat gebruikt in bouwprojecten in en rond Nijmegen. Sommige oude installaties of onderdelen zijn zelfs als geheel hergebruikt. Die circulatie van materialen is

Een rijk verleden
Centrale Gelderland heeft een rijk verleden op het gebied van energievoorziening. Zo'n 130 jaar geleden werd door de centrale - die toen nog op de Waalkade stond - de eerste elektrische straatverlichting en de eerste elektrische tram in Nederland gerealiseerd. De huidige centrale draagt de naam Gelderland 13 en werd in 1981 geopend. Deze centrale was goed voor een vermogen van 585 MW en zo'n 150 arbeidsplaatsen. Eind 2015 sloot de centrale haar deuren, als gevolg van het landelijke Energieakkoord.



Fré van Hooren is projectleider van de sloop van de centrale

een voorwaarde voor ons. Op een andere manier willen we niet slopen.'

Eerste sloopklus
Van Hooren begon in 2006 als processtechnoloog bij ENGIE in het Friese Burgum, verkasde in 2010 naar het hoofdkantoor in Zwolle en reisde vervolgens vanuit Brussel rond om verbeteringen aan te brengen aan zo'n beetje elke gasgestookte centrale van Europa. Daarna volgden onderhoudsprojecten van centrales in

Duinkerke, in Awirs bij Luik en in de Eemshaven. En toen werd hij gevraagd om naar Nijmegen te komen voor de sloop van Centrale Gelderland.

'Dit is mijn eerste sloopklus en het is meteen een van de grootste industriële sloopprojecten van Nederland. Sommige collega's vinden slopen niks, die willen bouwen. Maar ik vind het een ontzettend mooie ervaring. Er komt zoveel meer bij kijken dan je in eerste instantie denkt. Je groeit ook echt als team in zo'n klus. Dat is fantastisch om te zien.'

Parallel aan de sloop wordt op het terrein nu gewerkt aan de realisatie van een groene hub (zie het verhaal op de volgende pagina's). Het streven is om op 31 december 2021 klaar te zijn met alle sloop- en saneringswerkzaamheden. Waarschijnlijk is de 150 meter hoge schoorsteen als allerlaatste aan de beurt.

Brown & Mason

Introduction

The Brown and Mason Group was formed over 60 years ago and now operates as Brown and Mason BV in Holland
A family business now engaging the fourth generation

One of the largest industrial demolition & asbestos removal contractors in Europe



Resources

Over 450 directly employed personnel including:

- Project Managers
- Engineers (Civil and Structural)
- Explosive Engineers (Springmeesters)
- SHEQ Professionals
- Plant, Demolition and Asbestos removal Operatives

Experience

We have demolition experience of over 50 complete Power Plants



III. Presentatie | Teamwerk

- ENGIE Sloop Team
- Brown & Mason Sloop Team
- Voorbereidingscommissie met de autoriteiten
- Klankbordgroep Centrale Gelderland
- Kernteam Centrale Gelderland

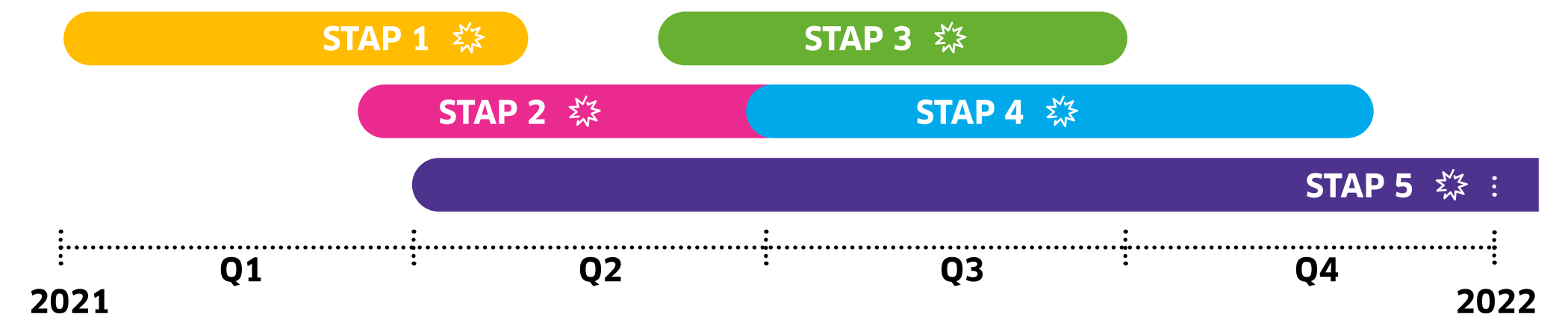


III. Presentatie | Aanpak / Planning



Routekaart Sloop Centrale Gelderland

- Stap 1**
Tweede kwartaal
Sloop van de Rookgasontzwavelings-Installatie
- Stap 2**
Tweede kwartaal
Sloop van het elektrostatische filter
- Stap 3**
Derde kwartaal
Sloop van de schoorsteen
- Stap 4**
Derde kwartaal
Sloop van de katalysator
- Stap 5**
Vierde kwartaal
Sloop van het ketelhuis en de machinezaal



III. Presentatie | Springstoffen

Video opname sloop rookgaskanalen ENGIE kolencentrale Rugeley (UK)

- De video is [hier](#) te bekijken op ENGIE'S YouTube-kanaal

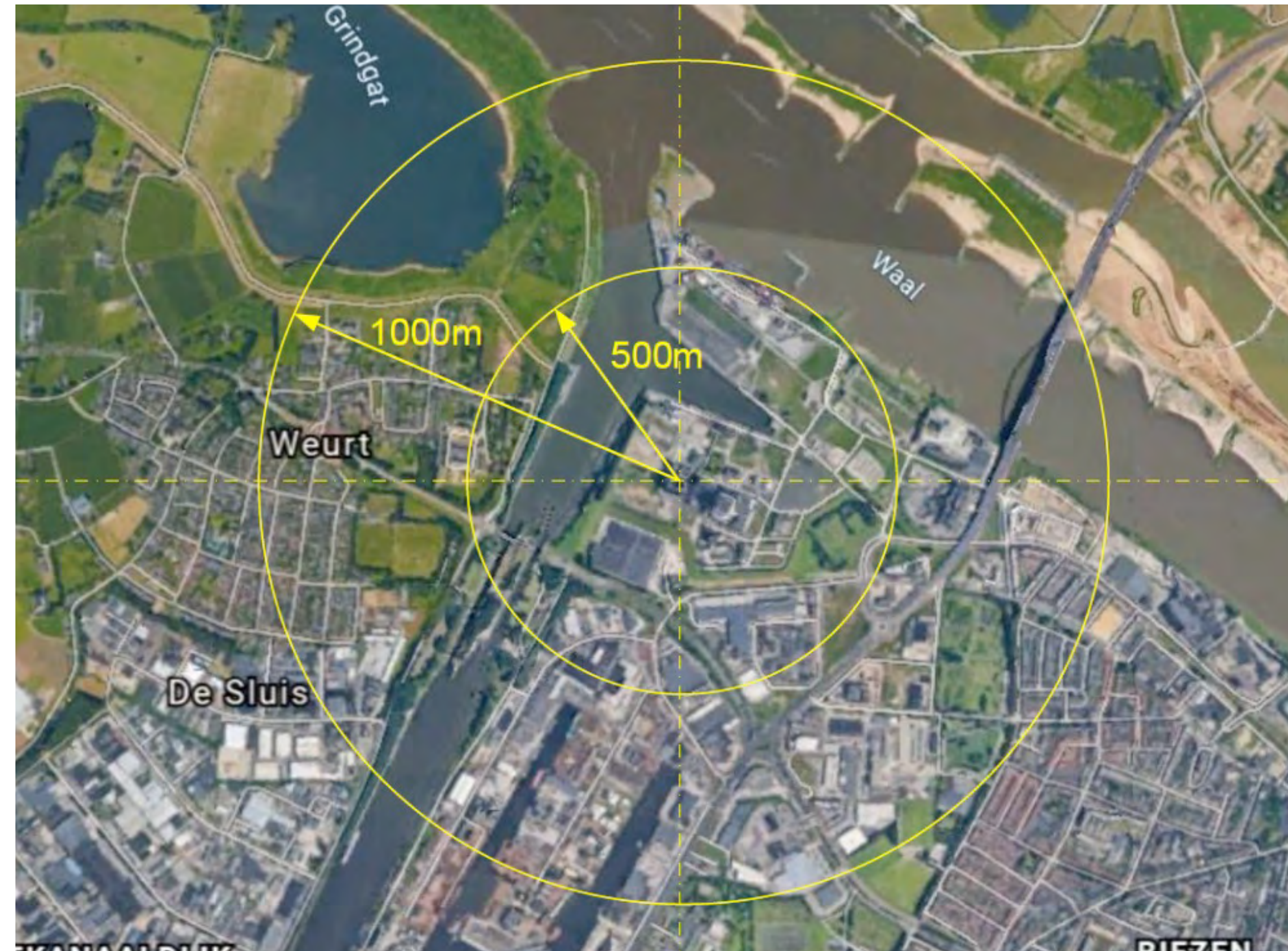


III. Presentatie | Informatie naar omgeving

- Openbare orde en veiligheid
- Gevaarlijke stoffen
- Stof
- Geluid
- Trillingen

Wijken en bedrijventerreinen

Biezen
Hees (Noord Oost)
Weurt Noord
Weurt Zuid
Lent (Zuid)
Oosterhout (Zuid Oost)
Industrieterrein TPN-West
Weurt-De-Sluis
Noord- en Oostkanaalhaven



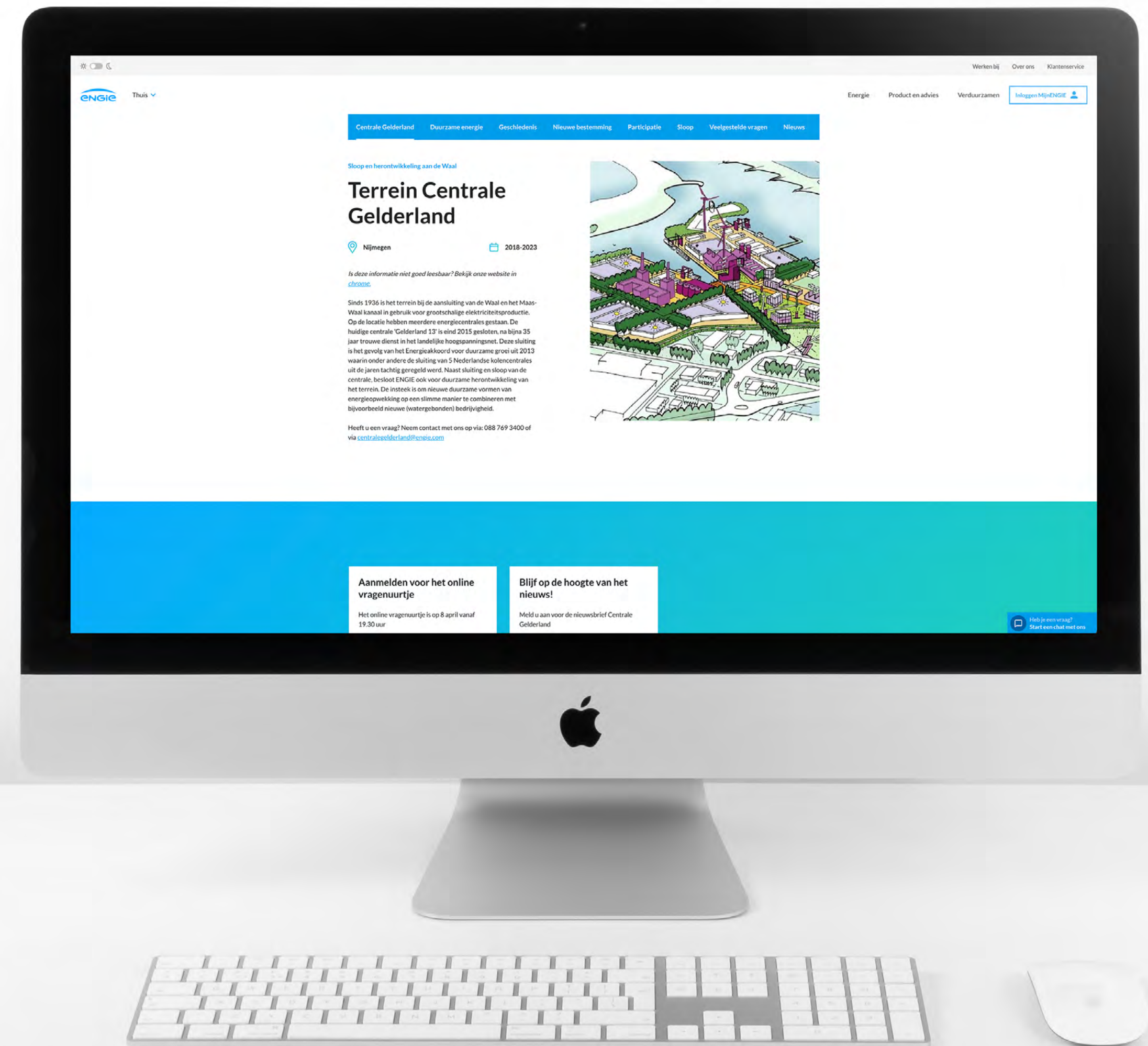
III. Vragen & antwoorden | Digitaal vragenuurtje



IV. Afsluiting | Vervolg

- Publicatie van vragen & antwoorden op de website

www.centralegelderland.nl





Dank voor uw deelname!

Op de website/ nieuwsbrief zullen wij verslag doen van het vragenuurtje en de informatie en vragen delen.

Wat vindt u van dit vragenuurtje? Tips?

