



# De sloop van een icoon

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 icoon 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 gehecht.' 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 aangetroffen? 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 kantoortijden.'

## 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 informatiedag en inspraakmomenten georganiseerd en de omgeving laten meedenken. 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 onttrokken.

## 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 heftig 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 verplaatst 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 granulaat gebruikt in bouwprojecten in en rond Nijmegen. Sommige oude installaties of onderdelen zijn zelfs als geheel hergebruikt. Die circulatie van materialen is



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 procestechnoloog bij ENGIE in het Friese Burgum, verkaste 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.

### 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.





# Bouwen aan de toekomst

Eind mei werd het definitieve groene licht gegeven: de twee windmolens op het terrein van Centrale Gelderland mogen worden gebouwd. Met een maximale masthoogte van 112 meter en een tiphoogte van zo'n 172 meter gaan zij voor ruim 5.000 huishoudens groene stroom opwekken. Naar verwachting draaien de molens medio 2021.

‘De laatste stap in het traject ging eigenlijk sneller dan verwacht’, aldus Rob van de Geer (54), projectleider bij ENGIE Energie Nederland. ‘Het duurt vaak vijf tot zeven jaar voor zo'n vergunningaanvraag rond is. We hebben de omwonenden zoveel mogelijk mee-

genomen in het ontwerp van het windpark en het vergunningenproces, onder andere via inspraakavonden, de nieuwsbrieven en periodiek overleg met een klankbordgroep. We hebben zelfs geluidsexcursies georganiseerd, om bewoners beter inzicht te geven in de daadwerkelijke impact van windmolens.’

## Impact op de omgeving

Want dát ze impact hebben, staat nou eenmaal vast. ‘Je kunt inderdaad te maken krijgen met slagschaduw en geluid als je in de buurt woont. Om die effecten te verminderen, hebben we de windmolens aan de noordzijde van het terrein geplaatst. En kiezen we, bij gelijke

geschiktheid, voor de leverancier die de meest stille turbines levert. Daarnaast wordt gekozen voor een kleur die niet al te veel opvalt.’

Wat betreft de slagschaduw vallen de plannen ruim binnen de wettelijke norm. Die schrijft voor dat omwonenden jaarlijks maximaal zo'n vijf uur hinder mogen ondervinden. Desondanks streeft ENGIE naar nul uur hinder. Dat betekent dat de windmolens op specifieke momenten stil worden gezet, om te voorkomen dat de bewegende schaduw van de wieken de huizen binnendringt.

Desondanks was er protest vanuit de omliggende wijken. Van de Geer: ‘Dat begrijp ik wel. Veel mensen denken: *not in my backyard*. Maar we moeten nou eenmaal de overstap maken van fossiel naar duurzaam. En we hebben echt ons best gedaan om de omwonenden te horen, te betrekken en hen tegemoet te komen. Overigens denk ik eerlijk gezegd dat we er met z'n allen sneller aan gewend zijn, dan we nu denken. Dat zien we ook bij andere projecten vaak gebeuren.’

## Ook de lusten

Besloten is om de omgeving niet alleen de lasten, maar ook de lusten van de windturbines te laten ervaren. Daarvoor is een omgevingsfonds in het leven geroepen. Met subsidies voor lokale organisaties, die een project starten met een collectief belang. ‘De komende 25 jaar hebben we circa een kwart miljoen euro te verdelen over de omliggende wijken’, aldus Van de Geer. ‘Denk hierbij aan verenigingen, goede doelen en activiteiten voor en door vrijwilligers.’ Het Waterkwartier (inclusief Batavia) en het dorp Weurt ten noorden van de Van Heemstraweg krijgen de eerste vijf jaar voorrang bij de toekenning van de gelden.

Daarnaast kunnen omwonenden tegen een aantrekkelijk tarief groene stroom van de windturbines afnemen en krijgen zij de mogelijkheid om mee te investeren in dit project. ‘Het liefst zien we dat de omgeving voor 50% participeert.’

## Groene hub

De twee windmolens maken deel uit van de plannen om van het circa 32 hectare grote terrein een groene hub te maken. Daar krijgt de overgang van centraal opgewekte fossiele energie naar lokaal opgewekte duurzame energie gestalte. Het terrein wordt herontwikkeld voor slimme manieren van energie-ontwikkeling. ‘Op deze plek heeft energie altijd centraal gestaan. We willen diverse bedrijven - van startup tot multinational - hierheen halen om samen de herontwikkeling vorm te geven en te





Rob van de Geer op het terrein dat wordt ontwikkeld tot groene hub

bouwen aan de toekomst. Zowel de infrastructuur als de ligging aan de Waal is daarvoor perfect. Alles wat er nodig is voor de energietransitie is hier aanwezig.’

De plannen passen bij de ambitie van ENGIE om volledig over te gaan op hernieuwbare energie: alle fossiele brandstoffen, waaronder kolen, worden afgestoten. Naast wind en zonnepanelen op het terrein - wordt ook gekeken naar ontwikkelingen rondom zero-emissie mobiliteit (ook over water) en naar opwekking van duurzame warmte op basis van geothermie en/of warmtewinning uit oppervlaktewater. Daarbij wordt samengewerkt met BCTN. Dit is de exploitant van de aanwezige containerterminal. Hun zeehavenvergunning en de insteekhaven van Centrale Gelderland maken de locatie aantrekkelijk voor watergebonden bedrijvigheid.

Om het gebied verder te verbinden met de omgeving wordt er ook gewerkt aan een langzaamverkeersroute, voor fietsers en voetgangers. Die loopt vanaf Weurt over de waterkering en via de NYMA en het Honigcomplex langs de Waalhaven, tot aan het Valkhof.

### IJkpunt

Nu de vergunning voor de windmolens rond is, begint het werk voor Van de Geer pas echt. Hij zal de hele bouwfase van de twee windturbines aansturen en neemt het stokje over van zijn collega Alwin Schoonwater, die ver-

antwoordelijk was voor de ontwikkeling van het windpark. Van de Geer was eerder al betrokken bij diverse zon- en windprojecten en werkt al twintig jaar voor ENGIE, waaronder acht jaar als Hoofd Onderhoud. ‘Ik heb heel wat verschillende bedrijfsnamen meegemaakt: hiervoor heetten we EPON, Electrabel, SUEZ en GDF SUEZ.’

Bij de afdeling Renewable Energy Sources werkt hij momenteel met een deskundig team aan nieuwe projecten. Daarbij zijn ze afhankelijk van de sloop. Veel ontwikkelingen kunnen pas worden gerealiseerd, als de oude centrale weg is. Ondertussen wordt het terrein wel al zoveel mogelijk gereedgemaakt. ‘Dat vormt soms een logistieke uitdaging. Van personeel tot vrachtwagens en van hijskraan tot de 60 à 70 meter lange wieken: het moet allemaal door dezelfde toegangspoort.’

Zijn belangrijkste taak is dan ook om te zorgen dat alles veilig en vlotjes verloopt. ‘De hijsklus van de windmolens is straks het spannendste deel. Veel van de voorbereidingen vinden elders plaats, maar het komende jaar zal ik heel vaak hier op de locatie zijn.’ Het scheelt dat hij dichtbij woont, in Elst. ‘Ik ben in Nijmegen geboren en heb veel herinneringen aan deze plek. Mijn kinderen zijn opgegroeid met de schoorsteen in de skyline. Het was het vaste ijkpunt na een vakantie: we zijn weer bijna thuis. Straks zijn het de windmolens die dat ijkpunt vormen.’