

Opnieuw claimt Eemshaven een groene wereldprimeur – als dat maar goed gaat

Posted on 27 maart 2024 by Theo Jongedijk

De Eemshaven in het hoge noorden van Groningen was een jaar of tien geleden voorbestemd als vestigingsplaats van de eerste milieu- en mensvriendelijke scheeps-ontmantelingswerf ter wereld.

Was, want de destijds hoogmoedig als wereldprimeur aangekondigde innovatie ging uiteindelijk niet door. Dat fiasco is er mede de oorzaak van dat nog altijd afgedankte olietankers, containerreuzen en cruiseschepen hun demontage-einde vinden op verlaten stranden van Aziatische landen als Bangladesh en India.

Die werkwijze, het zogeheten '*beachen*', gebeurt vaak nog met blote handen. Is slecht voor het milieu en kost niet zelden, omdat het gevaarlijk en ongezond is, nu dan wel later door ongeval of ziek worden, onnodig veel mensenlevens.

Bijna te mooi om waar te zijn

Het is de schandvlek van de trotse wereldhandelsvloot die bij weer en wind en nacht en ontij de verantwoordelijkheid draagt voor de handelsstromen over zee. De wereld kan met al haar consumentisme niet meer zonder. Daardoor zijn we allemaal als afnemer en/of als leverancier medeverantwoordelijk voor deze misstand waar te weinig over wordt gesproken en dus zo goed als niets aan wordt gedaan.

Stel dat het Ecodock er ruim een decennia geleden wel was gekomen in de Eemshaven. Dat op het beoogde terrein van zo'n twintig hectare een droogdok was verrezen om de afdankertjes van de internationale scheepsvaart, minimaal honderden exemplaren per jaar, letterlijk een kopje kleiner te maken, zonder dat daarmee milieu of mens schade werd berokkend.

Het verhaal klonk bijna te mooi om waar te zijn. En dat was het ook. Waar het nou precies misging, door een te laag begrootte investering van nog geen zeventig miljoen euro, of een rammelend businessplan waardoor vraag naar en aanbod van schepen niet bij elkaar was te krijgen, is nooit tot in de finesses duidelijk geworden. Feit is dat Eemshaven met het claimen van een wereldprimeur op dit gebied zichzelf in ongelukkig vaarwater heeft gemanoeuvreerd. Zo'n zeperd wil je niet nog een keer, zou je zeggen…

Was het Ecodock er wél geweest dan was het vorig jaar juli in brand gevlogen autoschip Fremantle Highway een potentiële klant geweest. Met zo'n 3.700 auto's aan boord, waarvan een deel elektrisch, vond het incident even ten noorden van Ameland plaats, als het ware voor de deur van de beoogde ontmantelingswerf die er niet kwam.

Het door brand ernstig aangetaste vaartuig is nu inzet van een juridisch steekspel. Is het in de letterlijke zin van het woord nog wel een schip, omdat het niet meer zelfstandig kan varen, of moet het vanwege die handicap en de door het vuur aangerichte verwoestingen worden aangemerkt als afval?

De opkoper, een Nederlandse ondernemer die er het symbolische bedrag van een euro voor betaalde, is afhankelijk van wat de rechter bepaalt. Als wordt gesteld dat de Fremantle Highway geen schip meer is, gaat de voorgenomen verkoop aan China niet door en eindigt het tot afvalwrak verworden ding, net als talloze andere scheepsafdankertjes, wellicht op een demontagestrand in India of Bangladesh.

Het ‘w-woord’ valt weer in Groningen

Wie denkt dat het woord ‘wereldprimeur’ in Eemshaven, na het debacle van een decennium geleden met het niet van de grond gekomen Ecodock, uit het Groninger woordenboek is geschrapt, heeft het mis. Half februari 2022 viel het vermaledijde ‘w-woord’ toch weer.

Eemshaven doet verwoede pogingen om te kunnen gaan leven van de wind. Ongeveer een derde van alle in ons land geproduceerde energie komt volgens opgave van Groningen-Seaport dank zij een opgesteld vermogen van achtduizend megawatt uit het noordoosten van ons land.

Eemshaven noemt zich op basis daarvan energiehaven. Windparken op zee spelen er de hoofdrol. Het zijn er inmiddels rond de twintig. Een aantal dat naar verwachting de komende jaren nog verder zal toenemen. Met 165 turbines mag Hornsea-2, op Duitse zeebodem tot stand gekomen vanuit de Eemshaven, zich zelfs het allergrootste buitengaatse windpark ter wereld noemen.

Dat het woud aan windturbines en hun rotorbladen onderhoud behoeft en desondanks niet het eeuwige leven zal hebben, is in de Eemshaven een punt van aandacht. Bovendien gaat het niet alleen om *offshore* (buitengaatse) installaties, maar ook om *onshore* (op land). Het grootste windmolenpark van ons land, op vaste bodem, bevindt zich op grond van het Eemshavengebied.

Vooral vanuit het midden- en kleinbedrijf is een sterke groei ontstaan in aan- en toeleveringsbedrijven en serviceverlening voor het onderhoud van de windparken. Als kers op de taart van deze nieuwe bedrijvigheid werd twee jaar terug het nieuws bekendgemaakt dat Eemshaven als eerste een onderneming ging oprichten in recycling van rotorbladen.

Dat overheden, belangenorganisaties en media hier in hun communicatie met de buitenwereld direct enthousiast het etiket ‘wereldprimeur’ op zouden plakken, lag eerder voor de hand dan dat dat verrassend was. Er werd even niet meer gedacht aan de een decennia eerder roemloos tussen wal en schip verdwenen ontmantelingswerf, het nimmer gebouwde Ecodock.

Amerikaanse toestanden

De recycling van rotorbladen staat feitelijk nog in de kinderschoenen. Her en der en niet alleen in de Eemshaven, maar elders binnen ons land en ver daarbuiten, ontstaan initiatieven op dit gebied. Niemand zit te wachten op 'Amerikaanse toestanden', waarmee het ondergronds wegmoffelen wordt bedoeld van afgedankte bergen rotorbladen, die lang niet altijd vrij zijn van milieubelastende stoffen.

Om tijdens het uitvinden van het wiel al hoog van de toren te blazen, loopt Eemshaven het risico de eerste te zijn met twee niet waargemaakte beloftes binnen een periode van een jaar of tien: die van het al voor de oprichting gestrande Ecodock om schepen veilig en milieuvriendelijk te ontmantelen en die van het veilig recyclen van afgedankte rotorbladen.

Met een beetje tegenwind kunnen twee geclaimde wereldprimeurs, zo relatief kort achterelkaar, weleens teveel van het goede zijn voor Eemshaven.

Theo Jongedijk is journalist.

Wynia's Week *verschijnt altijd, twee keer per week.* **Het zijn de donateurs die dat mogelijk maken.** *Nog geen donateur? Kijk* ***HIER****. Hartelijk dank!*