



Ouderwets denken en de nieuwe opgave

‘Ketenbrede afspraken naar een circulaire economie’, zo luidt de verklaring bij het Bouwakkoord Staal, dat onder meer moet leiden tot een ferme reductie van CO₂-emissies bij ‘het bouwen met staal’. Op 10 maart ondertekenden 28 partijen het akkoord, van opdrachtgever tot en met sloopbedrijf. Vrijwel nadat de inkt van de ondertekening was opgedroogd, worden delen van de gesloopte Lekbrug onder dubieuze omstandigheden aangetroffen. ‘Dit moet als milieucriminaliteit worden gezien.’

Van de redactie.

Het Bouwakkoord Staal (BAS) wil de CO₂-uitstoot in de bouw, net als het Betonakkoord, omlaag brengen. Niet alleen milieudoelstellingen, maar ook de innovatiekracht moet worden verbeterd, de concurrentiepositie vergroot en de sector weer aantrekkelijk gemaakt, in bouw en infrastructuur. Tijdens een afsluitende discussie werd het vliegwiel extra aangeslingerd met koplopers.

De ambities van Bouwakkoord Staal zijn hoog maar worden ook gesmoord door een weerbarstige praktijk, zo blijkt uit ‘de recycling’ van de gesloopte Lekbrug. De met loodhoudende en Chroom-6 coatings bevattende constructiedelen zijn gemengd, net onder een kritische grens, en als schoot op de vrije markt aangeboden om om te smelten, in plaats van deze eerst te zuiveren. Kan dat zomaar?

‘Er zit nog heel veel staal in de markt met conservering via lood en Chroom-6’, zegt Tweede Kamerlid Erik Haverkort (VVD) met portefeuille Circulariteit en Milieu. ‘Staal is een mooi product, want recyclebaar. Laten we dat vooropstellen. Maar het moet op een goede manier terug in de markt. Dat moeten we erkennen en ons daar bewust van zijn. En niet zomaar bij een fabriek aanbieden, zoals Tata, die terecht delen van de Lekbrug weigerde als schroot. Daar hebben ook wij als overheid wel degelijk een rol in. ProRail lijkt iets actiever dan Rijkswaterstaat. Er is bijvoorbeeld een bedrijf in Groningen – Puri-

fied Metal Company – dat kan bijdragen aan een goede afvalstroom. Alle ingrediënten zijn aanwezig om het goed te doen.’

Hij vervolgt: ‘Onze welvaart heeft vervuilde neveneffecten. Verdunnen van schoon schroot met vervuild materiaal in niet meer van deze tijd. Milieuhuften moeten we aanpakken, milieucriminaliteit staat hoog op de agenda.’

Publieke verplichting

Jan Henk Wijma van Purified Metal Company (PMC) over de Lekbrug: ‘Wij kunnen het verontreinigde staal keurig verwerken, zonder dat het personeel of milieu wordt belast. Daarvoor is onze fabriek speciaal ontworpen. De verontreiniging, bijvoorbeeld Chroom-6 coating, wordt afgevangen en geneutraliseerd zodat het veilig gestort kan worden. Meer dan 98% van het vervuilde staal komt vrij als een hoge kwaliteit grondstof waarmee weer opnieuw schoon staal gemaakt kan worden. Ons proces is goedkoper dan het alternatief, namelijk het mechanisch verwijderen van de coating. Maar duurder dan het materiaal zonder reinigen te brengen bij een reguliere staalfabriek, die niet de speciale maatregelen heeft moeten treffen om te voorkomen dat mens en milieu wordt belast. Het lijkt alsof Rijkswaterstaat hiervoor haar ogen sluit, door te zeggen dat de verantwoording elders in de keten ligt. Dat ligt anders bij ProRail, die verwoordt letterlijk dat een overheidsbedrijf een publieke verplichting

heeft. De opgave ligt bij de opdrachtgever, door aan het begin van de keten helder te formuleren hoe verwerking moet plaatsvinden, niet aan het eind van de keten.’

Kamerlid Haverkort: ‘Bij het debat over de publicatie van het “dreigingsbeeld milieucriminaliteit” is aandacht gevraagd voor extra handhaving aan de minister van Justitie & Veiligheid. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft middelen om met de Inspectie Leefomgeving en Transport meer te doen aan de bestrijding van Milieucriminaliteit.’

Opbouwfase Bouwakkoord Staal

Terug naar het Bouwakkoord Staal, dat net uit de startblokken is vertrokken. Bouwen met Staal is nu meer dan een jaar bezig met het bouwakkoord, om de milieupositie van staal te duiden. Nu, tijdens de opbouwfase, worden roadmaps en instrumenten voorbereid die zichtbaar moeten maken dat inhoudelijke plannen stapsgewijs van 2023-2025-2027-2030 gehaald kunnen worden en via welke sturing opschaling naar de gehele bouwketen staal gerealiseerd kan worden. Er zijn zes teams opgezet die handelingsperspectieven richting 2030 formuleren op het gebied van CO₂-emissiereductie, circulariteit en verlaging van milieurisico's. Per handelingsperspectief worden *roadblocks* en stimulansen benoemd. De teams zijn zo gekozen dat alle ‘modules’ afgedekt worden en de gehele staalketen meedoet aan het behalen van de ambities, om er aan paar te noemen: *Team Ontwerpen, Staalconstructie, Recycling/Hergebruik en Sloop/demontage en oogsten.*

Handelsperspectieven

Handelingsperspectieven zijn dus maatregelen die een ketenspeler kan nemen, om de CO₂-reductie te halen. Iedereen doet wat op zijn pad komt, en zet z'n beste beentje voor, om als collectief het nobele doel te behalen.



Foto's (Lekbrug): cepezed – Lucas van der Waa.

Jacqueline Cramer, regisseur van het akkoord, lichtte tijdens de ondertekening de afspraken kort toe en duidde het vervolg. 'Bouwakkoord Staal moet leiden naar "ketenbrede afspraken naar een circulaire economie". Zo'n dertig partijen ondertekenen het akkoord, met vertegenwoordiging uit de gehele keten. Een ambitie is in 2030 een CO₂-uitstoot van minimaal 60% lager dan het peiljaar 1990. Daarbij komt waardebehoud op het hoogste niveau van componenten, onderdeel en grondstoffen. We praten hier over hergebruik en recycling, maar ook over verlaging van alle verontreiniging (emissies) die schadelijk zijn voor mens en dier.' De opschalingsperiode begint in 2023, zodat iedereen kan en moet aansluiten, want het aanbestedingsprotocol – opdrachtgevers moet milieuvriendelijk voorschrijven – is dan ook een voorwaardelijk feit. Cramer: 'Innovaties zijn noodzakelijk, in de keten maar ook in aanverwante sectoren. En voor kennisontwikkeling en bovenal kennisdeling. De urgentie onderschrijven we en is hoog, plus: we moeten aansluiten bij internationale ontwikkeling en initiatieven. Het gezamenlijk belang weegt zwaarder dan het individueel belang. Iedereen moet zijn eigen rol pakken en innemen, en we moeten hen daarop aanspreken. Als één schakel uitvalt, hapert de hele keten en vallen ambities en doelen in het niet. En als laatste: Meer staalschroot in Nederland recycelen dan export.'

Ouderwets denken

In de paneldiscussie sorteerden de koplopers voor door stelling te nemen en hun rol als ketenspeler te duiden. Hans van den Berg (Tata Steel Nederland): 'De kennis van het verleden is niet voldoende voor de toekomst. Waterstof als energiebron voor onze productie is een enorme opgave, en wel degelijk boeiend. Vroeger wilde de

staalfabrieken niet aan hergebruik, want dat leverde geen "nieuw geld" op. En is er op een gegeven moment niet voldoende tweedehands staal?'

'Wij merken dat er nog zoveel in opbouw-aanbouw is wereldwijd, dat vers, primair staal nog steeds nodig is. En dat duurt nog wel even. Kijk, omsmelten kan altijd, hoewel het de meest eenvoudige manier is. Maar in schroot zitten ook andere waardevolle metalen, zoals titanium, die ook schaars gaan worden. Die willen we gaan filteren voor waardebehoud. Het denken van continu nieuw staal te maken, is ouderwets. En "groen" staal zal ook duurder worden, en dat hebben we er allemaal voor over. Om de emissies te verlagen kost ook geld, en ook daarvoor heeft men geld over. Je kan niet vechten tegen de maatschappelijke ontwikkelingen, dat heb ik de afgelopen jaren wel gemerkt.'

Nardo Hoogendijk (Hollandia): 'Ik zit mijn hele leven al in staal. Ik vind het ook het beste constructiemateriaal. We werkten ook mee met hergebruik van bruggen, ook die bij Vianen met onder andere cepezed in casu de Lekbrug, maar het idee – wonen op een brug met een congrescentrum – haalde de eindstreep niet. Alleen kan je mooie ideeën hebben, maar alleen gezamenlijk krijg je resultaat en activeer je het vliegwielt. Dus de schouders eronder.

Wij merken ook dat wereldwijd nog steeds behoefte is aan nieuw staal. Die betrekken we niet van Tata, want die heeft een andere specialiteit. We moeten wereldwijd ook afspraken maken, een standaard afspreken. Want als we staal uit bijvoorbeeld China of Polen betrekken, met minder schone fabrieken en veel vervuילend transport, dan kunnen we hier wel veel afspreken, maar ook daar – vooral vanuit de opdrachtgevers – moeten we afspraken maken.'

Hans van den Berg: 'Ik denk de huidige oorlog in Oekraïne een en ander zeker zal versnellen. Niet eens zozeer door regelgeving en sancties, maar je ziet terugtrekkende inkoopstrategieën. We kochten grondstoffen – kolen – van Rusland. Maar in heel rap tempo wordt dat omgezet, juist onder aandringen van eigen personeel. Met als gevolg dat we elders inkopen, dichterbij met kortere supply chains.'

Nieuwe opgave

Menno Rubens (cepezed projects) is tot 'Circular Hero' uitgeroepen als koploper pur sang. Al is hij niet zozeer een pure staalarchitect, het materiaal geniet wel zijn voorkeur. Temeer door de demontabele verbindingen, een intrinsieke kwaliteit, dat zeer geschikt is voor een circulaire economie. 'Je hoeft het maar één keer te kopen.'

Robert de Roos (Rijkswaterstaat): 'Wij willen vooroplopen in duurzaamheid. Met name met duurzaam inkopen, al tien jaar. Dat wordt zo langzamerhand geaccepteerd. Samenwerking is daarbij geboden, want eigenhandig aan de knoppen draaien heeft minder effect dan het collectief. We hebben een bruggenbank, die vaak wordt geraadpleegd om de mogelijkheden van hergebruik te onderzoeken. Maar we moeten als markt nog wennen aan deze nieuwe opgave. Als je onderdelen van bruggen gaat hergebruiken, vooral constructief, dan moeten de normen en regelgeving daarop worden aangepast. Staal lijkt schaars te gaan worden, juist door een steeds groeiende vraag. Wij als overheid, net als ProRail, proberen steeds meer met MKI-waarden de duimschroeven aan te draaien. Zoals transportafstanden en de hoeveelheid gerecycled materiaal. We zoeken de grenzen op om gezonde concurrentie in stand te houden. Maar nogmaals, we willen de duimschroef aandraaien.' •