

ENERGIETRANSITIE VICTOR VAN DER CHIJS (DELTALINQS): HULP OVERHEID NOODZAKELIJK

## 'Ombouwen van haven grootste operatie sinds de Deltawerken'

**Het ombouwen van de Nederlandse industrie**

om de klimaatdoelstellingen te halen, is de grootste operatie sinds de Deltawerken na de watersnoodramp van 1953. Dat zegt de nieuwe voorman van de ondernemers in de Rotterdamse haven Victor van der Chijs (60).

Leon van Heel  
Rotterdam

Woedend reageerden milieubeschermers op het nieuws dat de regering 2 miljard euro overmaakt naar het Port-hos-project, terwijl de bedrijven in de Rotterdamse haven dolgelukkig zijn met de miljardensteun. Met dat geld kunnen zij installaties en een buizenstelsel bouwen dat de uitstoot van broeikasgassen van de olieraffinaderijen afvangt en naar een leeg aardgasveld onder de Noordzee transporteert. Zo kunnen raffinaderijen blijven draaien en kan Nederland toch de klimaatdoelstellingen halen. 'Mensen betalen belasting voor hun vuilniszakken, maar Shell en Exxon krijgen miljardensubsidie om hun afval op te ruimen', liet Milieudefensie meteen in een statement op het nieuws weten.

**Waarom moet zoveel belasting-geld naar deze maatregelen?**

„De investeringen en risico's zijn zo groot dat ze niet door het bedrijfsleven alleen gedragen kunnen worden. Het afvangen en opslaan van CO<sub>2</sub> is ingewikkeld en kostbaar. Het is voorlopig niet rendabel en daarom moet de overheid bijspringen.”

**Dat kunnen bedrijven niet zelf betalen?**

„Dit zijn massieve investeringen. Investeringen in dit soort infrastructuur worden altijd door de overheid gedaan.”

**Altijd?**

„Ja, kijk naar de Deltawerken, maar ook naar de aanleg van het aardgasnet en naar de bouw van windmolenparken op zee. Daar moest in het begin ook subsidie bij. Totdat de techniek zo ver was voortgeschreden en we er zoveel zijn gaan bouwen dat het zonder kon. Om zo ver te komen was de hulp van de overheid in het begin noodzakelijk.”



«Victor van der Chijs: „Dit zijn investeringen om Nederland klimaatneutraal te maken en om het havenindustriële complex van Rotterdam relevant te houden. Het gaat hier om 400.000 banen, direct en indirect, en bijna 7 procent van het bruto nationale product. Dit is een investering van maatschappelijk belang. Het gaat om onze toekomstige welvaart.”

FOTO: DELTALINQS/MARCNOLTE



**De Deltawerken zijn gebouwd om de inwoners van het land te beschermen. Deze investeringen zijn om de rommel van bedrijven op te ruimen...**

„Dit zijn investeringen om Nederland klimaatneutraal te maken en om het havenindustriële complex van Rotterdam relevant te houden. Het gaat hier om 400.000 banen, direct en indirect, en bijna 7 procent van het bruto nationale product. Dit is een investering van maatschappelijk belang. Het gaat om onze toekomstige welvaart.”

**Dit zijn bedrijven die al meer dan twintig jaar weten dat CO<sub>2</sub>-uitstoot een probleem is en daar nooit wat aan hebben gedaan.**

„De bedrijven zijn tot het bot gemotiveerd, maar het is al jarenlang onduidelijk wat van ze verwacht wordt.”

**Het klimaatakkoord van Parijs is toch helder: halvering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 en nul uitstoot in 2050. Hoeveel duidelijker willen de bedrijven het hebben?**

„De discussie is niet óf we het gaan doen, maar hóe we het gaan doen. De overheid moet de regie nemen en uitspellen wanneer wie wat doet, voor hoeveel en met wie.”

– Victor van der Chijs, Deltalinqs

Van der Chijs zit meteen midden in de discussie. Hij is vorige maand be-

gonnen als voorzitter van Deltalinqs, de koepelorganisatie van logistieke, haven- en industriële bedrijven in Rotterdam. Tot voor kort was hij bestuursvoorzitter van de Universiteit Twente. Eerder werkte hij als directeur van architectenbureau OMA van Rem Koolhaas en daarvoor bij de ING-bank en luchthaven Schiphol. „Daar heb ik veel geleerd. Daar heb ik me beziggehouden met de regels en belangen van Schiphol en de omwonenden.”

Op zijn bureau ligt een stapel pittige dossiers: de stikstofimpasse die de komst van nieuwe bedrijven bemoeilijkt, de groeiende drugssmokkel, het tekort aan technisch geschoold personeel en de energietransitie. Net als Schiphol moet de Rotterdamse haven het volgens hem hebben van een *license to operate*; zonder de steun van de samenleving hebben de fabrieken geen bestaansrecht.

Het zo zwaar gesubsidieerde Port-hos is een van de belangrijke klimaatprojecten voor de toekomst van de haven, zegt Van der Chijs. Net als de bouw van waterstofinstallaties. Ook daar zal volgens hem de overheid miljarden bij moeten leggen.

**En de belastingbetaler mag opdraaien voor de kosten?**

„We moeten elkaar helpen om deze grote operatie voor elkaar te krijgen, de grootste sinds de Deltawerken. De

impact van de energietransitie is vergelijkbaar met de industriële revolutie in de negentiende eeuw. Als je zorgt dat we het hier goed doen, wordt de Rotterdamse haven leidend. Ook de bedrijven zullen moeten investeren. Dan krijgt de samenleving, en dus de belastingbetaler, er veel voor terug.”

„Uiteindelijk”, zegt Van der Chijs, „moet je tot elkaar komen en dat wij samen zeggen: dit is niet ideaal, maar goed genoeg.” Als een partij helemaal zijn zin krijgt, legt hij uit, dan wordt een andere partij te veel tekortgedaan.

**Leercurve**

Vanuit het Deltalinqs-kantoor in de Waalhaven kijkt hij uit over binnenvaartschepen, containerbedrijven en werven. „Laatst stond hier een werkschip hoog op z'n poten. Een fantastisch gezicht. Die schepen worden gebruikt bij de bouw van windmolens op zee, heb ik me laten uitleggen. Dat wist ik nog niet. Ik heb een steile leercurve. Twee dagen in de week ben ik op pad om bedrijven te bezoeken.”

Een aantal bedrijven in de Rotterdamse haven zal de gevraagde investeringen niet kunnen opbrengen, voorziet hij. „Die zullen verdwijnen.” Tegelijkertijd zegt hij 'hoopvol en optimistisch' te zijn dat de energietransitie in Europa's grootste haven lukt. „Ik wil meewerken het mogelijk te maken. Ik vind dat leuk. Als het makkelijk was, zat ik hier niet.”