

UITGAVE VAN SHELL NEDERLAND B.V.

JANUARI 2021

Venster

#1



ANNO NU

INTERVIEW MET CEO
BEN VAN BEURDEN

IN DE TUSSENTIJD...
OP SHELL-STATION DALEM-ZUID

CORONATIJDEN IN DE WERELD
LEVEN IN HET BUITENLAND

EN NU?
OPLOSSINGEN VOOR DE TOEKOMST



Shell-nieuwsbrief

ALTIJD EN OVERAL OP DE HOOGTE

COLOFON

UITGAVE VAN SHELL NEDERLAND B.V. DRIEMAANDELIJKSE PUBLICATIE

ADRES

Carel van Bylandtlaan 30, 2596 HR Den Haag
Postbus 444, 2501 CK Den Haag

E-MAIL

shellvenster@shell.com

HOOFDREDACTIE

Rob van 't Wel

EINDREDACTIE

Wim Blom

PROJECTMANAGEMENT

Shell Creative Solutions, Den Haag

ONTWERP

NS+R, Rotterdam

MET MEDEWERKING VAN

Ernst Bode, Fleur Donker, Monika Jak, Olivier Middendorp, Ed Robinson, Paul Schnabel, Meiling Song, Matthijs Timmers, Erik te Roller, Patricia van Schie, Leven Willemse, Kathleen Wyatt, Getty Images, Shell Historical Heritage & Archive, Starstruck

DRUK

Tuijtel, Hardinxveld-Giessendam

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven. Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publicatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen van Royal Dutch Shell, of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

VOORBEHOUD

Als in dit blad meningen staan over mogelijke toekomstige ontwikkelingen, mogen deze niet worden beschouwd als een advies tot aan- of verkoop van aandelen Royal Dutch Shell plc.

BELANGSTELLING

Shell Venster wordt kosteloos verspreid onder geïnteresseerden in de activiteiten van Shell Nederland en Royal Dutch Shell.

Abonnementen kunnen via e-mailadres shellvenster@shell.com worden aangevraagd.

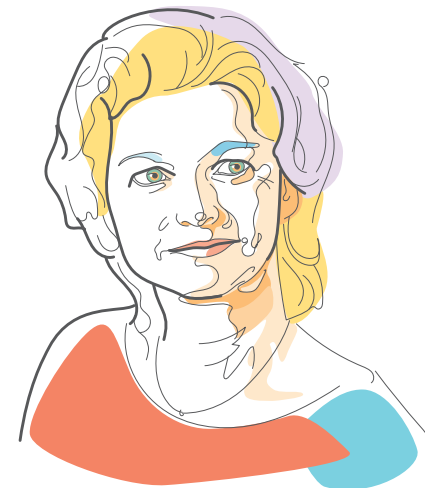


CPN4719 / NSR-R10924

Ga naar
shell.nl/nieuwsbrief
om je te abonneren

Vertrekpunt

Een jaar geleden hadden we geen idee van wat ons te wachten stond. Niemand kon voorzien dat de grootste maatschappelijke en economische ontwrichting van na de Tweede Wereldoorlog op ons afkwam. Verplicht thuiswerken, mondkapjes, blokjesvisite... We hebben het ons niet kunnen voorstellen, maar we kregen er allemaal mee te maken.



Wat me tegelijkertijd is opgevallen, binnen en buiten Shell, is de bereidheid om elkaar juist in tijden van crisis de helpende hand toe te steken. Om elkaar door de moeilijke tijden heen te helpen als mens, als bedrijf, als organisatie. Ondanks de beperkingen en tegenslagen konden we ons dat misschien ook niet voorstellen, een jaar geleden.

Ik hoop van ganser harte dat we die saamhorigheid volhouden in de komende jaren, al was het maar omdat het terugdringen van covid-19 nog niet het einde van alle uitdagingen betekent. En belangrijker: we hebben elkaar veel te bieden. Hoe? Wanneer? Met wie? Op welke manier? Niemand weet precies waar het naartoe gaat. Beter dan in 2020, vast, maar in welk tempo?

Dit nummer van Shell Venster neemt daarom het heden als uitgangspunt:

Anno Nu. Dat is het meest betrouwbare vertrekpunt om te zien waar we vandaan komen en waar we naartoe gaan. Zo lees ik in dit blad ook het interview met Shell-CEO Ben van Beurden. Hij blikt terug op het afgelopen jaar, analyseert waar het bedrijf nu staat en waar de ambities voor de toekomst liggen. Ik raad iedereen aan het vraaggesprek te lezen.

Natuurlijk heeft hij het ook over de rol van Shell in de energietransitie: de ontwikkeling en productie van schonere energie en het samenspel met klanten en overheden om de introductie daarvan te versnellen. Dat doen we wereldwijd en zeker ook in Nederland. Ik wens iedereen een jaar vol voorspoed en veerkracht. Blijf gezond en met elkaar in gesprek over bouwen aan onze gemeenschappelijke toekomst.

Marjan van Loon
President-directeur Shell Nederland

INHOUDSOPGAVE

IN DEZE UITGAVE

- 04 INTERVIEW CEO BEN VAN BEURDEN
- 16 FD HENRI SJTHOFF-PRUIS
- 34 EMISSIEVRIJ WEGVERVOER KOMT ERAAN
- 38 CORONATIJDEN IN HET BUITENLAND

SERIE: ANNO THUIS

- 12 ANNO THUIS - VRIJ IN DE TIJD
- 13 ANNO THUIS - HUISJE, BOOMPJE, BEESTJE
- 14 ANNO THUIS - BLIJ DAT IK RIJ
- 15 ANNO THUIS - PLANTAARDIG

SERIE: ANNO TOEN EN NU

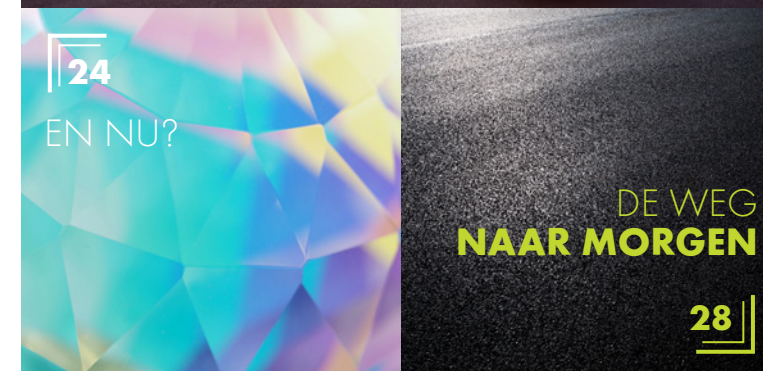
- 10 BENZINESTATION DE HACKELAAR
- 18 HOOFDKANTOOR BIM
- 32 POORT 5

VERDER

- 31 KORT NIEUWS
- 42 KORT SHELL NIEUWS

COLUMN PAUL SCHNABEL

- 43 NA HET JAAR VAN DE MONDKAPJES



HET JAAR VAN VEERKRACHT

SHELL-CEO VAN BEURDEN OVER EEN
PANDEMIE EN HOE NU VERDER

Na een jaar vol onvoorziene gebeurtenissen is het tijd de stand van zaken te bekijken en plannen te maken voor de toekomst. Royal Dutch Shell-CEO Ben van Beurden over het recente verleden, het heden en de toekomst van het energiebedrijf. “We staan er behoorlijk goed voor. Ik ben overtuigd dat Shell de juiste positie inneemt.”

TEKST ROB VAN 'T WEL, KATHLEEN WYATT

BEELD GETTY IMAGES, STARSTRUCK, ED ROBINSON, ERNST BODE, MEILING SONG

Net als voor vrijwel alle werknemers in Nederland liep het jaar 2020 ook voor Ben van Beurden totaal anders dan gedacht. De Chief Executive Officer (CEO) van Royal Dutch Shell dacht dat het een jaar van oogsten zou gaan worden. Maar toen kwam covid-19. En dus stond alles op zijn kop. Net als vele andere Nederlanders werkt Van Beurden sinds afgelopen maart vrijwel uitsluitend vanuit zijn werkkamer thuis. Van daar uit zag hij steeds meer delen van de wereld op slot gaan, medische noodsituaties ontstaan en de economische bedrijvigheid

teruglopen. Het oogstjaar werd het jaar van de - historische - dividendverlaging. Maar, zo weet hij eveneens, het was ook gemakkelijk omdat het simpelweg niet anders kon, en omdat er brede overeenstemming over was. Bestuurders van bedrijven zijn ambitieuze mensen. Corona noopt echter tot reflectie en relativering. Naast alles wat beter kon en had gemoeten, is Van Beurden vooral trots op het bedrijf, de mensen, hoe zij zich door de crisis heenslaan en de bijdrage die het bedrijf wereldwijd levert aan samenlevingen in nood.



2020 was op zeer veel manieren een buitengewoon jaar. Wat was beroepsmatig het meest uitdagende moment? En wat het meest inspirerende?

“Er zijn de nodige lastige momenten geweest en ook best een aantal inspirerende. Het meest uitdagende was waarschijnlijk het uitleggen van de verlaging van het dividend. Het was een herstart voor de organisatie, een historische beslissing, het veranderde de verwachting van onze beleggers. En het voelde ook persoonlijk voor mij. We dachten dat 2020 het jaar van financieel succes zou gaan worden. We hadden allerlei geweldige stappen gezet en ik dacht het een jaar zou worden waarin we zouden aantonen wat we echt kunnen. En toen, na de eerste maanden, reali-

seerden we ons dat het niet zou gaan gebeuren. Dat we juist op tal van gebieden stappen terug zouden moeten zetten, variërend van de investeringsplannen tot en met de dagelijkse uitgaven - en ook het dividend. Ik had er op de dag van de aankondiging buikpijn van, zelfs terwijl we er op het hoogste niveau allemaal van overtuigd waren dat het een juiste beslissing was. We wisten dat dit voor Shell op de lange termijn het beste was; dat de ingreep ons de financiële veerkracht zou geven om in de toekomst nieuwe successen te behalen. Het meest inspirerende voor mij is niet een gebeurtenis, maar de vindingrijkheid in de hele organisatie tijdens de covid-19-pandemie. De wijze waarop mensen elkaar vonden en op verschillende manieren bijzondere prestaties leverden. Als je ziet

hoe ze voor elkaar zorgden, de tijd en energie die ze daarin staken... Dit maakt me ongelooflijk trots - en ik was tot tranen toe geroerd. Ik zag ook hoe hard er geknokt werd om te kunnen blijven leveren, met een buitengewone betrokkenheid. Dat was ook om stil van te worden. We hebben ons van onze beste kant laten zien.”

Wat sprong er in reactie op de covid-pandemie echt uit? En is er iets geweest wat beter had gekund?

“Wat er uitsprong was de nadruk op zorg. En ik heb de enorme trots in de organisatie gezien. De focus en aandacht om de juiste dingen te doen, de boel draaiend te houden zonder grote ongelukken. Dat was meer dan ik had kunnen verwachten. Als je me een jaar geleden had gevraagd wat tijdens een pandemie zou gebeuren, als niemand naar kantoor zou kunnen gaan of gemakkelijk naar de fabriek reizen of verbeteringen in de installaties aanbrengen, dan zou ik gezegd hebben ‘hou rekening met het ergste’. Maar niets van dat alles. Dat is bijzonder. En het was geen geluk. Het kwam door de kwaliteiten van de mensen en de aandacht van de organisatie. Van technische ondersteuning tot de continuïteit van de productie, tot de samenwerking met onze burens. Ik denk dat de wijze waarop een gevoel van saamhorigheid is ontstaan daarbij een rol heeft gespeeld. We hebben niet alleen laten zien over veerkracht te beschikken, maar ook dat we - als leverancier - ertoe doen en energie zijn blijven leveren aan een wereld die dat nodig heeft, zelfs onder de

meest lastige omstandigheden. Hadden we dingen beter kunnen doen? Vast wel. Er is waarschijnlijk een hele lijst van zaken waarvoor dat opgaat, maar ik kijk nu liever naar alles wat wel goed is gegaan tijdens de pandemie.”

Naast de covid-19-pandemie bleef ook klimaatverandering bovenaan de publieke agenda staan. De uitgestelde VN-klimaatop, COP 26, zal nu in november 2021 in het Verenigd Koninkrijk plaatsvinden. Zou dat een keerpunt kunnen opleveren?

“Begin 2020 zag het er niet naar uit, maar toch is de klimaatop uitgesteld. Misschien wel. Nu we meer tijd hebben, de pandemie tot meer zelfreflectie leidt en dat overtuigingen van landen en mensen verdiepen, resulteert dat in de opkomst van een andere politieke verantwoordelijkheid. Dat alles mogen we als positief zien.”

In april 2020 kondigde Shell de ambitie aan de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen tot netto nul (net zero) in 2050 - of eerder - in lijn met de samenleving en de klanten. Hoe zal dat de komende decennia vorm krijgen?

“Het is van belang te zeggen dat dit veel verder gaat dan de olie en het gas die we produceren. Om de ambitie van netto nul emissies in 2050, of eerder in lijn met de samenleving te bereiken, doen we drie dingen. Ten eerste zullen onze activiteiten qua uitstoot netto neutraal moeten worden. Dat is een enorme opgave, maar feitelijk de kleinste en overzichtelijkste van de drie.

Ten tweede moeten we de CO₂-intensiteit van de producten die we verkopen aanmerkelijk verlagen. Ten derde moeten we onze klanten die nog afhankelijk zijn van conventionele brandstoffen zoals olie en gas, helpen hun emissies te verlagen. Denk daarbij aan sectoren zoals de luchtvaart, het internationale wegvervoer en de scheepvaart. Dat op verschillende manieren door bijvoorbeeld het afvangen, transporteren en opslaan van CO₂ of in de vorm van compenseren van de uitstoot.

HET MEEST INSPIRERENDE VOOR MIJ IS DE VINDINGRIJKHEID IN DE HELE ORGANISATIE

Samenwerking met deze sectoren is daarbij noodzakelijk omdat het geen zin heeft producten te ontwikkelen waarmee de klanten technisch of commercieel niet uit de voeten kunnen. We willen die sectoren helpen ook netto op nul uit te komen. Als dat hen niet lukt, zal het ons ook niet lukken. Welke stappen daarvoor precies

nodig zijn, is nog niet helemaal duidelijk. Maar wat we wel weten is dat we oplossingen het beste per sector afzonderlijk vinden. Dit is hoe we de uitdaging bekijken en hoe we ons in de toekomst gaan organiseren. Onze ambitie betekent een enorme verandering voor Shell omdat de huidige koers ons er niet brengt. Dus zullen onze plannen in tijd moeten veranderen omdat de samenleving en klanten ook veranderen.”

Shell zal in februari bekendmaken hoe het denkt de ambitie te kunnen waarmaken om qua CO₂-uitstoot netto neutraal te worden. Wat zijn de belangrijkste troeven van Shell in de toekomst?

“In de loop der tijd hebben we een veerkrachtige activiteiten opgebouwd. Binnen de energiesector zijn we het bedrijf met de grootste kasstroom. We hebben uitzonderlijke activiteiten met geweldige resultaten. Dus, we staan er behoorlijk goed voor. Wat me aanspreekt aan de ingeslagen weg - of de richting die we eerder insloegen maar nu gaan versnellen - is dat we veel meer nadruk leggen op de energie van de toekomst. Daarvan weten we dat die anders zal zijn dan die van vandaag. Nogmaals, uiteindelijk maken onze klanten de toekomst. Die ontstaat niet doordat wij uit het verleden de kracht meekregen om hulpbronnen te ontwikkelen, fabrieken te bouwen of wat dan ook. En dat is behoorlijk spannend. Onze olie- en gasvelden, onze installaties en technologie voegen een enorme waarde toe aan Shell, maar datzelfde geldt ook



voor de uitstekende relatie met onze klanten. Ik ben echt overtuigd dat Shell de juiste positie inneemt: het fundament dat we hebben gelegd, het commerciële platform, de kwaliteit van de mensen die we hebben. We hebben de financiële kracht van onze traditionele activiteiten, we zijn in staat tot verandering en we hebben activiteiten die kunnen groeien door die verandering.”

Shell kondigde aan 7.000 tot 9.000 banen te schrappen voor het einde van 2022. Hoe kan je veranderingen doorvoeren als je wellicht ook afscheid moet nemen van mensen die deze veranderingen mogelijk moeten maken?

“Onze netto nul-ambitie betekent een verandering van denken en organiseren. De strategie is er eentje van verandering, van transformatie. We hebben het plan de organisatie in te richten op samenwerking met klanten, als het gaat om producten en technologieën die nog niet voldragen zijn. Daarom zullen we ondernemender moeten zijn, behendiger en simpeler. Nu moeten we natuurlijk eerst bezuinigen, maar dat is eigenlijk de uitkomst van het versimpelen van de organisatie. Het schrappen van banen is een extreem zwaar proces, maar we zullen het moeten doen, als we willen veranderen.”

Volgend op de Black Lives Matter-demonstraties en de dood van George Floyd, zei u dat ‘de samenleving met racisme worstelt’, ‘dat het een diepe breuk veroorzaakt’ en dat ‘Shell onderdeel van de samenleving is’. Wat moet Shell doen om racisme aan te pakken?

“Zelfs nu Shell de afgelopen jaren grote vooruitgang heeft geboekt als het gaat om diversiteit en inclusiviteit, hebben deze gebeurtenissen - en het debat binnen en buiten Shell - me laten zien dat er echt ruimte voor verbetering is. Het heeft me de ogen geopend. Als je iets aan racisme wilt doen, als je het onacceptabel en verwerpelijk vindt, dan moet je beginnen met naar jezelf te kijken. Voor Shell - voor mezelf en voor het hele bestuur - heeft het geleid tot een diepere persoonlijke zoektocht naar racisme binnen Shell. Je kunt als bedrijf geen standpunt innemen of een positieve inbreng hebben als je niet

eerst zelf de zaken op orde hebt. Dus moeten we scherper zijn op de ervaringen van werknemers in de praktijk. Begrijpen wat er op de ‘vloer’ gebeurt. Raciale ongelijkheid aanpakken, zoals we dat ook doen met veiligheids- en milieu-incidenten. We moeten weten wanneer en waarom die incidenten plaatsvinden en hoe we ze kunnen voorkomen. Ook moeten we de verslaglegging en de transparantie van data over beloningsverschillen tussen etniciteiten verbeteren, zoals we dat in het Verenigd Koninkrijk al doen met het *Diversity Pay Gap Report*. Onze ambities communiceren, voortgang boeken en laten zien waar we meer moeten doen. Het is echt tijd om dit probleem aan te pakken. We moeten een werkomgeving creëren waarin iedereen zich erbij voelt horen. Ik ben een witte man van middelbare leeftijd die is opgegroeid in een samenleving in Noordwest-Europa. Dan voel je de spanning niet, herken je het probleem niet en voel je niet eens

hoe bevoorrecht je bent. Je moet een manier vinden om het vanuit een ander perspectief te ervaren. Dat is wat de dood van George Floyd met me deed. Het is niet goed genoeg om te zeggen ‘ik ben geen racist’. Het enige juiste dat je kunt zeggen is ‘ik ben een antiracist’.”

Hoe zal de naaste toekomst er uit komen te zien - en wat zal dat voor u persoonlijk betekenen? Gaat u bijvoorbeeld veel minder vliegen?

“Ik denk niet dat na zo’n ingrijpende gebeurtenis en maatschappelijke ontwrichting alles zomaar terugbuigt naar het oude. En wanneer is dit precies voorbij? Ons leven zal dus veranderen. Hoe sterk en hoe veel is niet te zeggen. Ik denk dat we geleidelijk terug in het oude patroon komen, maar dat we de ervaringen van nu wel meenemen. Ik persoonlijk heb het bijvoorbeeld heel waardevol gevonden om het afgelopen jaar meer tijd met mijn gezin door te brengen en ja, ik hoop minder te gaan vliegen.”



Stel, ter afsluiting van het zo bijzondere jaar 2020 mag u 6 mensen uit de geschiedenis uitnodigen aan de dinertafel. Wie zullen dat zijn en waarom?

“Dan kies ik voor 3 verschillende categorieën: ontdekking, moed en vasthoudendheid. Denkend aan ontdekking van kennis kies ik voor Albert Einstein. Die zou ik aan iedere dinertafel willen uitnodigen. De tweede is een van de grote ontdekkingsreiziger, ook al zijn die tegenwoordig onderwerp van debat: Christopher Columbus. Ik zou beiden willen vragen waar hun ideeën vandaan kwamen en hoe zij hun ontdekkingstochten ondernamen. Was het genialiteit, doorzettingsvermogen of geluk? Moed fascineert me ook, net als overtuiging. De 2 personen die ik heb gekozen stonden voor uitdagingen die onoverkomelijk leken. Ze deden dit tegen een sterke stroom in en tegelijkertijd met groot intellect en wijsheid. Het zijn Mahatma Gandhi en Rosa Parks. Ik zou willen weten hoe zij de moed en overtuiging vonden om de ongekende tegenwerking te trotseren en te overwinnen. Vasthoudendheid en geopolitiek was de moeilijkste maar uiteindelijk heb ik 2 personen die voor een heel rijk staan gekozen. De eerste is Cleopatra. Ik zou van haar willen weten hoe de mensen toen tegen de wereld aankeken, over de neergang van de farao’s en hoe staatsmenschap er toen uitzag. Hoe deed ze dat in een groot rijk zonder moderne communicatie-instrumenten? Diezelfde vragen zou ik ook aan mijn zesde gast, koningin Victoria willen stellen. Hoe ervoer zij de invloed die zij had op het Verenigd Koninkrijk, het Gemenebest en op de rest van de wereld? En natuurlijk wil ik wel graag dat ook mijn vrouw Stacey erbij is. Vanzelfsprekend: zonder haar zijn er geen goede etentjes.”





BENZINESTATION DE HACKELAAR

LANGS SNELWEG A1 BIJ MUIDEN

TEKST ROB VAN 'T WEL

BEELD OLIVIER MIDDENDORP, SHELL HISTORICAL HERITAGE & ARCHIVE

De Nederlandse snelwegen kregen een nummer in 1932. Rijksweg 1 liep van Amsterdam tot Hoevelaken. Om de moderniteit te onderstrepen en om automobilisten van brandstof te voorzien, liet Shell bij Muiden benzinestation de Hackelaar bouwen. Rijksweg A1 loopt inmiddels van knooppunt Watersgraafsmeer bij Amsterdam tot, 158 kilometer verder, de Duitse grens bij de Lutte. Het pompstation is met de aanzwellende verkeersstromen meegegroeid. Het aantal pompen is sterk gegroeid, er zijn koffie en broodjes te verkrijgen, een toilet te bezoeken en dat alles 24 uur per dag.

Anderhalvemetersamenleving is verkozen tot het woord van het corona-jaar 2020. Maar wat veranderde in en om het huis? Vier voorbeelden van anno thuis.

Vrij in de tijd

TEKST MONIKA JAK
BEELD GETTY IMAGES

WAARDEVOLSTE DAGELIJKSE MOMENTEN

- 1 Creatief bezig zijn
- 2 Sporten
- 3 Spelletjes spelen
- 4 Lezen
- 5 Huisdier verzorgen

(bron: NHA Opleidingen)

VRIJETIJDSACTIONEITEN NEDERLANDERS BUITEN DE DEUR (in procenten)

Buitenrecreatie (wandelen, fietsen)	26
Sport	23
Uitgaan	14
Winkelen voor plezier	12
Bezoek attracties	7
Hobby's	6
Cultuur	5
Bezoek evenementen	4
Bezoek sportwedstrijden	2
Watersport	1

(bron: CVTO, ContinuVrijeTijdsOnderzoek, 2018)

GEMIDDELDE TIJD PER DAG BESTEED AAN MEDIA EN COMMUNICATIE VIA MEDIA

(inclusief de besteding ervan gelijktijdig met andere activiteiten)

8 uur en 23 minuten

(bron: SCP, 2018)

“Een samenspel van biologische, culturele, institutionele en sociale factoren maakt dat tijdsbestedingspatronen in Nederland de afgelopen decennia nauwelijks zijn veranderd.” Aldus het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) in een notitie over de gevolgen van coronamaatregelen en thuiswerken. In het tijdsbestedingsonderzoek van het SCP noteren Nederlanders sinds de jaren 70 in dagboekjes wat ze hoe laat doen. Het patroon is al jaren tamelijk stabiel, op een paar kleine veranderingen na. De gemiddelde Nederlander is iets minder tijd gaan besteden aan het huishouden en aan sociale contacten. De tijd voor slapen, wassen, douchen en aankleden is iets toegenomen. Verder sluipen de laatste jaren onzekerheden in de cijfers omdat grenzen vervagen. Online shoppen tijdens het ‘netflixen’ bijvoorbeeld. Of je werkmail checken op de crosstrainer thuis. Thuiswerkende Nederlanders zagen wel meer grenzen vervagen tussen werk, vrije tijd en zorgtaken. Zoommeetings in de pyjamabroek en ondertussen les geven aan de kinderen:

het kon verkeren. Ondertussen is er geen collega te bekennen om je eraan te herinneren dat het lunchtijd is of die rond vijven aanstalten maakt het pand te verlaten, zodat je weet dat de werkdag erop zit. Door coronamaatregelen werden vrije tijdsbestedingen simpelweg niet meer uitvoerbaar. Uit eten gaan veranderde in eten laten bezorgen. Het bezoek aan de sportschool veranderde in een buurtwandeling. Verder waren de legpuzzels niet aan te slepen, groeide het videogameverkeer enorm en ontdekte de Nederlander weer de tuinier in zichzelf.

Of de manier waarop Nederlanders hun vrije tijd besteden blijvend veranderd zal zijn na corona is onduidelijk. Het uitblijven van gebruikelijke prikkels om je vrije tijd tot aan de nok in te kunnen vullen, zijn mensen ook wel gaan waarderen. Onthaasten, 'uit staan' en je domweg vervelen, winnen aan populariteit.

Huisje, boompje, beestje

POPULAIERSTE HONDENRASSEN IN NEDERLAND

- 1 labrador retriever (3.491)
- 2 Duitse herdershond (2.341)
- 3 golden retriever (1.852)
- 4 Berner sennenhond (1.469)
- 5 Staffordshire bull terrier (1.287)

In Europa hebben naar schatting **80 miljoen** huishoudens een huisdier. In de Chinese stad Beijing zijn er alleen al **1 miljoen honden**.

HUISDIEREN IN NEDERLAND (in miljoenen)

katten	2,9 miljoen
honden	1,7 miljoen
aquariumvissen	7,7 miljoen
vijvervissen	8,2 miljoen
konijnen	0,6 miljoen
zang en siervogels	2,4 miljoen
knaagdieren	0,5 miljoen
kippen, eenden, ganzen	1,5 miljoen
reptielen	0,3 miljoen
pony's en paarden	0,2 miljoen
postduiven	1,2 miljoen

Bronnen: Divebo, Fediaf, WHO, CBS, CFA

De bastaardhond is in Nederland de meest voorkomende hond (**65%**). Het aantal rashonden ligt rond de **750.000**.

Er zijn meer dan **27 miljoen** huisdieren in Nederland. Meer dan **47%** van de huishoudens heeft een huisdier.

POPULAIERSTE KATTENRASSEN WERELDWIJD

- 1 ragdoll
- 2 exotic
- 3 Britse korthaar
- 4 Pers
- 5 Maine coon

Wereldwijd aantal huiskatten: **220 miljoen**
Wereldwijd aantal honden: **900 miljoen**

TEKST ROB VAN 'T WEL
BEELD GETTY IMAGES

Het is een niet te vertalen Nederlands gezegde: huisje, boompje, beestje. Wie wil slagen in het leven, of zich naar volle tevredenheid wil begraven in een burgerlijk bestaan, zal naast huis en tuin ook over een huisdier moeten beschikken. Dat doen Nederlanders massaal, al wijkt het procentueel niet erg af van de buurlanden. Bijna de helft van de Nederlandse huishoudens heeft een huisdier, een poes, een hond, een kooi met vogeltjes of een bak met vissen - binnen of buiten. Nederland is wel meer een katten- dan een hondenland, zo blijkt uit eerder onderzoek. Dat zegt niets over de volksaard maar veel over de bevolkingsdichtheid. In vrijwel heel West-Europa neemt de voorliefde voor katten toe naarmate meer mensen op een vierkante kilometer wonen. Omgekeerd regeert de hond in de buitengebieden. Een golden retriever heeft nou eenmaal meer ruimte nodig dan een rode kater. Voor beide huisdieren geldt

dat de Nederlander niet kieskeurig is. Een vuilnisbak is bij de meerderheid minstens zo populair als een raszuivere hond of kat. Misschien dat de aanschafkosten daar ook een rol bij spelen. Eentje uit het asiel kan natuurlijk ook.

Afgelopen zomer bleek daar een stijgende vraag naar met name honden en in mindere mate katten. In een enkel geval werd zelfs bij dierenasielen in het buitenland aangeklopt voor beesten die op een nieuw baasje zaten te wachten, zo was in de media te lezen. De populariteit van de hond lijkt samen te hangen met corona. De harige huisvriend blijkt in trek ter vervanging van het contact met collega's en vrienden. En je hebt meteen een reden om je neus buiten de deur te steken. “Mee met het baasje?” En wie weet heb je in het park dan wel een gesprek met een andere dierenvriend, op 1,5 meter natuurlijk.

Blij dat ik rij

TEKST ROB VAN 'T WEL
BEELD GETTY IMAGES

Op 1 januari 2020 waren er **8,7 miljoen personenauto's** en bijna **680 duizend motorfietsen** geregistreerd in Nederland.

In Nederland ligt ruim **33.000 kilometer aan fietspaden**.

PERSONENAUTO'S

Benzine	80%
Diesel	14%
Elektrisch/hybridee	5%
Overige	1%

FIETSVAKANTIE

Van de respondenten van het onderzoek – Nederland Fietsland Panelleden – was of is **70%** van plan dit jaar op fietsvakantie te gaan in binnen- of buitenland. Een klein deel (7%) van deze groep geeft aan ivm met de risico's liever thuis te blijven

VEROUDERING

Begin 2020 was ruim **26%** van de personenauto's nog geen **5 jaar oud**. Dat was in 2010 nog **30%**. Het aantal auto's van **15 jaar of ouder** nam in die periode toe van **13%** naar **24%**.

Het aantal motorfietsen van **25 jaar of ouder** nam toe van **21%** naar **34%**. Het aandeel motorfietsen van **15 jaar of jonger** nam juist af, van **48%** in 2010 naar **36%** in 2020.

Sommige paradoxen zijn heel logisch. Hoe meer we thuis zitten, hoe liever we eropuit trekken. Hoewel het woon-werk-verkeer het afgelopen jaar drastisch is afgenomen, blijven de fiets en de auto in Nederland onverminderd in trek. De aanschaf van nieuwe modellen stellen we graag even uit, maar dat heeft geen invloed op de aantrekkingskracht van beide vervoersmiddelen. Belangrijkste reden is een angst voor het openbaar vervoer en voor besmettingen die daar zouden kunnen plaatsvinden, zo blijkt uit onderzoek. Dan kiezen we liever voor eigen transport. Die trend is terug te zien aan het gemiddeld aantal gefietste kilometers. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat het afgelopen voorjaar het aantal kilometers per ritje is gestegen van 3,4 naar 4,4, al vlakke de toename later in het jaar af. Als redenen noemen de ondervraagden het mijden van bus, tram en metro, en omdat fietsen goed is voor een beetje beweging. De nadruk ligt op 'beetje' want tegelijkertijd blijft het marktaandeel van de elektrische fiets stijgen.

Medio november maakte fietsproducent Accel (Batavus, Koga) tussentijds bekend de winstverwachting voor 2020 te verhogen. Concurrent Pon (onder anderen Gazelle) liet ook weten af te stevenen op een recordjaar. Het omzeilen van bus, tram of metro is ook bij de auto terug te zien en dan vooral bij de verkoop van tweedehandsauto's. Nieuwe modellen blijven in de showroom staan. De markt voor nieuwe personenwagens zakte met ruim 20% in, maar voor heel Europa was dat zelfs bijna het drievoudige. Op de afdeling met occasions melden de kopers zich wel. De verkoop van tweedehandsjes ligt hoger dan in de afgelopen jaren. Dat geldt zowel voor de officiële dealers en autohandels, de internetplatforms, als voor de verkoop tussen particulieren. In augustus verhandelden laatstgenoemden onderling ruim 70.000 auto's. Dat is ruim 17% meer dan in dezelfde maand van 2019. Dat heeft gevolgen voor de gemiddelde leeftijd van de Nederlandse auto. De afgelopen tien jaar steeg het aandeel van wagens die ouder zijn dan 15 jaar van 13 naar 24%.

Plantaardig

TEKST MONIKA JAK
BEELD GETTY IMAGES

TUINEN

70% van de Nederlanders (exclusief boerderijbezitters) heeft een tuin bij het huis. Hoe landelijker men woont, des te vaker een tuin en des te groter de tuin.

GEMIDDELDE TUINIERTIJD PER WEEK

1 tot 4 uur

TUINKLUSSEN

Favoriet

grasmaaien, snoeien en tuinaanleg

Minst favoriet

onkruid wieden en schoffelen

TOP EETBARE TUINPLANTEN

- 1 Druif
- 2 Olijfbom
- 3 Vijgenboom
- 4 Munt
- 5 Rozemarijn

OVER VOORTUINEN

- Als de vrouw werkt, is de voortuin vaker bestraat.
- Hoger opgeleiden beplanten vaker en bestraten minder.
- Tuinbezitters die regelmatig de natuur intrekken, bestraten hun voortuin minder vaak.

TOP TUINPLANTEN

- | | |
|--|-----------|
| Hortensia (Hydrangea) | 1 |
| Kerstroos (Helleborus niger) | 2 |
| Lavendel (Lavandula) | 3 |
| Buxus (Buxus) | 4 |
| Vlinderstruik (Buddleja) | 5 |
| Klimop (Hedera) | 6 |
| Hartlelie (Hosta) | 7 |
| Rozen - klim, tros, heester (Rosa) | 8 |
| Fraaie vrouwenmantel (Alchemilla Mollis) | 9 |
| Portugese Laurier (Prunus lusitanica angustifolia) | 10 |
| Lampenpoetsersgras (Pennisetum) | 11 |
| Liguster (Ligustrum) | 12 |
| Blauwe regen (Wisteria) | 13 |

Agent Karel Klop meldde zich na zijn pensioen als vrijwillig explosievenverkenner voor de politie Gelderland. 'Ik dacht ik ga dat vrolijk doen, denkende dat het een paar uurtjes in de week was', vertelt hij in De Politiepodcast. Door corona werd het een dagtaak. Nederlanders zijn massaal aan de wandel gegaan. Dan stijgt de kans dat je in een weiland of bos oude oorlogsmunitie tegenkomt. Normaal krijgt de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (de EOD) wekelijks tussen de 25 en 30 meldingen. In de eerste maanden van de coronacrisis verdriedubbelde dat. Die toename komt mede doordat de Nederlander de tuin heeft herontdekt en voortvarend met herinrichtingsplannen aan de slag ging. Ook de vraag naar volkstuinten explodeerde. Gelet op de ellenlange wachtlijsten, kunnen de meesten zich voorlopig slechts toeleggen op het kweken van geduld. Hoewel een spade in de grond steken met een grote knal kan eindigen, is wetenschappelijk ruimschoots aangetoond dat tuinieren de mens goed doet. Aarde tussen de

vingers voelen, vogels horen fluiten, ver- en bewondering over de groei en bloei: mensen knappen er van op. De tuin als heilzaam toevluchtsoord voor noodgedwongen thuisbivakkerende Nederlanders. Tegen depressie en voor een goed humeur. Het werkt. Andersom geldt hetzelfde. In een experiment uit 2018, opgezet door woonwarenhuis IKEA om pesten onder de aandacht te brengen, werden twee identieke planten in een zaal gezet. Leerlingen werd gevraagd de ene plant te overladen met complimenten en lieve woordjes en de andere uit te schelden en te pesten. Na dertig dagen was het geliefkoosde exemplaar gegroeid terwijl de geplaagde er slap en mistroostig bij hing. Een goede tuinier is ook een zachttaardige kletskaus*.

*Er bestaan over dit experiment vermoedens van manipulatie. Desondanks kan praten geen kwaad. De hoeveelheid kooldioxide in lucht is laag; uitgeademde lucht bevat veel meer. Precies wat planten lekker vinden.

PRIJS VOOR BESTE JAARVERSLAG

Shell heeft donderdag 29 oktober de FD Henri Sijthoff-prijs voor het beste jaarverslag gewonnen. De jury was met name onder de indruk van de dialoog tussen het bestuur van Shell en de verschillende belanghebbenden van het bedrijf. Het jaarverslag geeft volgens jurylid Roderick Munsters heel goed weer wat er met de uitkomst van die gesprekken is gedaan. "Met die paragraaf staken ze echt met kop en schouders boven de rest uit."



TEKST ROB VAN 'T WEL

Marjan van Loon, president-directeur van Shell Nederland, nam de prijs virtueel in ontvangst. "We zijn de weg naar meer transparantie al een tijd geleden ingeslagen. We willen echt laten zien wie we zijn en waar we voor staan. Dat is een lang proces. We maken nog steeds stappen en zijn nog lang niet klaar. Maar deze prijs is echt een mooie erkenning", gaf ze aan.

Voor Arianne Vink, verantwoordelijk voor het maken van het jaarverslag van Royal Dutch Shell (RDS), is de prijs een erkenning. Ze is blij met de waardering van de financiële wereld voor de transparantie en geïntegreerde verslaglegging die het bedrijf nastreeft.

TOEGANKELIJK

"Vroeger was een jaarverslag een puur financieel document waarin je meldde wat je verplicht was te melden", zegt ze. "Misschien was zo'n verslag zelfs wel een beetje saai." Vanaf 1997 heeft Shell de weg naar grotere transparantie ingeslagen.

Het bedrijf is steeds meer informatie gaan delen door het publiceren van verschillende verslagen op deelgebieden zoals *sustainability* (duurzaamheid/red), opdrachten aan overheden en belastingen, en van een handboek voor investeerders.

"Het winnende RDS-jaarverslag over 2019 combineert al die informatie op toegankelijke wijze", vindt Vink. Ze weet zich daarin gesteund door de jury van de FD Henri Sijthoff-prijs, die lof heeft voor de beschrijving van de belangenafweging van alle stakeholders door bestuurders en de gevolgen daarvan voor de langetermijnstrategie. Volgens de jury biedt het jaarverslag ook goede segmentinformatie, een uitstekende risicoparagraaf met veel aandacht voor milieurisico's en is er veel aandacht voor de energietransitie.

"Natuurlijk publiceren we nog altijd de gevraagde financiële informatie", zegt Vink. "Dat staat in het achterste gedeelte van het jaarverslag. Voorin het verslag hebben we geprobeerd op een toegankelijke manier al

die feiten uit die verschillende deelgebieden bij elkaar te zetten. Op die manier wil je de samenhang laten zien van financiële en niet financiële informatie."

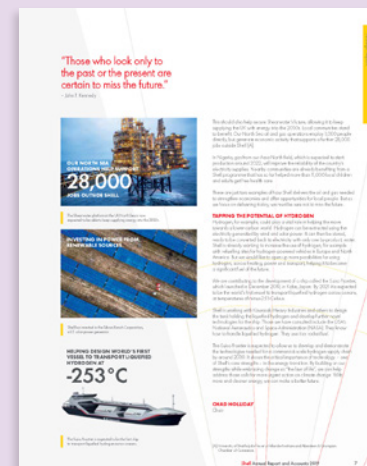
GEÏNTEGREERDE VERSLAGLEGGING

Dat kan natuurlijk niet door simpelweg alle beschikbare informatie uit de gespecialiseerde verslagen achter elkaar te zetten. Dan krijg je een onleesbaar jaarverslag van meer dan 1.000 pagina's.

"Onder het motto *Energy for a better future* vertellen we wie Shell is, wat het bedrijf doet en welke rol het bedrijf voor zichzelf in de wereld ziet weggelegd", vertelt Vink. "Dat verhaal staat in de acht pagina's tellende Shell story helemaal voorin. De lappen tekst hebben we vervangen door thematische blokken met verwijzingen naar meer details, verderop in het verslag."

De Shell story vormt de kapstok van het hele rapport. Vink: "Waar creëren we als Shell waarde en welke elementen gebruiken

<https://reports.shell.com/annual-report/2019/>



we daarbij? Grondstoffen, mensen, technologieën, innovatie. En wat is de impact daarvan op al onze belanghebbenden? Niet alleen financieel, maar ook op het gebied van milieu, onze mensen, onze bureaus, de energievoorziening en natuurlijk de energietransitie."

Shell sluit met deze aanpak aan bij de internationale trend naar geïntegreerde verslaglegging. Voor Edwin Kunkels, Vice President Group Reporting & Deputy Controller van Shell, bewijst de prijs dat het bedrijf op de goede weg zit. "Dat een externe vakjury deze grote stap voorwaarts nu al erkent, is als het winnen van een gouden medaille op de olympische spelen met een geweldig team."

COVID-19

Hoewel het jaarverslag over het jaar 2019 gaat, is er speciale aandacht voor covid-19 in de zogeheten risicoparagraaf. Het is een kunststukje dat maar weinig andere bedrijven is gelukt.

"Een week voordat we het verslag op 13 maart zouden publiceren, hebben we besloten daar toch wat over te zeggen", vertelt Vink. De Head of Reporting van Shell geeft toe dat zo'n ingreep niet eenvoudig is. "Zo'n jaarverslag maken is een complexe logistieke operatie die al in het najaar daarvoor start. Cijfers verzamelen, bijpassende informatie in teksten plaatsen, controleren en nog eens controleren. Maar toen covid-19 een wereldwijd probleem dreigde te worden, vonden we dat we daar aandacht aan moesten schenken."

Maar wat schrijf je dan? En, wat durf je te schrijven? "Wij hebben gekozen voor twee sporen", legt Vink uit. "De eerste is de mogelijke gevolgen van de pandemie voor de activiteiten van Shell. Denk aan een uitbraak van besmettingen op een raffinaderij of offshore-platform. Het andere spoor gaat over de economische gevolgen van een pandemie, en hoe die Shell zouden kunnen raken. Door hele korte lijntjes te houden met bijvoorbeeld de Board (het

bestuur van het bedrijf/red), hebben we die aanpassingen op het allerlaatste moment nog kunnen doorvoeren. Soms moet een mammoettanker ook een kleine draaicirkel hebben."

TRANSPARANTIE

Een andere nieuwigheid in het RDS-jaarverslag is een paragraaf over de ontmoetingen die het bestuur het afgelopen jaar heeft gehad met externe betrokkenen. En hoe die ontmoetingen de besluitvorming over belangrijke keuzes binnen Shell heeft beïnvloed. De paragraaf dus die veel waardering kreeg van de jury van de FD Henri Sijthoff Prijs.

"Er is een nieuwe Britse richtlijn voor jaarverslagen, S-172, die dat voorschrijft. Natuurlijk voldoen we daar aan, maar uiteindelijk gaat het om de invulling ervan; doe je het ruimhartig of heel beperkt? Het resultaat illustreert de wens naar meer transparantie in de top van het energieconcern", aldus Vink.



HOOFDKANTOOR BATAAFSCHE IMPORT MAATSCHAPPIJ

WASSENAARSEWEG 80, DEN HAAG

TEKST ROB VAN 'T WEL

BEELD OLIVIER MIDDENDORP, SHELL HISTORICAL HERITAGE & ARCHIVE

Monumenten veranderen aan de buitenkant niet. Dat ligt anders voor een benzinepomp. Toch hebben de twee gebouwen gezamenlijke wortels. Ze komen oorspronkelijk van de tekentafel van de vermaarde architect J.J.P. Oud. Hij won in 1938 de opdracht voor de bouw van het kantoor, met benzinestation, van de Bataafsche Import Maatschappij (BIM), de voorloper van Shell Nederland Verkoopmaatschappij, de eigenaar van de Shell-pompen in Nederland. Door de beslommeringen van de Tweede Wereldoorlog kreeg het gebouw pas in 1946 zijn voltooiing. Inmiddels zijn de accountants van EY de gebruikers van het pand. Alleen de pomp herinnert aan de oorsprong.

IN DE TUSSENTIJD...

OP SHELL-STATION DALEM-ZUID

Het is de plek van komen en van gaan. Tussen vertrekpunt en bestemming. Van even stilstaan, bijtanken, opladen en weer doorgaan. Het is de tussentijd.

TEKST MATTHIJS TIMMERS
BEELD OLIVIER MIDDENDORP

Op deze novemberdag, rond één uur in de middag weerkaatst de al laagstaande zon scherp via het natte asfalt van de N260 tussen Gilze Rijen en Dongen. De benzinemeter is zojuist onder een kwart gezakt. Scherend langs de witte nieuwbouwhuizen van de Tilburgse Vinex-wijk de Reeshof doemt in de verte de geelrode luifel op van een Shell-station. Vanaf de afrit komt de wereld langzaam tot stilstand. Even bijtanken. Welkom op station Dalem-Zuid.

BRANDSCHOON

Daar is ook bezoeker Martin Gerrits. Hij laat een Ford Focus langzaam de wasstraat uitrollen, zo het parkeervak in waar ook de stofzuigerslangen hangen. Niet dat Martin die nodig heeft. Enkel een doekje langs de uitstap volstaat om deze leaseauto zo meteen weer brandschoon bij de leasemaatschappij in te leveren. Want dat doet de gepensioneerde Limburger; leaseauto's naar klanten rijden en nadat ze gebruikt zijn weer wassen, voltanken en

inleveren. Iedere maand stuurt hij zowat de complete leasecatalogus zo'n 5.000 kilometer kriskras door Nederland. Martin doet geregeld dit station aan, omdat in Tilburg een van de leasebedrijven is gevestigd waarvoor hij werkt. "Het is makkelijk bereikbaar, betrekkelijk rustig en het station is van alle gemakken voorzien", wijst hij willekeurig richting enkele voorzieningen waaronder het rek waarop je automatten kunt uitkloppen. Dat brengt hem op een idee. De laatste zandkorrels



slaat hij nog even uit de matten. “Betaalde fitness”, roept hij tussen de doffe klappen door. “Nu even een kop koffie halen.”

Nieuwsgierig komt Renata van de Put, ‘chef wasstraat’ van dit Shell-station, de glanzende staat van Martins bolide beoordelen. Fijngeknepen ogen, kritische blik; goedgekeurd. Weinig mensen zullen een brandschone wagen zo kunnen waardenen als Renata. Met haar ruim twintig jaar ervaring als autowasser geniet ze van de schittering van de lak, van de zuivere kleur van chromen velgen en van de kenmerkende geur van fris interieur. “Toen dit tankstation anderhalf jaar geleden is geopend, ben ik hier meteen komen werken. En het bevalt goed. We zijn als een familie. Iedereen is hier bereid een dienst van een collega over te nemen als dat nodig is.”

JOGGINGBROEKEN

Renata vindt het fijn dat het schoon en netjes is hier, aan de rand van de Reeshof. Aangeharkt. En zo ruim opgezet, met duidelijke vakken en bewegwijzering. Dat typische rode asfalt heeft ook wel wat. De

relatieve nieuwstaat van het tankstation brengt meteen ook een extra uitdaging met zich mee. Wat schoon is, moet schoon blijven. Voor ieder papiertje, al is het een afgescheurd topje van een suikerzakje, gaat Renata door de knieën. Haar manager Kim Louter noemt haar ‘een topper’.

TUSSEN VIER EN ZES KOMT DE REESHOF THUIS

De Haagse shopmanager, die voor de liefde naar Tilburg verhuisde, probeert het profiel van dit jonge station in woorden te vangen. “De ideale mix van een typisch buurtstation, met de bereikbaarheid en dynamiek van een groot station aan de snelweg”, doet ze een treffende poging. “We hebben gasten in driedelig kostuum

met haast, en mensen in joggingbroek uit de buurt die op hun gemak de hond uitlaten en sigaretten komen kopen.”

De ‘joggingbroeken’ wandelen via het voetgangerspaadje dat zich aan de achterkant van het station bevindt. Het vormt de verbinding met De Reeshof, een buitenwijk van Tilburg die sinds de eerste brave nieuwbouwwoningen in de jaren tachtig is uitgegroeid tot ‘de gezinnenwijk’ van Tilburg. Met inmiddels bijna 50.000 inwoners. Die hier ook tanken.

“Tussen vier en zes komt de Reeshof thuis”, merkt Kim aan de dagelijkse drukte op haar station. Die pieken zijn weliswaar iets minder scherp geworden, sinds thuiswerken het devies is. Maar nog steeds staan er geregeld rijen voor de pomp tijdens de spitsuren. “Op dit moment hebben mensen wat meer aandacht nodig. Om te vertellen hoe zwaar ze het hebben. Wij proberen ze hiervoor de ruimte te geven, een luisterend oor.” In het weekend krijgt Kim aanloop van voetballers van de aangrenzende TSV Gudok. “Dan komen ze de dam over”, wijst ze naar de opgehoogde erfafscheiding, pal achter de

laadpunten van het station. “De worstenbroodjes zijn zaterdags niet aan te slepen.”

AUTORESTaurantje

De grote Citroën van accountmanager Marco Kuiper staat normaal gesproken ook voor een van die vele Reeshofse rijtjeswoningen. Kuiper, een goedlachse vijftiger, maakt nu even een ommetje om zijn wagen vol te tanken, tussen de online vergaderingen door. Het past precies in zijn planning. Marco verkoopt medische artikelen. “In het begin van het jaar kregen we veel spoedaanvragen, nu is het gelukkig wat rustiger.” Maar nog steeds, geeft hij toe, gaat het werk de hele dag door, in zijn hoofd. En ja, ook tijdens het tanken.

“Het is lekker om er even uit te zijn. Het is hier schoon en fris”, vertelt hij. “En ik kom voor de Airmiles.” Verderop, in een van de parkeerhavens langs het station, zit Bart Willem van Lith samen met zijn moeder in een warmgestookte Audi. In het middenconsole staan twee blikjes fris. Bart Willem heeft zijn moeder meegenomen voor een

retourtje Breda - Tilburg. Dat doet hij vaker. Even een boodschap doen. Normaal drinken ze nog wat in de stad, als afsluiter. Nu spelen ze restaurantje in de auto. Eventjes, want Bart Willem start de auto alweer. Hij moet gaan. Zijn werkdag begint zo, halverwege de middag.

“Hij werkt voor een Amerikaans bedrijf”, verklaart zijn moeder. Met een mix van trots en moederlijke bezorgdheid: “En dan gaat hij tot laat in de avond door.” Inderdaad, Kim heeft gelijk. Vanaf een uur of vier zwelt de stroom bezoekers aan. Simon van de Waal, een installateur op weg van een installatieklus in de gevangenis van Breda naar zijn vakantiewoning in Udenhout - dat vooruitzicht stemt hem ontspannen - weet nog net een vrije laadpaal te bemachtigen. De twintig minuten snellaadtijd gebruikt hij ‘voor een goeie kop koffie hoor’.

POMPPRAATJE

Verchtwagenauffeur Erwin Twuyver is minder geduldig. Hij laat de claxon van zijn zwarte Scania luid echoën onder de

geelrode luifel wanneer de bestuurder van het bestelbusje voor hem wel erg lang in de shop blijft hangen. Het blijkt een korte pinstoring. Erwin toont zich begripvol. Hij is vaste klant en komt zijn wagen aftanken voor de dag van morgen. Met een harde reset doet het systeem het weer. “En anders was ik gewoon hier blijven pitten”, grapt hij naar Renata, die door het geluid van de claxon haar wasstraat even heeft verlaten.

Ze kletsen samen wat. Een pomppraatje. Gespreksonderwerp is zijn Scania. Geïmporteerd uit Noorwegen, vier ton op de teller, dus de kop is eraf. Renata vindt ‘m mooi. In haar vorige baan heeft ze ook weleens vrachtwagens gewassen. Met routineuze kneepjes in de trekker van het vulpistool rondt Erwin zijn tankbeurt op precies 360,00 liter af. Renata knikt bewonderend en groet hem “tot morgen”. Erwin haalt zijn tankpas door de terminal, klimt in zijn cabine en laat bij het optrekken nog een keer de machtige toeter horen. Shell Dalem-Zuid verdwijnt in de schemer, aan de horizon.



EN NU?

ER ZIJN VEEL ZORGEN OVER DE TOEKOMST. TUSSEN ALLE DOEMDENKERS EN -SCENARIO'S ZIJN ER GELUKKIG MENSEN DIE OPLOSSINGEN ZIEN.

TEKST MONIKA JAK
BEELD GETTY IMAGES

“Laat kranten en nieuwssites links liggen, mijd praatprogramma’s en blijf weg bij Twitter.” Het zou een remedie zijn tegen somberheid over de toestand in wereld. De media lijken inderdaad de problemen te vermenigvuldigen. Alsof er niet al genoeg vraagstukken en crises waren, sloeg ook corona toe. De gebruikelijke januari-genoegegens zoals het toelevens naar de wintersport en carnaval, hebben daarmee ook hun onschuld verloren. De vraag dringt zich op ‘hoe nu verder?’. Wat gaat helpen om de problemen op te lossen en tegen een stootje te kunnen? Gelukkig lopen er mensen met een zoeklicht vooruit. In de verte spotten ze de *homo cooperans*, die over muren heen kijkt.

“Je moet uitzoomen, als met een camera,” zegt Eva Helmond van Stichting Toekomstbeeld der Techniek (STT). Zij is projectleider van Horizonscan 2050, een studie die handelingsperspectief voor de toekomst wil geven. Een belangrijke bevinding is de noodzaak van een integrale en systemische benadering van de wereld en de problemen daarin. “Je moet begrijpen hoe dingen zijn ontstaan en scannen op trends en signalen. Door een breder denkkader zie je meer mogelijkheden voor de toekomst. Daarmee kun je creatief handelen en leiderschap stimuleren”, legt ze uit. In de scan staat de vraag centraal hoe impactvolle technologie kan bijdragen aan de SDG’s (*Sustainable Development Goals*) van 2050, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties.

Ding is wel, die bestaan nog niet. Die van 2030 wel en daarom bestudeert Helmond die eerst. Werken ze goed uit? Dragen ze substantieel bij? Helmond constateert dat veel organisaties nu de krenten uit de pap halen. “*Cherry picking* heet dat in goed Nederlands. Ze vertalen hun impact

in ‘SDG-taal’, maar substantiële veranderingen blijven uit door een gebrek aan kennis, kunde of wil. Het is goed bedoeld, maar voor verandering is een andere kijk op de wereld nodig. Bovendien zijn er 169 subdoelen. Sommige werken als positieve katalysator, andere werken elkaar tegen. Je moet naar het geheel kijken.”

WIJZE SIGNALLEN

“Leidraad voor toekomstbestendigheid en duurzaamheid”, vertelt Helmond, “is dat je dingen maakt, ontwikkelt en onderneemt voor een ‘brede welvaart’.” Dat betekent rekening houden met de generaties in het ‘hier en nu’, de generaties ‘elders’ en de ‘toekomstige’. Helmond: “Wat nu slimme technologie heet bijvoorbeeld, moet veranderen in wijze technologie. Te veel dingen maken we voor de generaties van hier en nu. We maken ze omdat het kán. Maar zijn ze wel nodig? Wijze technologie is duurzaam en sociaal voor alle generaties. Het houdt rekening met gebruikers in de ontwerpfase, met de eindigheid van grondstoffen en let op de samenhang van

de SDG’s. Verder bootst het de natuur als systeem na en heeft het een ethisch kader.” Volgens Helmond is veel beleid tot nu toe louter ingericht op basis van economische afwegingen. “Gelukkig zijn er duidelijke signalen dat duurzaamheid en sociaal meer aandacht krijgen in toekomstig beleid.”

ANDERE AANNAMES

Voor Linda Steg zijn die signalen al een zeker weten. Als hoogleraar omgevingspsychologie bij de Rijksuniversiteit Groningen onderzoekt zij wat mensen motiveert als het gaat om klimaatgedrag. Steg: “Een mooie, schone leefomgeving waar toekomstige generaties prettig in leven, dat vinden veel mensen belangrijk.”

Volgens Steg is een foute aanname dat mensen rationeel zijn en voor eigenbelang gaan. Als gevolg daarvan baseren beleidsmakers zich op dat idee van de calculerende mens. “Met de veronderstelling dat geld de belangrijkste prikkel is voor gedragsverandering. Sterker, als ik het mensen vraag, antwoorden ze zelf ook gemotiveerd te worden door geld.”

Uit haar onderzoek blijkt iets anders. Mensen houden wel degelijk rekening met moraliteit en doen of laten dingen, voor anderen of voor het milieu, zonder daar zelf baat bij te hebben. Steg vindt dat politiek, beleids- en campagnemakers zich te veel richten op hypes, afbreukrisico's en vooral hun oren laten hangen naar de media. "Om *evidence based*-beleid te maken, moet je weten wat daadwerkelijk onder de bevolking leeft. Nu is de gedachte 'er wordt hard gepiept, laten we maar aan ze toegeven'. Terwijl maar een klein deel zo luid schreeuwt, zonder daarmee het standpunt van de meerderheid te vertegenwoordigen. Bovendien zijn meningen geen feiten."

MENSELIJKE MODELLEN

Steg ontving in 2020 de prestigieuze NWO-Stevinpremie. De € 2,5 miljoen gaat ze onder meer gebruiken om kennis over de motivatie en het gedrag van mensen te integreren in klimaatmodellen. Ze legt uit: "Bestaande modellen geven aan wat nodig is aan gedragsverandering om klimaat-

verandering tegen te gaan. Geen vlees meer, niet meer vliegen, de auto aan de kant, besparen op energie. Maar gaan mensen dat doen? En onder welke condities? Plannen moeten uitvoerbaar zijn. Mensen moeten gedrag daarmee niet alleen in overeenstemming willen brengen, maar dat ook kúnnen."

Gedrag als variabele integreren in klimaatbeleid klinkt logisch. Waarom gebeurt dat nu pas? Steg: "Ik vermoed omdat er tot nu toe weinig sociaal wetenschappers in dat soort gremia verkeerden. Het is van oudsher het domein van de ingenieurs, van de techniek. Daarna kwamen de economen erbij. Nu we weten dat klimaattransitie kan en hoe het moet, is de vraag 'hoe krijgen we het voor elkaar?'. Dan heb je sociaal wetenschappers nodig."

Steg geeft aan dat voor de klimaattransitie niemand de gouden sleutel in handen heeft. "Iedereen heeft een deel van de oplossing met het eigen expertise-gebied. Door samen te werken en kennis te integreren, kom je verder. Ik leer veel van natuurwetenschappers. En andersom.

De oplossing voor de klimaattransitie is per definitie interdisciplinair."

OVER MUREN KIJKEN

Interdisciplinair werken, het is muziek in de oren van Rafael Wittek. De hoogleraar sociologie bij de Rijksuniversiteit Groningen is voorman van het onderzoeksprogramma SCOOP, *Sustainable COOPeration: Roadmaps to a Resilient Society*. Vrij vertaald: de wegenkaart naar een veerkrachtige samenleving bereik je via bestendige samenwerkingsverbanden. Voor SCOOP stelde het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap €18,8 miljoen beschikbaar. Je zou denken 'wetenschappers zoeken elkaar op rond complexe vraagstukken', maar interdisciplinair onderzoek is dun gezaaid. In SCOOP bundelen sociologen, psychologen, historici, en filosofen van vijf universiteiten de krachten. De opleiding van jonge onderzoekers is gericht op het komen tot praktische oplossingen binnen de domeinen werk, zorg en inclusie. Het zijn de pioniers die over de muren van

disciplines heen kijken. Samen willen ze een even praktische als wetenschappelijk gefundeerde gereedschapskist opleveren voor een samenleving waarin mensen bij elkaar blijven en die niet bij het minste of geringste uit elkaar spat. De sleutel is samenwerking.

VAN ALLE TIJDEN

Wittek licht toe: "Samenwerken is ingewikkeld. Er zijn talloze variabelen: doelen, agenda's, belangen, karakters, prikkels... Hoe ga je dat doen? De meeste interventies zijn gericht op 'hoe krijgen we teams zover dat ze doen wat wij willen?'. Binnen SCOOP is de vraag 'hoe krijg je teams zover dat ze tegenslagen te boven komen?'. De condities die samenwerking mogelijk maken, zijn niet dezelfde als die ze in stand houden."

De samenwerking tussen psychologen en historici bijvoorbeeld geeft inzichten in patronen die van alle tijden zijn. Wittek: "Door spiegeling aan de geschiedenis ontdek je dat dezelfde patronen zich telkens voordoen, ondanks tijd en context.

Patronen die dermate robuust zijn, daarvan kun je stellen, houd daar rekening mee als je beleid maakt."

WAKKER AAN TAFEL

SCOOP startte in 2017 en loopt tien jaar. Is er al een tipje van de sluier op te lichten? "Ga op tijd met elkaar om de tafel, blijf aan tafel en spreek de verschillen uit", is een aanwijzing die Wittek prijsgeeft. Kan het zo simpel zijn? Wittek: "Sociaal wetenschappers krijgen vaker het verwijt dat ze open deuren intrappen. Maar als het zo eenvoudig was, waarom vallen dan zoveel verbanden voortijdig uit elkaar?"

Een oorzaak is volgens Wittek dat deelnemers bij het inrichten van hun samenwerkingsverbanden uitgaan van foute aannames over hoe mensen in elkaar zitten. Daardoor gaan ze op de verkeerde knoppen drukken. Wittek: "Als ze processen, verantwoordelijkheidsstructuren en beloningsschema's voor een nieuwe projectorganisatie opzetten vanuit de aanname dat medewerkers gemotiveerd worden door eigenbelang

en zoveel mogelijk verdienen, dan zal het naar alle waarschijnlijkheid op den duur misgaan. Voor het omgekeerde geldt hetzelfde: als ze de structuren opzetten vanuit het idee dat mensen altijd het belang van de organisatie voorop zullen stellen, is dat ook een recept voor in de problemen komen." Wittek legt uit dat er een sterke traditie is om uit te gaan van de egoïstische mens. De *homo economicus*, die participeert in het team zolang het iets oplevert. "Uit psychologisch onderzoek weten we dat mensen ook die andere kant hebben. De *homo cooperans*, die zelfs bereid is tot grote offers. Een goede gemeenschap – of dat nu een gezin, bedrijf of overheidsinstelling is – houdt die coöperatieve kant in ons wakker. Dus heb je een model nodig dat voorspelt wanneer wij ons als hufters gaan gedragen en wanneer we bereid zijn over eigen belangen heen te stappen.

Wittek: "Dat is een kernpunt. Dat je niet stelt de mens is óf goed óf slecht, maar dat je weet waarom en wanneer we die ene of andere kant opgaan."

DE WEG NAAR MORGEN

Meng een pad van zand en stenen met een paar procent bitumen en er ontstaat een asfaltweg. Shell Bitumen bestaat 100 jaar en levert wereldwijd voldoende bitumen om dagelijks een weg van Amsterdam naar Parijs te asfalteren. Hoe past zo'n traditioneel product in een maatschappij die streeft naar minder CO₂-uitstoot en meer hergebruik van materialen?

TEKST PATRICIA VAN SCHIE
BEELD GETTY IMAGES

Nederland fietsland

Het eerste fietspad verscheen in 1896; nu heeft Nederland 38.000 kilometer verhard fietspad. Als eerste in de industrie bracht Shell in 1967 een bindmiddel voor gekleurd asfalt op de markt. Latexfalt in Koudekerk aan den Rijn produceert dit synthetische bindmiddel Shell Mexphalte C op basis van Shell-receptuur. Natuursteen geeft kleur aan het asfalt. Nederlandse fietspaden zijn vaak rood, maar dit is geen internationale standaard. Spanje bijvoorbeeld kent groene fietspaden. Rood asfalt kan ook op andere wegen een signaalfunctie hebben. Op het nieuwe Shell-station in Tilburg maakt rood asfalt bezoekers bewust van de overgang van snelweg naar tankstation.

Een file midden in de nacht door wegwerkzaamheden of natte voeten door een plas water op een fietspad. Een asfaltweg valt eigenlijk pas op als hij niet doet wat je ervan verwacht: reizigers op een veilige en comfortabele manier van A naar B laten reizen.

VERS PRODUCT

Een asfaltweg maak je met een vers en op maat gemaakt mengsel van bitumen, zand, stenen en vulstof. Audny van Helden, General Manager Shell Bitumen in Europa, licht het proces toe: "Het is logistiek echt een uitdaging. Bitumen is de zwaarste fractie van ruwe olie. Vanuit ons depot bij de Shell-raffinaderij in Pernis leveren we bitumen op ongeveer 180 graden aan bij zogeheten asfaltcentrales, ook wel asfaltmolens genoemd."

Nederland heeft zo'n 30 van deze installaties. Die verwarmen specifieke stenen, zand en vulstof tot dezelfde, hoge temperatuur. Grote trommels mengen dit met het bitumen, waarna vrachtwagens het warme asfaltmengsel ophalen. De gannemersploeg staat klaar om het mengsel met een spreidmachine onmiddellijk op de ondergrond aan te brengen waarna een wals het asfalt verdicht.

SOORTEN EN MATEN

Het percentage bitumen in asfalt is klein, maar de kwaliteit heeft veel invloed op de eigenschappen van de weg. Standaardbitumen zijn er in verschillende kwaliteiten. Of hardere of juist zachtere bitumen nodig zijn, is afhankelijk van het project. Een weg in een warm klimaat mag door de warmte van de zon niet kleverig worden. Daarom gebruiken landen in bijvoorbeeld Zuid-Europa harde bitumen, om spoorvorming te voorkomen.

In landen met veel neerslag gelden andere eisen voor asfalt. Het Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) is geïntroduceerd in de jaren 80 en is nu het meest gebruikte asfalt op Nederlandse snelwegen. In ZOAB-wegen gaat polymeergemodificeerd bitumen (PMB). De toegevoegde polymeren binden het skelet van stenen en hechten de toplaag op de ondergrond.

Van Helden: "Voor de buitenwereld lijkt wegverharding een conservatieve industrie. Maar er is door de jaren heen veel geïnnoveerd. We leveren voor verschillende klimaten en toepassingen geschikt bitumen. Een snelweg waar auto's 100 kilometer rijden, vraagt ander asfalt dan een racebaan of een landingsbaan. Shell heeft 200 octrooien op het gebied van bitumen en asfalt en er zit nog meer in de pijplijn."

“ER IS DOOR DE JAREN HEEN VEEL GEÏNNOVEERD”

Betere grip op het circuit

Ter voorbereiding op de Formule 1 kreeg Circuit Zandvoort een nieuwe asfaltlaag. Shell Bitumen levert al vijftig jaar een racetrack-variant die geschikt is voor wegen waar extreem hoge grip nodig is. Racetrack-asfalt is bestand tegen de hoge schuifkrachten die ontstaan als racewagens optrekken, remmen en bochten nemen. Voor de nieuwe baan van Circuit Zandvoort maakte Shell's bitumenexperts een speciale mix die geschikt is voor een racebaan vlak bij zee en het Nederlandse klimaat met koude winters en warme zomers. Samen met partner KWS is een nieuwe track aangelegd die voldoet aan alle eisen. "They nailed it", aldus Niek Oude Luttikhuis, Track Manager Circuit Zandvoort.

CO₂-UITSTOOT VERMINDEREN
Recente ontwikkelingen zijn asfaltwegen aangelegd met een lager energieverbruik. Asfaltcentrales biedt bitumen doorgaans aan op 180 graden. Met nieuwe additieven is een asfaltmengsel bij dertig graden lager te produceren en verwerken. Er is minder brandstof nodig voor het verwarmen van de grondstoffen, waardoor minder CO₂ vrij komt. Opdrachtgevers en producenten vinden elkaar in duurzame ambities. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor 3.077 kilometer Nederlands hoofdwegennet. Frederieke Knopperts, programmamanager klimaatneutrale en circulaire infrastructuur bij Rijkswaterstaat: "Voor 2030 willen we netto nul CO₂ uitstoten en volledig circulair werken. We geven 4 miljard euro per jaar uit aan infrastructuur. Dat geeft ons een kans én de verantwoordelijkheid om via ons inkoopgedrag de klimaatimpact te verkleinen." Een manier waarop Rijkswaterstaat de CO₂-voetafdruk wil verlagen, is door de levensduur van wegen te verlengen. Van Helden: "Wegen gaan gemiddeld 15 tot 20 jaar mee. In ons laboratorium in Bangalore ontwikkelen we bitumen dat veroudering kan vertragen. De weg is langer te gebruiken en daarmee gaat de CO₂-uitstoot over de gehele levensduur omlaag."

KRINGLOOPASFALT

Asfalt is eenvoudig te recyclen. De van een verouderde asfaltweg afgeschraapte toplaag gaat als grondstof naar een asfaltcentrale die het opnieuw opwarmt. Door veroudering en opnieuw verwarmen

tot 180 graden is dit kringloopasfalt alleen niet te gebruiken als toplaag van hoge kwaliteit. De branche streeft naar 100% recycling van de toplaag. Een eerste verbetering in het recyclingproces is het indirect verwarmen van het asfaltmengsel. De trommel verwarmt en droogt het asfalt rustig rollend. Een volgende stap is het asfaltmengsel een verjongingskuur geven in de fabriek. Verse bitumen maakt het asfaltmengsel zachter en elastischer en weer geschikt als toplaag. Knoppers: "Rijkswaterstaat stimuleert duurzame koplopers. We stellen bij de aanbesteding van wegen zódanige eisen aan het asfalt dat alleen de meest duurzame oplossingen een kans maken. We stellen ook ons hoofdwegennet beschikbaar voor het testen van innovaties. Op de snelweg A73 bij Roermond ligt 2 kilometer duurzamer asfalt dat een hoog hergebruikpercentage heeft en een lage productietemperatuur."

"Bitumen is een niche binnen Shell. Maar dat maakt het niet minder interessant, zegt Van Helden. "Ook met dit product dragen we bij aan de langetermijnambitie van Shell om in 2050, of eerder, in lijn met de ontwikkeling in de maatschappij een energiebedrijf te zijn met netto nul CO₂-uitstoot. We denken met klanten mee om bijvoorbeeld de asfaltcentrales met waterstof te verwarmen in plaats van met gas. De komende jaren moet nog veel veranderen op het gebied van duurzaamheid en circulariteit in de bouwwereld. Het is bijzonder om daaraan een wezenlijke bijdrage te kunnen leveren."



Nederlandse bitumenmarkt

80% asfalt
15% dakbedekking
5% onderlaag vloerbedekking

Onderweg in NL

140.000 kilometer verharde wegen
5.500 kilometer rijkswegen
7.800 kilometer provinciale wegen
6.300 kilometer vaarwegen
3.200 kilometer spoorwegen
Bijna 11 meter verkeersinfrastructuur per inwoner

(Bron: CBS)

KORT NIEUWS

INVESTERINGEN IN DUURZAME ENERGIE-START-UPS BLIJVEN ACHTER

Nederland heeft een groot potentieel aan duurzame energie-startups. **Gebrek aan financiering in een later stadium belemmert vaak de toekomstige groei van deze start-ups.** Dat stelt het *Flattening The Climate Curve: Start-up Report 2020* van Techleap.nl in november 2020. Het rapport toont het enorme potentieel van Nederland; het blijkt dat er een relatief hoog aantal duurzame energiestarters is per hoofd van de bevolking. Nederlandse energie-start-ups lopen financiering mis door onder meer de moeilijkheden die zij ervaren bij het vinden van connecties naar investeerders. Daarnaast kampen start-ups met een tekort aan talent om hun bedrijven verder uit te bouwen voor de toekomst en concurreren ze met salarissen van grote ondernemingen. Een mogelijke oplossing is dat energie-start-ups toegang krijgen tot de verschillende klanten, technologie en cultuur van een compleet ecosysteem.



PRORAIL ZET IN OP ZONNEPANELEN

Zonnepanelen spelen een belangrijke rol in de verduurzaming van treinstations. Als 'grootdakbezitter' heeft infrabeheerder ProRail de positie om gebruik te kunnen maken van zijn enorme oppervlaktes stationsdak. Om dit te realiseren, heeft ProRail het programma Zonnepanelen op Transferdaken opgezet. Dit krijgt financiële ondersteuning van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ProRail zoekt voor ieder station uit of het ook daadwerkelijk mogelijk is de zonnepanelen te plaatsen. **Als de investering binnen 15 jaar terug te verdienen is, bestempelt de infrabeheerder het als een kansrijke investering.** Tot op heden liggen de stations van Zwolle en Eindhoven op koers om rendabel te zijn in de toekomst.

EQUINOR EN RWE IN WATERSTOFPROJECT

Het Duitse energieconcern RWE en het Noorse olie- en gasbedrijf Equinor gaan meedoen met het waterstofproject North2. Dat hebben beide ondernemingen begin december bekendgemaakt. North2 was al eerder opgezet door Gasunie, Groningen Seaports en Shell Nederland. In februari 2020 lanceerden zij North2. **De ondernemingen willen een grote rol spelen in het bereiken van de gestelde Europese, Nederlandse en Duitse klimaatdoelen.** Ook is het hun doel om de ontwikkeling van een internationale waterstofmarkt te versnellen. De bedrijven willen dit bereiken door middel van grootschalige productie, opslag en transport van groene waterstof. Die is bedoeld voor industriële sectoren die moeilijk of niet kunnen elektrificeren.

KOSTEN OPLADEN ELEKTRISCHE AUTO'S MOETEN INZICHTELIJKER

Het is vaak nog te onduidelijk hoeveel je moet betalen voor het opladen van je auto, vindt de Nederlandse toezichthouder Autoriteit Consument en Markt (ACM). **Voordat je gaat opladen aan een openbare laadpaal moet je kunnen zien wat je precies moet betalen.** Aanbieders van laadpalen en laadpassen zijn hier niet altijd transparant over. Vanaf 1 december 2020 moet dit duidelijk zijn volgens de ACM, die het controleren en handhaven op zich neemt. Het elektrisch opladen moet vergelijkbaar zijn met het tanken van benzine of diesel, daar weet je ook vooraf welke prijs je gaat betalen. Het uitgangspunt is dat vóór duidelijk moet zijn wat de prijs is, maar ook achteraf wat de totaal gemaakte kosten zijn. Zo kan de consument controleren of hij heeft gekregen wat werd afgesproken.





POORT 5

SHELL-RAFFINADERIJ PERNIS

TEKST ROB VAN 'T WEL

BEELD OLIVIER MIDDENDORP, SHELL HISTORICAL HERITAGE & ARCHIVE

Het woord fabriekspoort doet denken aan vervlogen tijden, toen mannen nog op de brommer naar de fabriek gingen of op de fiets, met een broodtrommeltje onder de snelbinders. De geschiedenis van de Shell-raffinaderij in Pernis start bij de opening in 1936. Toen was 'poort' nog heel gewoon. De opvolger van de benzine-inrichting aan de Rotterdamse Sluisjesdijk (anno 1902) maakte na de Tweede Wereldoorlog een stormachtige groei door. Begin jaren zestig werkten er 5.900 Shell'ers en in 1969 vormden de installaties de grootste raffinaderij ter wereld. Die status is verloren gegaan, maar nog altijd gaan dagelijks nog zo'n 2.000 werknemers door een van de poorten van het 1.000 voetbalvelden omvattende complex.

EMISSIEVRIJ WEGVERVOER KOMT ERAAN

Bijna alle vrachtauto's in Nederland rijden op diesel, maar dat gaat de komende jaren veranderen. Conform het Klimaatakkoord zetten de wegvervoerders in op een halvering van hun CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2015. Daarvoor moeten ze overstappen op duurzame brandstoffen of elektrische aandrijving. Er zijn diverse mogelijkheden. Welke bieden de beste vooruitzichten en hoe staat het daarmee? Een overzicht.

TEKST ERIK TE ROLLER

BEELD GETTY IMAGES, LEVIEN WILLEMSE

Branchevereniging Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft in 2017 een plan voor het verminderen van de CO₂-uitstoot op tafel gelegd, dat grotendeels is overgenomen in het Klimaatakkoord. Dit gaat over terugbrengen van de CO₂-uitstoot van vrachtauto's en bestelauto's in de binnensteden tot nul in 2030, het sterk verminderen van de CO₂-uitstoot van trucks in de buitengebieden en reduceren van de CO₂-uitstoot door efficiëntere logistiek.

Volgens Rob Aarse, beleidsmedewerker

duurzaamheid bij TLN, zullen alle nieuwe vrachtwagens die vanaf 2025 de zogenoemde zero-emissionzones van de grote steden inrijden, schoon en CO₂-neutraal moeten zijn. Bestaande vrachtwagens kunnen de binnensteden tot 2030 nog binnenrijden, mits ze voldoen aan de Euro-VI emissienorm, waarbij bakwagens niet ouder mogen zijn dan vijf jaar en trekkers niet ouder dan acht jaar.

Vanaf 2030 mogen alleen 'zero-emission' vrachtauto's de binnenstad in, enkele

uitzonderingen daargelaten, zoals kraanwagens als daar nog geen zero-emission versies van beschikbaar zijn.

Vanwege het binnenstadsbeleid van diverse gemeenten zat LNG (vloeibaar aardgas) de afgelopen jaren als brandstof in de lift, omdat het schoner verbrandt, relatief minder CO₂ oplevert en de motoren stiller maakt. Daar komt medio 2021 bio-LNG bij (zie kader pagina 37), een niet-fossiele brandstof op basis van organisch materiaal.

"De toekomst van LNG hangt af van de mate waarin deze brandstof op termijn duurzaam kan worden geproduceerd. De bedoeling is immers om van fossiele brandstoffen op hernieuwbare energie over te stappen", stelt Aarse. "Voor duurzame bio-LNG en HVO (diesel op basis van biomassa - red.) liggen er kansen zolang er geen CO₂-vrije technologie voor alle vormen van transport beschikbaar is, zoals voor zwaar transport op de lange afstand. Met een dieseltruck met aangepaste motor

kun je in elk geval op bio-LNG rijden en zo de CO₂-uitstoot per saldo met zeker 80% verminderen."

Duurzame HVO levert volgens hem dezelfde CO₂-reductie op. Een moderne dieselmotor kan hierop zonder aanpassingen draaien. "De vraag is alleen of er voldoende bio-LNG en HVO beschikbaar zijn om alle fossiele diesel te vervangen. Ook vanuit de luchtvaart en binnenvaart is er immers belangstelling voor duurzame dieselvangers", aldus Aarse.

KORTE AFSTAND

Gegarandeerd emissievrij zijn elektrische vrachtauto's, die op groene stroom rijden. Ook zijn ze stil en vergen relatief weinig onderhoud. Hun actieradius is vooralsnog beperkt: 200 kilometer voor zowel lichte elektrische vrachtauto's als zware trekkers met oplegger. Daardoor zijn ze nog niet geschikt voor lange afstanden en internationaal vervoer. Het onderweg steeds opnieuw bijladen kost te veel tijd en een groter batterijpakket maakt een



truck te zwaar en gaat ten koste van de ruimte voor vracht.

Elektrisch vervoer in de stad kan echter prima. En als de vrachtauto's vaker op een dag worden opgeladen, kunnen ze bovendien meer kilometers maken. Voor rijden op de lange afstand is dat een probleem, maar niet voor vervoer in en om de stad. "Met een vermogen van 300 kW laad je een batterijpakket van een vrachtwagen in een half uur op van 20% tot 80%", zegt Menno Kleingeld, directeur van VDL Enabling Transport Solutions. Dit bedrijf levert al enkele jaren elektrische aandrijflijnen voor stads- en regiobussen en sinds twee jaar ook voor de CF Electric vrachtauto's van DAF Trucks.

LANGE AFSTAND

Shell mikt met LNG vooral op internationaal transport en verkoopt dat bij tankstations om de 400 kilometer langs internationale corridors binnen Europa. Hiermee stoten trucks 22% minder CO₂ uit. Met bio-LNG zal die uitstoot nog verder afnemen.

Kleingeld ziet dit als een tussenstap op weg naar waterstof als energiedrager. Hij wijst erop, dat VDL al bussen bouwt met een range extender, bestaande uit waterstoftanks en een brandstofcel die waterstof omzet in elektriciteit. "Die kun je ook voor in een trailer plaatsen en door middel van een hoog-voltage-kabel verbinden met het batterijpakket van de

trekker, of anders direct achter de cabine van een trekker plaatsen."

Zo'n trekker met oplegger haalt met een volle tank van 29 kilogram waterstof ongeveer 450 kilometer en kan deze na tien minuten tanken weer verder rijden. In de komende jaren zal de actieradius verder toenemen, verwacht Kleingeld.

"Om door te breken, moet de prijs van waterstof en van brandstofcellen echter flink omlaag en wel van de huidige tien tot twaalf euro per kilogram naar drie tot vier euro per kilogram. Dan kan het concurreren met diesel. Dat gaat lukken. Bij VDL zien we de elektromotor en brandstofcel, eventueel in combinatie met kleine bufferbatterijen, dan ook als eindplaatje", aldus Kleingeld.

Aarse: "In de transportwereld bestaat veel interesse voor waterstof, want als dit met groene stroom is geproduceerd, is de emissie van bron tot wiel nul. Waterstof zet je echter niet in voor een rondje om de kerk. Daarvoor zijn batterij-elektrische vrachtauto's beter. Bij het omzetten van elektriciteit in waterstof en dat weer in elektriciteit gaat namelijk ongeveer 60% van de energie verloren. Bij het opladen van een batterijpakket is het energieverlies veel geringer."

SUBSIDIE NODIG

Hij wijst erop, dat elektrische vrachtauto's nu nog drie keer zo duur zijn als vrachtauto's op diesel. Ondernemers zullen die

“DE VRAAG IS ALLEEN OF ER STRAKS VOLDOENDE BIO-LNG EN HVO BESCHIKBAAR ZIJN OM FOSSIELE DIESEL TE VERVANGEN”

alleen aanschaffen als ze met andere vrachtauto's niet meer de binnenstad in mogen. Het is volgens hem nog onduidelijk hoe snel een ondernemer zo'n hoge investering met lagere energiekosten en minder onderhoud terugverdient. "Daarom is het belangrijk, dat de subsidieregeling die in het Klimaatakkoord is voorzien, er snel komt. Die kan het verschil in kosten dekken tussen het rijden met een elektrische vrachtwagen en een vrachtwagen op diesel", aldus Aarse.

Hij is optimistisch. "Batterijen zijn overal in de wereld volop in ontwikkeling. Over een aantal jaren zul je met een lichter en goedkoper batterijpakket ongetwijfeld verder kunnen komen." Volgens Kleingeld vallen waterstofvrachtauto's vanwege de brandstofcel in de aanschaf nog duurder uit dan batterij-elektrische vrachtwagens. Aangezien ze bij internationaal vervoer uren achtereen kunnen rijden, zullen de extra kosten per kilometer meevallen.

Hij wijst erop, dat de overheid elektrische aandrijving en waterstof ook kan stimuleren door net als bij bussen te eisen dat vrachtauto's vanaf een bepaald jaar emissievrij moeten zijn. Ook het instellen van emissievrije zones in de steden helpt. "Dan praat je niet meer over een business case met diesel versus elektrisch of waterstof, maar van een business case met batterij-elektrisch versus waterstof-elektrisch."

Bio-LNG helpt zwaar transport CO₂-vrij te maken

Shell begint in Nederland vanaf medio volgend jaar met het 'vergroenen' van LNG als brandstof voor zware vrachtwagens. De LNG zal dan een bepaald percentage bio-LNG bevatten, waardoor de brandstof een CO₂-besparing van ongeveer 50% zal opleveren ten opzichte van diesel. Ook komt er een proef voor toepassing van bio-LNG in de scheepvaart.

Afgelopen november zijn Renewi, Nordsol en Shell gestart met de bouw van een installatie voor de productie van bio-LNG, waarmee een investering van € 9 miljoen is gemoeid. Die verrijst op het terrein in Amsterdam waar recyclingbedrijf Renewi organisch afval, zoals producten die over de datum zijn, via vergisting omzet in biogas. In de nieuwe installatie zet het Nederlandse bedrijf Nordsol, het biogas om in vloeibaar bio-LNG (circa 60%) en vloeibaar CO₂ (circa 40%). Vervolgens verkoopt Shell de bio-LNG bij zijn LNG-tankstations. Aangezien Nordsol de vloeibare CO₂ verkoopt aan partijen in onder meer de glastuinbouw, die hierdoor het gebruik van CO₂ uit fossiele bronnen vermijden, geldt bio-LNG als een 100% CO₂-neutrale brandstof.

Nordsol start met de productie van 3.400 ton bio-LNG per jaar en streeft naar een productie van 25.000 ton in 2025. "De bedoeling is, dat de aanvoer van bio-LNG over drie tot vijf jaar zo groot is, dat we 100% bio-LNG kunnen aanbieden die 100% CO₂-neutraal is en dus 100% CO₂ bespaart vergeleken met diesel. Verder levert de verbranding van bio-LNG geen fijnstof op en minder stikstofoxiden", verklaart Marieke Knook, LNG Business Development Manager bij Shell.

Shell bouwt al een aantal jaren aan een Europees netwerk van LNG-stations. Recentelijk is het 25^{ste} station geopend en er volgen nog vele tientallen stations zodat er voor klanten altijd een station in de buurt zal zijn met (bio-)LNG. Knook vindt het wel jammer dat de Nederlandse overheid de bio-LNG op dezelfde manier gaat belasten met accijns als LPG. "Met een lagere of geen accijns kan de overheid juist helpen de markt voor deze CO₂-neutrale brandstof sneller van de grond te krijgen."



DE SITUATIE IN...

CORONATIJDEN IN HET BUITENLAND

De coronapandemie houdt de wereld nu al bijna een jaar lang in haar greep. Maar per land kunnen de ernst en de aanpak flink verschillen. Hoe beleven Shell'ers over de grens deze periode? Hoe is de situatie in...?

Geochemicus Elise Leenaarts vanuit Brunei

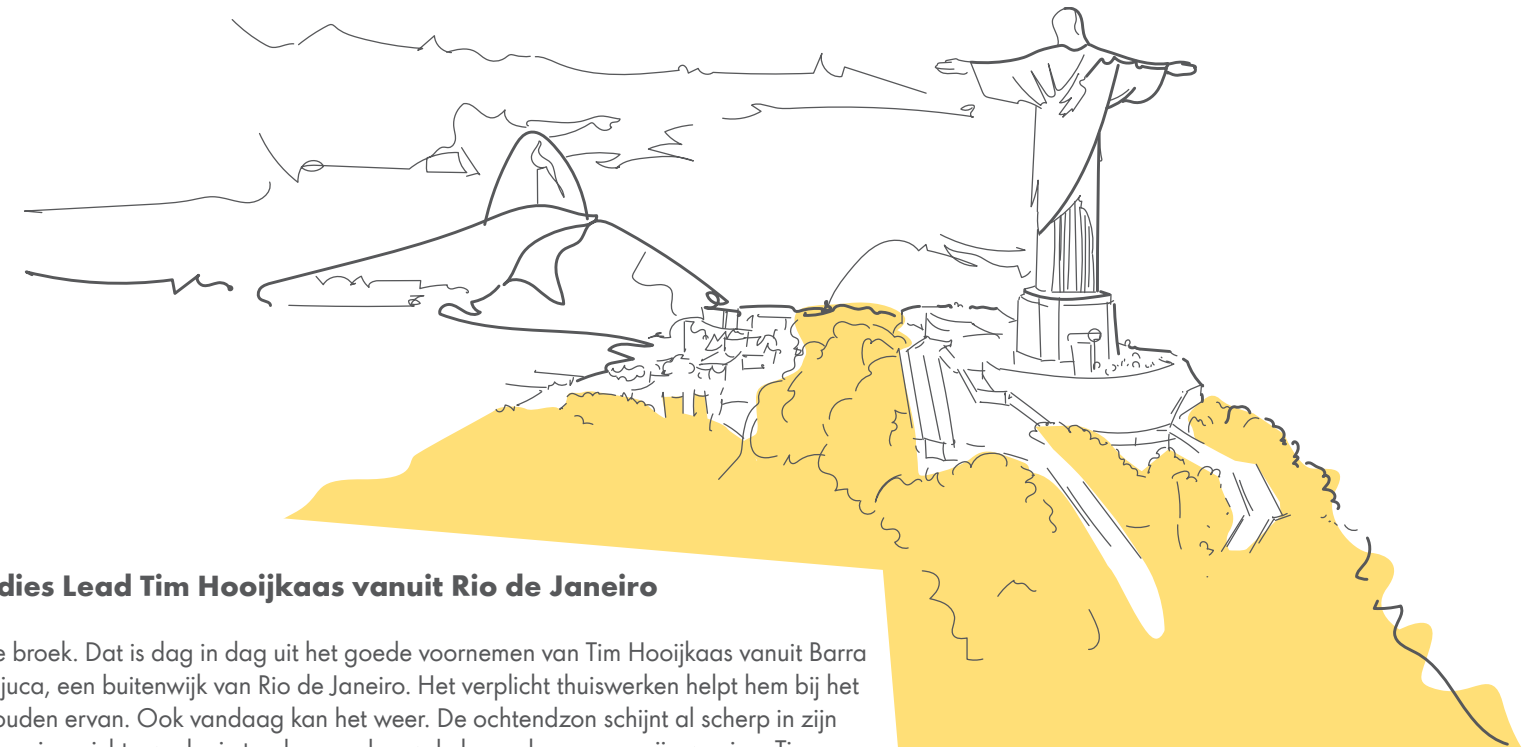
"Goed, meer dan goed eigenlijk", reageert Elise Leenaarts. "We hebben al meer dan een half jaar geen besmetting gehad. En in totaal zo'n 150 gevallen. Dus sinds de zomer zitten we weer gewoon op kantoor. En ook de scholen zijn hier weer in volle gang. *Business as usual*." Toch had de geochemicus zich haar nieuwe baan in Brunei, haar leven eigenlijk, wat anders voorgesteld toen ze zich samen met haar gezin halverwege 2019 vestigde in een woning nabij het Shell-kantoor, op steenworp afstand van de Zuid-Chinese Zee. Kort na de uitbraak ging het Aziatische land op slot. En dan bedoelt ze ook echt op slot. "Dus we kunnen het land niet in of uit, afgezien van medische of gerechtelijke noodgevallen. Brunei is een klein land op een eiland, Borneo, dus dat is makkelijker te isoleren." Ook de manier waarop het land wordt bestuurd, zorgt voor compromisloze maatregelen om het virus buiten de deur te houden: iedereen een verplichte app om ieders gezondheidssituatie te monitoren. Bovendien is er geen noodzaak het land open te stellen, economisch gezien. Brunei hoeft het niet te hebben van inkomsten uit toerisme, zolang Elise en haar collega's hun werk kunnen doen, is het goed. "Het eerste half jaar was mentaal zwaar", geeft Leenaarts toe. "De wetenschap dat je nergens heen kan en ook niet weet wanneer de situatie verandert, is tamelijk beklemmend. Het land is qua grootte een zevende van Nederland. Het grootste gedeelte bestaat uit jungle, dus ook je bewegingsruimte is klein. Op vakantie gaan zit er daardoor voorlopig niet in." Elise en haar man hebben de grote-vakantieplannen-knop omgezet en het volgende bedacht: iedere week een paar uurtjes vrij nemen. "Lekker met de kleine op pad. Naar muziekles, samen zwemmen", vertelt ze over haar dochter van drie. "Heerlijk. Een *blessing in disguise*. In november in je eigen zwembad, dat heb je in Nederland niet." In die vrije uren heeft ze onlangs een nieuwe hobby opgepakt. "Die zee is zo plat als een pannenkoek, dacht ik altijd. Maar dit najaar zag ik ineens de wind opsteken. Golven zowaar! Dus ik ben begonnen met golfsurfen. Ik lig er tot nu meer naast dan dat ik op die plank sta, maar het gaat steeds beter. Een mooie uitdaging en een welkome afleiding."

TEKST MATTHIJS TIMMERS
BEELD NS+R



Elise Leenaarts (41) GEOCHEMICUS

Er zijn er maar zo'n dertig binnen Shell. Waarvan drie in Brunei. Als geochemicus doorgrondt ze de ondergrond. Dat helpt bij het zoeken naar nieuwe velden, het optimaliseren van bestaande productie en de aanpak van interne lekkages.

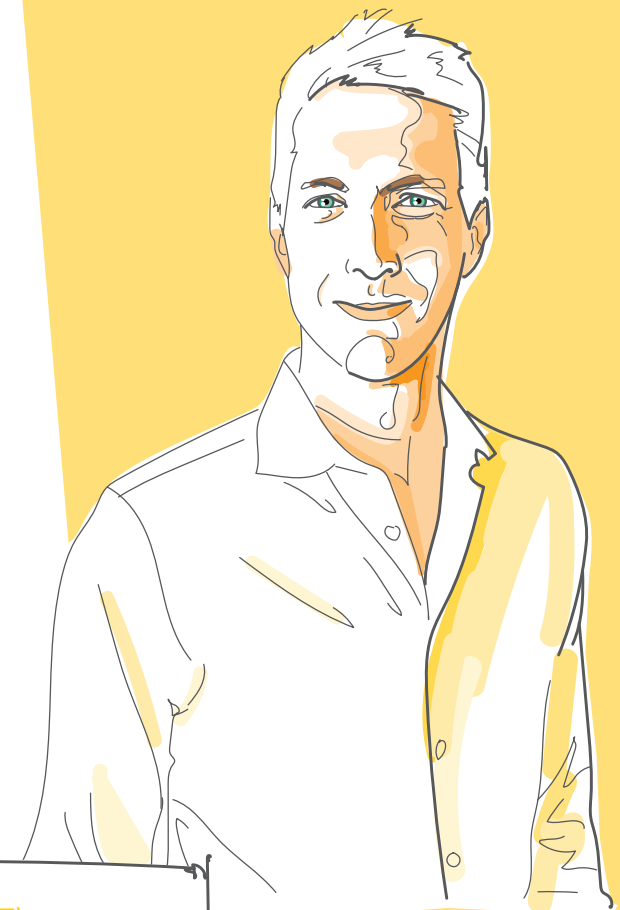


Studies Lead Tim Hooijkaas vanuit Rio de Janeiro

Korte broek. Dat is dag in dag uit het goede voornemen van Tim Hooijkaas vanuit Barra da Tijuca, een buitenwijk van Rio de Janeiro. Het verplicht thuiswerken helpt hem bij het volhouden ervan. Ook vandaag kan het weer. De ochtendzon schijnt al scherp in zijn onlangs ingerichte werkruimte, de omgebouwde logeerkamer van zijn woning. Tim en zijn gezin hebben bewust gekozen voor een huis in een buitenwijk van Rio, waar nog ruimte is voor een grote tuin. "Met drie jonge kinderen goud waard in tijden van pandemie", reageert de Shell'er.

Over die pandemie en zijn kinderen gesproken: de scholen waren in Brazilië lange tijd dicht. "Mijn vrouw werkt op dit moment niet. De dingen kosten hier meer tijd, mede door alle administratieve rompslomp. Samen met het thuisonderwijs aan de kinderen én Portugees leren heeft mijn vrouw haar handen vol. Voor haar is het harder werken dan voor mij." Inmiddels gaan de kinderen weer dagdelen naar school. Tenminste, zijn kinderen. "Het is een verdeelde samenleving", vertelt Hooijkaas. Dat betekent dat de scholen in de armere delen van de stad nog dicht zijn. En de inwoners daar nog gewoon met de bus naar hun werk moeten. "Want anders is er geen eten. Dat is sneu, want je ziet de kloof alleen maar groter worden."

In Brazilië gebeurt het afkondigen of intrekken van maatregelen met een grote mate van onvoorspelbaarheid. "Totdat het gebeurt, gebeurt het niet", vat Hooijkaas het samen. Het lijkt erop dat nieuwjaar en carnaval, feesten die meer dan een miljoen Brazilianen naar de stranden van Copacabana trekken, dit jaar niet doorgaan. "Normaal gesproken zijn de sambascholen al lang aan het oefenen." Ondertussen lijken de Brazilianen zich over de coronapandemie heen te zetten. "Brazilianen zijn toch een beetje van *happy go lucky*, redelijk zorgeloos", vertelt hij. "Als ik naar buiten ga, dan staat het verkeer weer net zo vast als voor de corona-uitbraak." Ook de stranden, die maandenlang gesloten waren, stromen langzaam weer steeds voller. "En afstand houden, dat lukt Brazilianen maar moeilijk. Een mondkapje vinden ze eigenlijk wel genoeg." Wanneer de situatie in Brazilië verbetert, overweegt hij een rondrit door het land, met zijn gezin. Maar voorlopig blijft de Shell'er lekker thuiswerken. In korte broek.



Tim Hooijkaas (37) STUDIES LEAD

Dat betekent dat hij kijkt naar het ontwikkelen van nieuwe oliebronnen en hoe de productie uit bestaande bronnen te optimaliseren.



External Relations Advisor Erno Scheers vanuit Houston

"Ja, hallo.... Het is een ontwikkeld land hoor, dat Amerika, maar het internet is hier af en toe echt slecht. Het hoeft maar een beetje te waaien en de verbinding ligt eruit", meldt Erno Scheers vanuit zijn appartement in Houston terwijl zijn wifi hapert. Over de situatie op dit moment: de Nederlander merkt de impact van de coronacrisis op de energiesector onder meer in zijn voetbalteam. Veel spelers, werkzaam bij bedrijven in de *energy corridor* van Houston, waar ook het kantoor van Shell is gesitueerd, zijn weer terug naar hun geboorteland of werken er niet meer. Voor Scheers, die zich bezighoudt met veranderingen in Shell's bedrijfsportfolio, stapelt het werk zich op. Dat komt door de bewegingen in de energie-industrie, maar ook doordat het vaderschap nadert en hij dossiers moet overdragen voor zijn vaderschapsverlof van twee maanden. "Een van de weinige sociale zekerheden die hier beter is geregeld dan in Nederland", lacht hij.

"In Nederland spreken ze over de eerste en de tweede golf. Wij hebben hier nog steeds gewoon een eerste golf. Continu. Maar in Houston gaat alles gewoon door. Horeca, bioscopen, sportscholen zijn allemaal open. Met uitzondering van de mondkapjes zou je niet zeggen dat hier een pandemie gaande is als je over straat loopt. Wellicht druisen te strenge overheidsmaatregelen in tegen de Amerikaanse cultuur; het recht om zelf te kunnen beslissen is hier een groot goed." Voor Republikeinse staten geldt dat nog meer dan voor Democratische. "En met de recente verkiezingen is de gulden middenweg even helemaal verdwenen."

Natuurlijk had de Nederlander een Amerikaanse droom toen hij en zijn vrouw hier vorig jaar kwamen wonen en werken: het land ontdekken, de staten. Hawaï, daar wilden ze heen. Helaas is vliegen wat moeilijker geworden. Dan maar met de auto, roadtrips maken. Naar het diepe zuiden zijn ze geweest. Mississippi, Georgia, Tennessee. Ook Houston proberen ze te ontdekken. "Het is een geweldige stad", vindt Erno. Ondanks de gezondheidssituatie gaan ze toch weer wat vaker uit eten. Tafeltje buiten reserveren. En dan iets vroeger gaan om de drukte te ontlopen. Hopelijk kan Erno na zijn verlof weer naar het grote Shell-kantoor in Houston. "Want die echte kantoorervaring mis ik wel."

Erno Scheers (32)

EXTERNAL RELATIONS ADVISER
voor New Business Development.

Bij de aan- en verkoop van bedrijfsonderdelen in Noord- en Zuid-Amerika is hij de ogen en oren van Shell in de buitenwereld.

HSE-directeur Chris van den Berg vanuit Irak

Normaal doet Chris van den Berg aan *commuten*. Dat wil zeggen dat hij in het weekend thuis in Dubai is, bij zijn gezin, en zondagavond weer naar Basrah in Irak vliegt voor een werkweek. "Vanaf maart veranderde dat, toen landen één voor één op slot gingen."

In een notendop zijn turbulente vliegbewegingen van de afgelopen maanden. Hij vloog vanuit Irak naar Dubai, maar kon niet meer terug. Via een vlucht van Shell via Engeland lukte dat wel. Dat moest ook wel, want als directeur Health, Safety en Environment was hij mede nodig om 'de boel draaiende te houden'. Kort daarna moesten alle expats Irak uit, vanwege veiligheid. Dus Van den Berg naar Nederland. Zijn gezin nog vast in Dubai. Kon niet naar Nederland. Uiteindelijk wel. Zomervakantie gevierd, ook nog gewerkt vanuit Nederland. Gezin weer terug naar Dubai. En Chris naar Irak. "Ik had altijd mijn huissleutels van Dubai én Nederland op zak, een ov-kaart, allerhande pasjes... Je wist nooit zeker waar je volgende stop zou zijn. En je kunt maar beter zo flexibel mogelijk zijn."

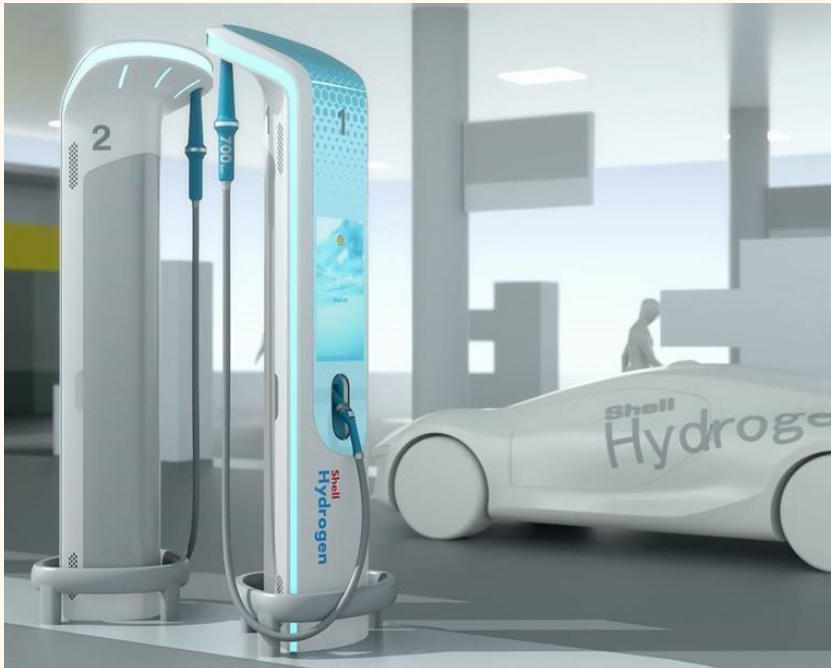
Inmiddels kan het commuten weer, zij het met grotere tussenpozen. Zes weken werkt hij aaneengesloten vanuit Basrah. Dat lukt prima. "De tijd vliegt voorbij, ik ben ook compleet ondergedompeld in het werk." De Spartaanse inrichting van zijn studio laat ook weinig ruimte voor afleiding. Het is bovendien nodig om stug door te werken, want Basrah Gas heeft in totaal 5.000 medewerkers. Daarvoor moest het een complete corona-aanpak optuigen. "Naast onze bestaande medische klinieken hebben we extra isolatie-accommodaties ingericht voor de quarantaine van binnenkomende expats en voor het isoleren van eventuele coronagevallen. Ook hebben we samen met de overheid een testbeleid opgezet." Na een coronapiep in augustus is binnen het bedrijf de situatie inmiddels aanmerkelijk verbeterd en goed onder controle. "Daarbuiten nog niet", ziet Chris op tv. "Ik zie religieuze bijeenkomsten waar duizenden mensen bij elkaar komen." Van den Berg kijkt ernaar uit om weer naar zijn gezin te gaan, naar huis in Dubai. Nog een week. Hij heeft het zo uitgekiend dat hij de verjaardagen van zijn vrouw en zijn drie kinderen steeds live kan meemaken. En niet via Zoom. Verder heeft het gezin plannen te over. In Dubai is de situatie gelukkig weer wat rustiger. Waar het eerst verplicht was een boodschap in de supermarkt digitaal aan te vragen - 'je kreeg dan een tijdslot en een adres toegewezen' - is de bewegingsruimte inmiddels weer wat toegenomen. "Misschien gaan we kamperen in de woestijn. Met een fourwheeldrive. Tent mee, barbecue. Dat kan prima coronaproof."

Chris van den Berg (48)

DIRECTEUR HEALTH,
SAFETY EN ENVIRONMENT

van Basrah Gas Company in Irak, een consortium van Shell, Mitsubishi en de Iraakse overheid.

KORT SHELL NIEUWS



FINNOEXERGY OY & H2PRO WINNEN NEW ENERGY CHALLENGE 2020

Het Finse FinnoExergy Oy en het Israëlische H2Pro winnen de compleet virtuele editie van de New Energy Challenge 2020. De New Energy Challenge is een Nederlands initiatief georganiseerd door Rockstart, Yes!Delft, Get in the Ring en Shell. Het is een wedstrijd voor jonge start-ups en scale-ups die daadwerkelijk kunnen bijdragen aan de energietransitie. De finale was eind november, na een intensief traject van zes maanden en deelname van meer dan 250 Europese en Israëlische start-ups en scale-ups. **Uiteindelijk gingen de Finse verbrandingstechnologie voor gasturbines en de Israëlische revolutionaire methode om water te splitsen er met de winst vandoor.**

De start-up FinnoExergy Oy krijgt toegang tot het Shell GameChanger-programma en ontvangt 100.000 euro voor het testen van het concept. Scale-up H2Pro krijgt de kans om in samenwerking met Shell Ventures een pilot te ontwikkelen die uiteindelijk moet leiden tot het lanceren van hun technologie binnen Shell's waterstofbusiness. Geert van de Wouw, Vice President Shell Ventures: "Juist in deze uitdagende tijden is het samenwerken met en het ondersteunen van start-ups en scale-ups relevanter dan ooit. Het opzetten van samenwerkingen is cruciaal, we kunnen het immers niet alleen. Ik kijk ernaar uit om met de winnaars verder te werken aan innovatieve oplossingen voor de wereldwijde energietransitie."

MEER NIEUWS
SHELL.NL/VENSTER

GROEI WATERSTOF- STATIONS SHELL IN CALIFORNIË

Shell heeft van de Californische overheid een subsidie gekregen voor de uitbouw van het aantal waterstofstations. Dat hebben de partijen begin december bekendgemaakt.

Shell Hydrogen zal de eerst acht van 51 voorgenomen waterstofstation in de Amerikaanse staat gaan opleveren.

Autobouwer Honda en Toyota hebben aangekondigd het programma te ondersteunen met de verkoop van waterstofauto's.

40 LNG-BINNEN- VAARTSCHEPEN VOOR SHELL-VLOOT

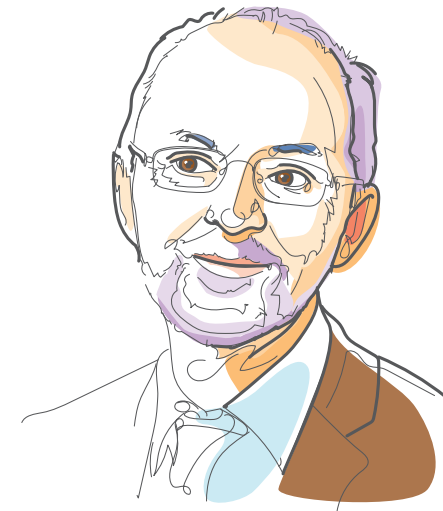
Shell voegt 40 LNG-binnenvaartschepen toe aan zijn vloot (LNG staat voor *Liquefied Natural Gas*, vloeibaar gemaakt aardgas/red). Het bedrijf zet de schepen in voor het vervoer van diesel, benzine, biobrandstoffen en chemieproducten tussen voornamelijk Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk. JP Morgan, de eigenaar van deze schepen, heeft de bouwopdracht gegund aan Concordia Damen. Dat heeft Shell bekendgemaakt in november van het afgelopen jaar.

Bijzonder aan de schepen is dat ze ook bij laag water met maximale belading kunnen varen. Periodes met een lage waterstand komen steeds vaker voor en duren ook langer. Martin van Veen, Freight Trading Manager Shell: "Door gebruik te maken van schepen die zelfs met laag water kunnen leveren, kunnen we ons serviceniveau hoog houden. Gecombineerd met het gebruik van een minder vervuilende brandstof geeft dit ons een mooie positie op de Europese binnenwateren."

Scheepswerf Concordia Damen in Werkendam is eind 2020 begonnen met de bouw van de schepen en verwacht in november 2021 het eerste schip te leveren.

NA HET JAAR VAN DE MONDKAPJES

DOOR PAUL SCHNABEL



“2020 is een wel heel ander jaar geworden dan verwacht. Over de hele wereld zal het in de geschiedenisboekjes voor altijd zichtbaar blijven als het jaar van de mondkapjes. Iedereen hoopt dat die dankzij de komst van een veilig en effectief vaccin niet meer nodig zullen zijn. Als het allemaal meezit, kunnen we van de zomer ook weer gewoon met vakantie, uit eten gaan in een restaurant of naast elkaar zitten in een volle concertzaal.

Zal met het verdwijnen van het virus ook het al niet meer zo 'nieuwe normaal' verdwijnen? Is het dan niet meer nodig die anderhalve meter afstand aan te houden, die een vriend uit Noorwegen overigens al ongemakkelijk dichtbij vond. Verhuizen de desinfectieerpompjes naar de kringloopwinkel en mogen we weer volop knuffelen?

Wat niet meer nodig is en wel extra werk betekent, zal zeker weer snel verdwijnen. Het opnieuw oppakken van wat nu niet meer mag, zal zeker de nodige tijd vragen. De musea hebben al gemerkt dat het echt niet meteen storm liep, toen de deuren weer open mochten. Erger nog, ook als mensen thuis keurig een begintijd voor een bezoek reserveerden, kwamen ze vaak niet opdagen. Dankzij hun Museumjaarkaart kostte hen dat ook geen geld.

Als je gedragsveranderingen tot stand wil brengen of wil vasthouden, moet je werken met wetten en prijzen. Je mag bijna nergens meer roken en sigaretten worden stap voor stap steeds duurder gemaakt en zijn ook steeds moeilijker te krijgen. Dat werkt. De auto protesteert luid en duidelijk als je bij het wegrijden de veiligheidsgordel niet omdoet. Dat helpt en dat geldt ook voor *nudging*, de stille verleiding. Geen man die bij een urinoir niet zijn straal richt op het ingebakken vliegje. Schoonmaker blij. Maar als straks het vliegen zo idioot goedkoop blijft als in 2019, zullen de toestellen snel weer vol zitten. Een vliegtaks kan helpen, maar dan zal dat ook een forse verhoging van de prijs van het ticket moeten betekenen. Zeven euro extra voor een vlucht in Europa is dan niet voldoende.

Blijven we wel meer thuiswerken? Dat denk ik wel, al zal dat zeker minder zijn dan nu gedwongen het geval is. In 2019 zat Nederland met zijn infrastructuur, die volgens het World Economic Forum tot de absolute wereldtop behoort, tegen een infarct aan. Minder massaal en tegelijk in de trein en op de weg heeft de dagelijkse file inmiddels tot geschiedenis gemaakt en dat moet ook maar zo blijven. Werkgevers weten inmiddels dat ze met minder vierkante meters dure kantoorruimte toe kunnen, terwijl werknemers de taken thuis beter kunnen verdelen. Direct collegiaal contact blijft belangrijk, maar zakelijk kan je per Zoom veel en snel afhandelen. Dat was al een aantal jaren zo, maar nu heeft iedereen er eindelijk ervaring mee. Het is vanzelfsprekend geworden en gaat ook steeds minder vaak mis. 'Even' naar New York was altijd al meer luxe dan noodzaak.

Wat er ook al was, is het contactloos betalen. De nieuwe hygiëneregels hebben het tot een noodzaak gemaakt. Banken brengen hun geldautomaten en kantoren in 2021 versneld tot een minimum terug. Voor hen is de telefoon de toekomst voor het alledaagse geldverkeer. Door de dalende rente-inkomsten moeten banken alle zeilen bijzetten om de kosten te beheersen. Wie meer dan een half miljoen op zijn rekening heeft, moet daar vanaf 2021 de bank voor gaan betalen. Niet leuk, maar nog minder leuk is de wetenschap dat dit misschien niet eens zoveel mensen gaat raken, omdat Nederland een behoorlijk stuk armer wordt. Dat is de echte verandering die het coronavirus anno nu met zich meebrengt. Anno nu moet maar gauw geschiedenis worden.

”

Samen met gedreven mensen zoals Esmerelda installeert Shell door heel Nederland 200 snelladers

Lees meer over snelladen bij Shell
op shell.nl/recharge



**Elektrisch
laden**

175 KW
Recharge

**Shell
Recharge**



Esmerelda, Project Manager
Elektrisch Laden

#MakeTheFuture