



# Met de wind mee

De windmolens op de Thorntonbank hebben al menige storm moeten trotseren. Letterlijk en figuurlijk. Toch zijn er intussen zes in werking. Tijd dus om die reuzen eens van dichtbij te gaan bekijken.

TEKST HANNE GHYSELEN • FOTO'S JAN VERLINDE

## Actueel

Aan boord van de Albatros, een voormalig boomkorvisseringsschip van de rederij Franlis, vertelt de gids over de wereld van de scheepvaart, signalisatie en windenergie op zee.





**W**indmolens – niet alleen die voor de Belgische kust – lokken soms hevige reacties uit. De een is er tegen: ze maken te veel lawaai, hebben een hinderlijke slagschaduw, verknoeien het landschap, zijn niet rendabel... Anderen vinden ze mooi en fascinerend en wijzen erop dat ze groene en schone energie leveren, wat dan weer goed is voor het milieu. Rond het windmolenpark op de Thorntonbank, dat uiteindelijk 54 molens moet gaan tellen, is de storm inmiddels geluwd. En hoewel de bouw serieuze vertraging heeft opgelopen, blijft de interesse voor de windmolens groot.

Het hoeft dus niet te verbazen dat rederij Franlis twee jaar geleden startte met Thornton cruises. Tijdens de zomermaanden kunt u inschepen op de Albatros, een boomkorvisserijsschip dat nu dienst doet als passagierschip, voor een tocht op volle zee. In het voor- en najaar vaart de rederij uit voor groepen. Wij varen mee met een groep juristen uit Hasselt. Aan boord worden we verwelkomd door Georges Depoorter, ex-marineofficier en onze gids op de Noordzee vandaag. Het weer is ons helaas niet gunstig gezind: de zon verschuilt zich achter de wolken en er staat een stevige bries.

### Stalen voeten

Het vertrek is gepland om half één, maar onze reisgenoten laten nog even op zich wachten. Een halfuur later zijn we zover: de motor start, de loopbrug wordt weggehaald en de trossen worden losgemaakt. Langzaam vaart de Albatros weg van de kaai, maar voor we de Noordzee opgaan, moeten we door een sluis. „Het waterpeil in >



Deze p. bovenaan: om veiligheidsredenen mogen de passagiers pas op volle zee op het voordek van de boot. Onderaan: in de verte ligt de Belgische kustlijn. Rechterpagina linksboven: boomkorvisserijsschip in de haven van Oostende. Midden rechts: de kapitein tuurt de horizon af en houdt de radar in het oog om wrakken tijdig op te merken. Rechtsonder: de windmolens verschijnen als kleine stipjes aan de horizon.



### Wist u dat...

Ook op zee de **voorrangsregel van rechts** geldt? Uitzonderingen zijn onder andere ontmijnings- en baggerschepen. ● Het Belgische deel van de Noordzee tot een van de drukst bevaren scheepsroutes ter wereld behoort? Het aantal boten varieert van **200 tot 800 per dag**. ● Het volledig afgewerkte C-Power windmolenpark **600.000** inwoners zal bevoorraden met groene energie? Let wel: het gaat hier alleen over residentieel verbruik zoals koken, verwarming en verlichting. ● Het spreekwoord **'iemand de loef afsteken'** zijn oorsprong heeft op zee? De loefzijde van een schip is de kant die de wind opvangt. Wanneer een groter schip langs die zijde naast een andere boot vaart, neemt het alle wind weg waardoor die andere stilvalt. De ene steekt dus de andere de loef af. De wind verlaat het schip langs de lijzijde.

> de haven ligt hoger dan dat op zee", verklaart Georges. „Daarom moet de boot eerst zakken om hetzelfde niveau te bereiken. Op dit moment wordt er water weggepompt uit de sluis en bij onze terugkomst zal net het omgekeerde gebeuren." We voelen de boot zakken en ontdekken allerlei algen en mosselen op de sluismuur.

Wanneer we eindelijk de haven uitvaren, zien we links van ons enkele gigantische cilindervormige buizen liggen. „Dat is de werfzone Halve Maan", wijst Georges. „Daar worden de sokkels en onderdelen voor de volgende windmolens gebouwd. Ze worden nu gemaakt uit staal, omdat het goedkoper is en gemakkelijker te hantieren dan beton." Roest vormt geen probleem omdat de molens na twintig jaar op zijn en sowieso vervangen moeten worden. We varen er voorbij en zetten koers richting volle zee.

### Koeien op zee

Onze gids werkte jarenlang op zee en kent die door en door. „Grote boten zoals containerschepen mogen niet varen waar ze willen, maar moeten de bestaande scheepvaartroutes langs de groene en rode boeien volgen. Dat zijn eigenlijk snelwegen op zee." Voor hun eigen veiligheid, zo blijkt, want in de Noordzee bevinden zich tal van hindernissen zoals zandbanken en scheepswrakken. Om strandingen en botsingen te voorkomen zijn die obstakels aangeduid met gele en zwarte boeien. Kleine boten, zoals de Albatros, hebben niet zo'n grote diepgang en moeten niet tussen de groene en rode boeien blijven. We laten ze dan ook links liggen.

Door de vaak slechte weersomstandigheden op zee zijn boeien ook uitgerust met lichten en een bel of misthoorn. Georges: „Die hoorn lijkt sprekend op het geloei van een koe, waardoor het lijkt alsof de dieren zich op zee bevinden." Hij demonstreert ons het geluid, waardoor enkele passagiers beginnen lachen en spontaan meedoen. Het is weliswaar koud, maar de sfeer zit er goed in.

In de boeg bekijken we enkele filmpjes over de bouw van de windmolens. Na iets meer dan een uur op zee toont Georges ons dat we ze al kunnen zien – heel klein aan de horizon. Benieuwd snellen we naar bakboord (de linkerzijde), maar het is pieren en zelfs met een verrekijker kunnen we ze niet ontwaren. Daar zit het slechte weer ongetwijfeld voor iets tussen.

### Zes reuzen

Na meer dan twee uur varen bereiken we onze bestemming: de windmolens van C-Power op de Thorntonbank, iets minder dan dertig kilometer van Oostende. Eerst heel klein, maar naarmate we naderen groter en imposanter. Onze kapitein moet een veiligheidsafstand van 1 zeemijl (1800 meter) bewaren en buiten de kardinale boeien varen omdat het park zich in constructiefase bevindt. Het gezicht van de 184 meter hoge reuzen is indrukwekkend. Vandaag is het windkracht 4 op zee, genoeg om de turbines te doen draaien. „Vanaf 3 beaufort produceren ze groene energie en bij zware storm

(vanaf windkracht 11) leggen ze zichzelf stil om beschadiging te voorkomen", verduidelijkt Georges.

Het park telt nu nog maar zes windmolens, maar het is de bedoeling dat er tegen 2013 nog 48 bijkomen. Of deze deadline gehaald zal worden, is nog maar de vraag. Er is nog heel veel werk, maar C-Power is sinds begin dit jaar druk in de weer met de bouw van de volgende 24 molens. Later volgen er nog 24 exemplaren. De nieuwe turbines zullen elk 6,15 megawatt energie produceren, terwijl de eerste zes sinds juni 2009 'maar' 5 MW opleveren.

### Groene energie

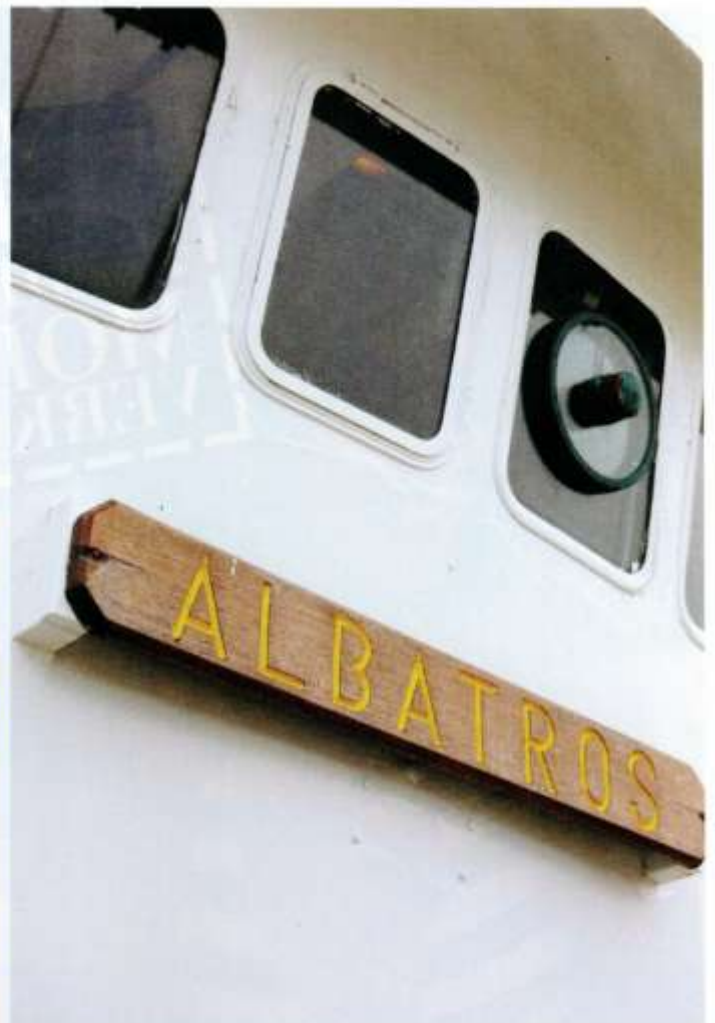
Op zee is er bijna altijd wind. Ideaal dus om turbines te plaatsen, maar de vraag rijst wel waar. De Thorntonbank is niet zo heel diep, tussen 12 en 27,5 meter, en ligt ver buiten de internationale scheepvaartroutes. Bovendien zijn de windmolens niet te zien vanaf de kust. Een geschikte plek dus. Georges is er van overtuigd dat het nog jaren zal duren vooraleer het vooropgestelde doel van dertien procent hernieuwbare energie tegen 2020 gehaald wordt. Onze gids wil meteen ook een misverstand de wereld uit helpen: „Windenergie is allesbehalve goedkoop. De wind is wel gratis, maar het bouwen, onderhouden en vervangen van de turbines kost heel veel geld."

Verscheidene onderzoeksbureaus werden ingeschakeld om de ecologische gevolgen van windmolens op zee te analyseren. „Door het verbod op visserij en scheepvaart is er al een grotere populatie van zeebaars vastgesteld in de buurt van de Thorntonbank", weet Georges.

### Meer dan zes molens

Het C-Power park is sinds december 2010 niet meer het enige windmolenpark in het Belgische deel van de Noordzee. Op de Bligh Bank, een kleine vijftig kilometer van de kust, heeft Belwind 55 turbines van elk 3 MW geplaatst. Er komen er nog een vijftigtal bij in 2012. Op mooie dagen kan je die ook zien vanaf de Thorntonbank. Op de Bank Zonder Naam, tussen de Bligh Bank en de Thorntonbank, komen er in de toekomst nog eens 30 exemplaren van 5 MW.

Na een laatste blik op deze zes windmolens zetten we opnieuw koers naar Oostende. Tijdens de terugweg mogen we een kijkje nemen in de stuurhut, het domein van de kapitein. De Albatros vaart op automatische piloot, net zoals een vliegtuig. Is een kapitein dan nog nodig? Ja, hij houdt de radar in het oog om obstakels en andere boten tijdig op te merken. Over die boten ziet hij alle informatie op het scherm: hun naam, lading, herkomst en bestemming. Maar dan naderen we de haven en is de tocht voorbij. De windmolens van dichtbij zien: het was een mooie belevenis, maar na vijf uur op volle zee zijn we toch ook blij om weer vaste grond onder de voeten te hebben. ●



### Praktisch

Het volledige uitje neemt een hele namiddag in beslag. Houd er rekening mee dat een lange tocht op zee vooral voor kinderen lastig is. Belangrijk: neem warme kleren mee, op volle zee kan het koud zijn, ook in de zomer. Beschikbare data en meer informatie vindt u op de website van rederij Franlis ([www.franlis.be](http://www.franlis.be)) en op het nummer +32 (0)59 70 62 94. In juli en augustus kunt u ook inschepen in Zeebrugge.

In klokwijzerzin: nu staan er nog maar zes, maar C-Power is bezig met de bouw van de volgende 24 turbines; de Albatros werd in 1991 omgebouwd tot passagiersschip en vaart sinds 2009 naar de Thorntonbank; in de sluis wordt de boot tijdens het zakken of stijgen vastgemaakt aan de kaai; tijdens het zakken in de sluis komen de algen en mosselen tevoorschijn die zich hebben vastgehecht op de sluismuur.