



De Noordzee raakt vol

Scheepvaart, windmolens, visserij, recreatie: door botsende belangen neemt de kans op ongelukken toe.

WEEKEND 22-25

REPORTAGE OP DE NOORDZEE

‘De schepen worden groter, de zee steeds kleiner’

Het gevoel van vrijheid op zee is verdwenen. De manoeuvreerruimte van schepen is beperkt door een ‘muur’ aan windturbines, met hogere kans op ongelukken. *NRC* voer mee op de loodskotters Polaris en Procyon. ‘De Noordzee wordt een industrieterrein, heel vervreemdend.’

Tekst **Hans Steketee** Foto's **John van Hamond**



Over deze serie De Noordzee raakt vol

Begin dit jaar veroorzaakt het op drift geraakte vrachtschip **Julietta D** jaar grote schade aan een windpark op de Noordzee. Het onge-luk maakt duidelijk: de Noordzee raakt vol. Scheepvaart, wind-energie, visserij, off-shore-activiteiten, de natuur en recreanten – allemaal vragen ze ruimte, maar die wordt steeds kleiner. Een vierdelige serie over de botsende belangen op de Noordzee.

1 Aan boord van de loodskotter Polaris

2 Olie heeft Shetland welvaart gebracht. Is het nu tijd voor een groot windpark?

3 Ook in beschermde natuurgebieden in de Noordzee wordt gevist

4 Deze visser wil niet meer vissen

Kongo Star, Kongo Star, this is Traffic Centre Steenbank. Over.” De radio-op-roep komt van het Nederlandse loodsvaartuig Polaris en is gericht aan een chemicaliëntankertje dat voor de Zeeuwse kust uit het noorden komt, onder een blauwe lucht en over een groene zee met schuimkoppen, bestemming Antwerpen. ‘Verkeerscentrum’ Steenbank is een ruit-vormig symbool op de zeekaart, 25 kilometer ten noordwesten van het puntje van Walcheren. Daar, vanaf het land gezien achter de horizon, ligt de ‘kruispost’ van het loodsvaartuig dat 24/7 inkomende zeeschepen van een loods voorziet. Met zijn kennis van getij, stroming, ondieptes en betonnen begeleidt de loods zo’n schip naar Vlissingen of nog verder de Westerschelde op, naar Antwerpen met zijn raffinaderijen en containeroverslagen. ‘Kruispost’ is een woord uit de zeilvaart. De loodskotters die hier ooit onder zeil ‘kruisten’ zijn nu twee moderne schepen. De Polaris en de Procyon, naar oud gebruik bij het Loodswezen vernoemd naar sterren, lossen elkaar wekelijks af. Ze zijn tachtig meter lang, met diesel-elektrische voortstuwing, een brug met panorama-ramen en airconditioning, moderne elektronica voor navigatie en communicatie en een sportzaaltje. Maar de praktijk van het beloodsen verschilt niet wezenlijk van vroeger. Vanaf de Procyon volgen we de laatste beloodsing van die week door de Polaris. „Kongo Star, wat is de hoogte van uw vrijboord? Over.”

Het ‘vrijboord’ is de afstand van de waterlijn tot het dek. Dan weet de loods hoe hoog de touwladder is waarlangs hij straks aan boord van ‘zijn’ schip moet klimmen. „Mijn vrijboord is vijf meter”, antwoordt de Kongo Star. Op andere schepen is het wel tien meter of meer. Zeven Beaufort uit het zuidwesten, soms zelfs acht. Op de brug moet je je nu vasthouden. Aan dek moet je roepen om jezelf verstaanbaar te maken. Er lopen golven van ruim twee meter; tweeënhalf is de maximale hoogte waarbij een loods nog met de jol wordt overgevoerd. De ‘jol’ - nog zo’n woord dat een ouder tijdperk heeft overleefd - is nu een oranje motorbootje dat aan een kraan tegen de flank van het moederschip hangt. Twee mannen in overlevingspakken - gouden ringetje in hun oor; ex-visser, die kunnen lezen en schrijven met de zee - besturen het. De loods stapt aan boord en gaat onder de overkapping in de boeg zitten. Dan klinkt een fluitsignaal, een lier snerpt. De jol valt in de golven, draait ronkend weg, slalomt naar de Kongo Star die nu gelijk met de loodsboot op vaart, en vlijt zich dansend tegen de blauwe romp. De loods - reddingsvest, rugzakje met laptop - grijpt de ladder, klimt die vijf meter,

loopt naar de brug, groet de kapitein en neemt de navigatie over. Als het meezit is hij voor middernacht in Antwerpen. Taxi naar huis, de dag erna weer naar zee.

Zandbanken

Dit stukje Noordzee was tot vijf jaar geleden nagenoeg ongerept. Natuurlijk, schepen moesten ook toen al rekening houden met zandbanken, maar verder kon je er varen waar en waarheen je wilde. Koopvaardij, trawlers met hun sleepnetten, zeezeilers. Die tijd is voorbij. Kruispost Steenbank ligt nu ingesnoerd in een korset van nieuwe, vaste scheepvaartroutes die sinds 2017 op het Belgische en Nederlandse deel van de Noordzee van kracht zijn. De routes, elk met een eigen baan voor schepen uit verschillende richtingen, moeten het verkeer ‘kanaliseren’ rond de immense windparken die nu worden aangelegd. Hier, tussen de mondingen van de Wester- en Oosterschelde, is dat proces nagenoeg voltooid. Sinds 2021 wentelen pal naast de kruispost de 173 turbines van het windpark Borssele, samen goed voor 1,5 gigawatt; ruim de helft van het totale vermogen dat Nederland nu op zee uit wind wint. Als kleiner schip kan de Kongo Star de vaargeul kiezen die langs Walcheren loopt. Grotere schepen, en zeker de reusachtige containerschepen die bijvoorbeeld van Bremen via Antwerpen op weg zijn naar Le Havre, steken daarvoor te diep. Zij varen zo’n nieuwe route die de loodsden ‘westrond’ noemen: eerst richting Zeebrugge, pal langs het nieuwe windpark en dan na een scherpe bocht linksaf de Schelde op. De nieuwe routes en de ‘muur’ van windturbines die de westelijke horizon heeft gekoloniseerd, veranderen het gevoel van vrijheid op zee volkomen, zegt Jan Willem Siewe, die na een carrière bij de koopvaardij - stuurman, gezagvoerder - in 1995 voor het Loodswezen koos. „De Noordzee wordt een industriegebied, heel vervreemdend”, zegt hij. „Als ik ’s nachts westrond richting Belgische kust vaar, knipperen overal die rode lichten op turbines, is alles verlicht. Alsof je door Pernis komt.” De strook van 12 mijl breed (22 kilometer) langs de Nederlandse kust, de ‘territoriale zee’, oogt vanaf het strand gezien op de meeste plaatsen betrekkelijk leeg. Maar daarbuiten, in de veel grotere Exclusieve Economische Zone (EEZ), die aansluit op de EEZ’s van de andere Noordzeelanden, is het dringen. Daar doen vele ‘gebruikers’ een beroep op dezelfde ruimte. Hun belangen conflicteren vaker wel dan niet. Waar windmolens staan, kan niet gevaren worden. Waar kabels liggen, kan niet worden gevestigd. Zandwinning voor de kustverdediging moet buiten beschermd natuurgebied plaatsvinden. En schietoefeningen moet je niet houden tussen de offshore-installaties. Behalve die laatste twee activiteiten vind je de hele staalkaart van concurrerende gebruikers rond het loodsstation Steenbank. Polderen op zee Zijn al die belangen nog te verenigen? Meestal wel, mits iedereen inschikt, valt te

lezen bij het Noordzeeloket, de overheidsportal over inrichting en beheer van wat je Nederlands grootste provincie zou kunnen noemen. „Wanneer meerdere activiteiten van nationaal belang zich in hetzelfde gebied afspelen, streeft het Rijk naar zoveel mogelijk gecombineerd, efficiënt ruimtegebruik.” Polderen, ook op zee. Soms is er zelfs wederzijds voordeel, denkt de overheid. Zie de experimenten met mosselkweek of de aanleg van ‘visreservaten’ in windparken. Het kan bij elkaar niet verhullen dat de Noordzee vol raakt. In maart besloot het kabinet het vermogen aan ‘wind op zee’ tot 2030 te verdubbelen, van 11,5 naar 21,5 gigawatt, of 2.500 turbines. In 2050, als de nieuwe ‘zoekgebieden’ in het noordelijke deel van de EEZ zijn ingevuld, wordt dat zelfs 72 gigawatt. Hoe het knelt tussen windenergie en scheepvaart, viel op 30 januari te zien. Toen sloeg de Julietta D, een lege bulkcarrier van 190 meter lengte, ter hoogte van IJmuiden tijdens storm ‘Corrie’ van zijn ankers en raakte lek na een botsing met een lege chemicaliëntanker die daar ook voor anker lag. Waarna de bemanning met helikopters van boord werd gehaald en de storm het schip naar het land blies, dwars door een windpark in aanbouw, Hollandse Kust Zuid. Het miste een transformatorstation, waar honderd man in zwemvesten al klaar stonden voor evacuatie, ramde een sokkel van een toekomstige windturbine, botste toen op de fundering van een nog te plaatsen transformatorstation, en miste vervolgens op een haar na een gasproductieplatform dat toevallig een dag eerder was afgekoppeld voor onderhoudswerk. En pas uren erna slaagde een opgetrommelde sleepboot erin zich vast te maken aan het stuurloze schip en het richting Rotterdam te slepen. Want de twee noodhulpselepers die de kustwacht tot haar beschikking heeft waren op dat moment in Zeeuwse wateren respectievelijk bij Terschelling. Schaalmodellen in golfslagtanks Er is weinig fantasie voor nodig om te bedenken wat er had kunnen gebeuren. Als de Julietta D een ander schip was geweest, een tanker vol diesel bijvoorbeeld, of als het gasstation niet was afgekoppeld en het geen near-miss was geweest. „Tussen duurzame energie en veilige scheepvaart ontstaat spanning”, zegt Bas Buchner, directeur van het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) in Wageningen. Zijn instituut doet onderzoek met schaalmodellen van zeeschepen in golfslagtanks die elke omstandigheid ter zee kunnen nabootsen. De MSC Zoe, het 400 meter lange containerschip dat in 2019 honderden containers verloor boven de Waddeneilanden, staat er als 1:60-model op een rolwagen, met een gekapseide Zuid-Koreaanse veerboot en een zeilboot uit de Volvo Ocean Race. En het MARIN rekent aan de inrichting van de Noordzee. „De nieuwe windparken stellen de scheepvaartveiligheid op de Lees verder op pagina 24 »

Het loodsvaartuig Procyon, gezien vanaf loodsvaartuig Polaris. Met een jol worden loodsden overgezet van en naar zeeschepen.

173 TURBINES IN WINDPARK BORSSELE

165 METER ROTORDIAMETER

2,5 GIGAWATT (GW) WIND OP ZEE (2022)

21,5 GW WIND OP ZEE (2030)



Op de brug van **loodsvaartuig Procyon**.

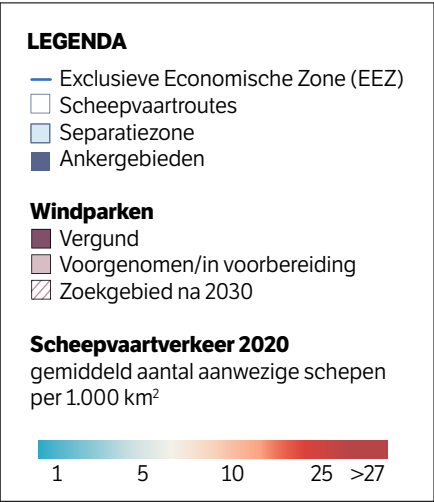
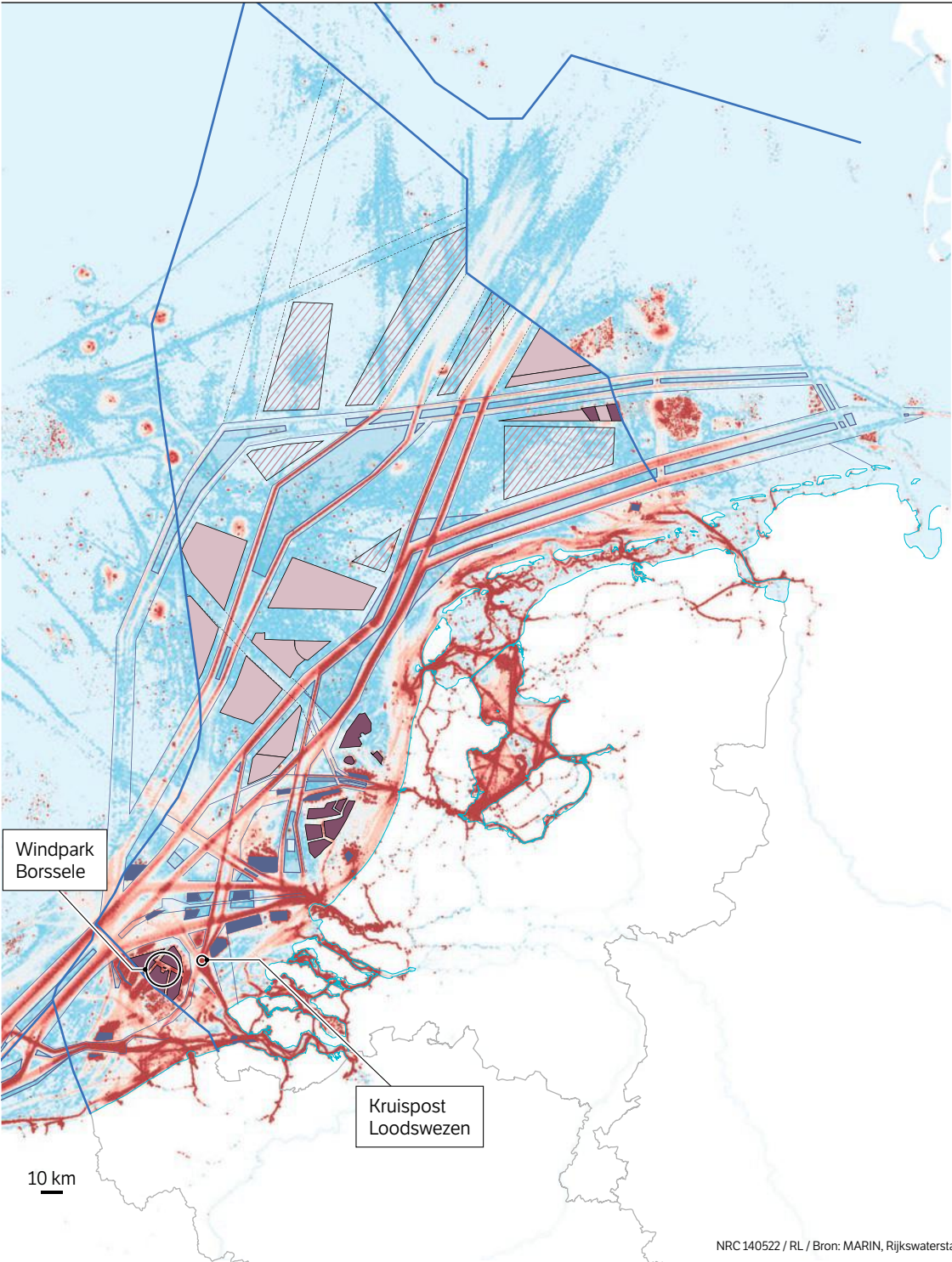


Enkele van de 173 turbines van **windpark Borssele**. FOTO GETTY IMAGES



Aan boord van de jol tussen de loodsvaartuigen Polaris en Procyon bij windkracht acht.

Bestaande en nieuwe windparken op de Noordzee en scheepvaartroutes



» **Vervolg van** pagina 23

proef”, zegt ook expert Yvonne Koldenhof. Een schip op drift komt zo’n tachtig keer per jaar voor. Soms in gecontroleerde omstandigheden, bijvoorbeeld als de motor even moet worden uitgeschakeld voor een reparatie, en ook zonder dat iemand erop bedacht is. In het laatste geval komt het goed uit als er vrije ruimte is waar het kan drijven tot er sleephulp komt.

Ook zonder motorpech is ruimte essentieel, zegt Koldenhof. „Tijdens de laatste drie stormen zagen we veel complexe bewegingen op zee van schepen die hun koers moesten verleggen om veilig te kunnen blijven varen. Op veel plekken kan dat nu nog, maar windparken zullen de manoeuvreerruimte steeds verder beperken.” En dat leidt weer tot een hogere kans op aanvaringen. Tussen schepen onderling in nauwer vaarwater, en van schepen, al dan niet op drift, met windparken. Bij de huidige inrichtingsplannen is de kans op dat laatste tot tweeënhalft keer per jaar, heeft ze berekend. En met de nieuwe windparken ligt het risico „uiteraard hoger”. Zijn ongelukken te voorkomen, nu ‘wind op zee’ bij de groene transitie prioriteit heeft? De ministers van Economische zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Milieu zetten

“
Een kapitein kan niet langer vrij een koers kiezen

Jan Willem Siewe Loods

hun geld vooral op ‘meer informatie’: scheepsbewegingen in real-time beter bijhouden, betere markeringen en intensievere verkeersbegeleiding vanuit het Kustwachtcentrum in Den Helder. Want anders dan in de luchtvaart is er voor schepen geen structurele verkeersleiding. Maar of je een ‘Julietta D’ zo voorkomt, is de vraag. Of een geval als de tanker Elsa Essberger, die op Oudejaarsdag 2017 een bocht in de vaarweg miste en tegen een olieplatform voor. De tanker was leeg, het platform stond ‘uit’. Ook dit had anders kunnen aflopen.

Na ‘Julietta D’ heeft de kustwacht een extra noodhulpssleepboot gekregen. Maar ook als die er destijds wel was geweest, is het de vraag wat die had kunnen uitrichten met een onbemand schip, waar niemand een sleeplijn kan aannemen. Juist voor zulke gevallen

hield MARIN eerder dit jaar een brainstorm met experts, die *out-of-the-box*-maatregelen verzonnen. De meest kansrijke: een drijvende ‘vangrail’ rond windparken. Denk: lijn met drijvers tussen de banen in het zwembad, maar groter.

In maart laat MARIN zien hoe zo’n barrière kan werken. Terwijl ventilatoren en golfmachines storm Corrie nabootsen in een van de ‘zwembaden’, laten mannen in waadpakken een schaalmodel van de Julietta los. Dwars op de wind en de golven dobbert het schip richting de ‘vangrail’ en blijft er inderdaad tegen hangen. De lijn met drijvers is verankerd aan gewichten die onder druk van het schip langzaam meeschuiven over de zeebodem, registreert een onderwatercamera. Dat vertraagt het schip, lang genoeg tot er sleephulp komt, is het idee. Of zoiets in schaal 1:1 is te realiseren, en tegen welke prijs – enkele procenten van het miljardenbedrag dat het aanleggen van een windpark kost – valt te bezien. „We zeggen niet: dit is de oplossing”, zegt directeur Buchner. „We waren hier al langer mee bezig, maar Julietta D heeft ons wel de ogen geopend.”

Halsbrekend tochtje

Donderdag is aflosdag op de kruispost Steenbank. Na een week op zee mag de Polaris ‘naar binnen’, terug naar Vlissingen, en heeft de vaste bemanning van zeventien koppen – exclusief de loodsen – een week vrij. De Procyon komt die dag ‘naar buiten’ en neemt de post voor een week over. Het waait nu een constante acht Beaufort. De jol mag eigenlijk niet meer varen, maar maakt nog één halsbrekend tochtje: om de verslaggever en de fotograaf over te zetten van de uitvarende Procyon naar de terugkerende Polaris.

Aan boord van dat schip vertelt Jan Willem Siewe nog eens wat hem dwars zit aan de verkaveling van de Noordzee. „Een kapitein kan niet langer vrij een koers kiezen, maar moet zich schikken naar de routes die bepaald worden door de windparken. Als ik vroeger met een deklading hout uit de Oostzee kwam en je had slecht weer, dan kon je met een zwaar slingerend schip een andere route kiezen om minder last van de golven te hebben. Dat kan niet meer als er een windmolenpark in de weg ligt.”

En zo wordt de veiligheidsmarge, de ruimte om fouten te maken, te voorkomen of te corrigeren, steeds smaller. Of zoals een collega van Siewe het zegt: „De schepen worden groter, de zee wordt steeds kleiner.”