

# Plant eens een windmolen op zee

| DEME-dochter GeoSea profileert zich in veelbelovende branche

REPORTAGE  
MARC DE ROO, GDANSK

De Belgische baggeraar DEME gooit zich met volle geweld op de windmolensector. De dochter van Ackermans & van Haaren en CFE is eigenaar en bouwer van C-Power, het eerste windmolenpark voor de Belgische kust, en gaat nu ook reuzenschepen bouwen om in Europa windmolenparken op te richten.

**S**tocznia Gdynia. De gigantische scheepswerf in de Poolse havenstad Gdynia ligt er vuil en verlaten bij. Overal liggen grote stukken verroest staal. Op veel plaatsen staat het onkruid meters hoog. Reusachtige hallen staan er bouwvallig en mistroostig bij. Chaotische rotzooi, hoor ik iemand zeggen als we de bus uitstappen voor een bezoek. Echt het Oostblok, knik ik bevestigend.

Gdynia was ooit een van de vele werven van de 'trojmiasto' (driestad) Gdynia-Sopot-Gdansk, waar vakbondsleider Lech Walesa 31 jaar geleden zijn roemruchte staking begon tegen de besparingen van de Poolse overheid, wat uiteindelijk leidde tot de oprichting van Solidarnosc. De vakbond speelde later een bepalende rol in de val van het communisme en later de Sovjet-Unie.

Aan de ingang van de werf staat een herdenkingsbeeld voor de arbeiders die zijn gesneuveld tijdens stakingsrellen. Maar bij het aanschouwen van de ettelijke hectaren oude stalen troep, lijken de beroemde tv-beelden waarin de latere Poolse president Walesa via zijn microfoon 30.000 arbeiders toesprekt, plots mijlver.

## INNOVATION

De fiere Gdansk-werven - eigendom van de overheid - tellen nog amper 4.000 werknemers en hebben weinig werk. Niets laat vermoeden dat enkele honderden meters achter het hoofdgebouw, in een reusachtig droogdok, een van de grootste en modernste schepen wordt gebouwd voor de installatie van windmolenparken op zee en het leveren van diensten aan de olie- en gasplatforms.

Het 'windmolenschip' Innovation - kostprijs 210 miljoen euro - is eigendom van de Duitse bouw-gigant Hochtief en het Belgische GeoSea, de offshore dochter en snelst groeiende divisie van de Belgische baggeraar DEME.

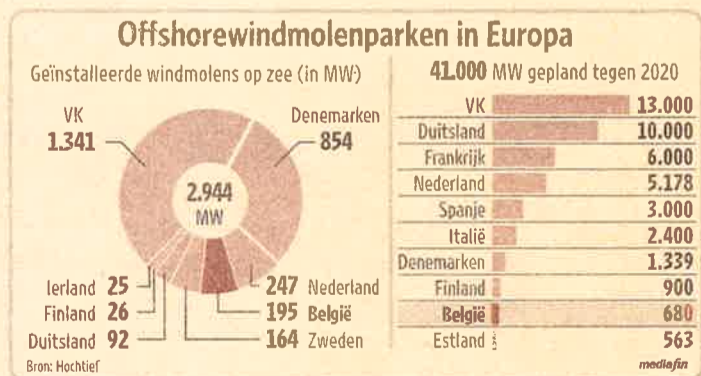
Beide bedrijven bezegelden hun samenwerking in de 50/50 joint venture HGO InfraSea Solutions. Hochtief had voor de bouw van het schip aanvankelijk een akkoord met de Duitse rederij voor zwaar hijstransport Beluga, maar die haakte af wegens financiële redenen in zijn transportdivisie. GeoSea, dat al lang op zoek was naar een complementaire partner in de windmolensector, nam het belang maar al te graag over.

'Het was een opportuniteit', zegt GeoSea-topman Luc Vandenberghe. 'We hadden al lang plannen in die richting. Wat niet betekent dat het we het schip zomaar



In het nieuwe 150 meter lange 'windmolenschip' van DEME is 23.000 ton staal verwerkt.

FOTO'S: HOCHTIEF SOLUTIONS AG



hebben overgenomen. Met tien mensen hebben we drie weken lang het schip op alle details geïnspecteerd. En het voldoet perfect.'

De ambities van HGO zijn steil. De plannen voor de bouw van een tweede, gelijkaardig schip zijn klaar. Of zoals Vandenberghe het mooi parafrazeert: 'Eén schip is geen schip.' HGO trekt nu naar scheepswerven voor prijsoffertes.

'De markt voor zulke schepen is enorm groot', bevestigt Martin Rahtge, de directeur van Hochtief Solutions. 'Tegen 2020 zijn in Europa voor circa 41.000 MW windmolenparken in zee gepland, de

geschatte investeringen bedragen 100 miljard euro. De helft daarvan is al goedgekeurd.'

## UNIEK

Vandaag is in Europa ongeveer 3.000 MW offshorewindenergie geïnstalleerd. Het C-Power-project van DEME voor de Belgische kust - kostprijs 1,3 miljard euro - is goed voor 330 MW capaciteit. 200 MW is al geïnstalleerd. In totaal is voor de Belgische kust maximaal 3.000 MW gepland.

GeoSea baat al acht hefvaartuigen met kranen uit om windturbines te installeren en werkte mee

aan de bouw van 15 Europese offshorewindmolenparken. De 150 meter lange 'Innovation' gaat echter een stap verder.

'Het schip is zeer breed, 42 meter, en zeer snel', legt DEME-topman Alain Bernard uit. 'Het kan uit het water worden geheven via vier 90 meter lange pilaren en dankzij het speciale positioneringssysteem tot op 1 meter precies stabiel in zee worden verankerd. Zonder ankers evenwel, want die hinderen alleen maar. Het schip kan golven aan tot 3,5 meter, waardoor we in de winter kunnen doorwerken.'

Hét grote verschil met bestaande schepen is dat het schip op het enorme dek tien volledige windmolens in één stuk kan transporteren. Er moet dus geen twee of drie keer naar land worden gevaren om componenten op te halen. Er moeten ook geen bijkomende schepen worden ingelegd.

Bernard: 'Daardoor kan je met zo'n schip een windmolenpark à la C-Power in één tot anderhalf jaar bouwen, in plaats van in twee à drie jaar nu. Voor de financiering is dat een enorm verschil. 80 procent van de nieuwe windmolen-



In het droogdok worden de stalen blokken aan elkaar gelast.



Zo moet de Innovation er volgend jaar afgewerkt uitzien.



Het dek is 3.400 m² groot en kan tot tien windmolens vervoeren.

projecten komt bovendien op meer dan 50 km buiten de dichtste haven. Dan ben je sowieso verplicht zoveel mogelijk materieel mee te nemen. Anders verlies je te veel tijd én geld.'

## OLIEPLATFORMS

GeoSea en Hochtief gaan het nieuwe schip ook gebruiken voor het opsmukken en restaureren van olie- en gasplatformen. Bernard: 'Het is het principe van de 'drijvende fabriek'. Op de Innovation kunnen we makkelijk 150 mensen huisvesten en op zee laten werken. Een platform opkalfateren kan op die manier in vier maanden tijd. Nu duurt het veel langer omdat veel materieel en bemanning moet worden over en weer gevaren of gevlagen.'

Met enkele Belgische bedrijven bestudeert DEME de mogelijkheid om de gigantische kranen aan boord (reikwijdte 111 meter, hefvermogen 1.500 ton) op termijn te vervangen en de windturbines 'kraanloos' via 'hefsystemen' in zee te monteren. Bernard: 'Alles wat op zee aan een kabel hangt, is kwetsbaar omdat het door de wind of de golven wiegt of zwiept. We zoeken alternatieven.'

De Innovation wordt midden volgend jaar opgeleverd en gaat een eerste opdracht uitvoeren voor Hochtief en de Franse producent van kerncentrales Areva, die in de Duitse Noordzee een windmolenpark bouwt. 'Met het schip

zijn we volledig klaar om mee te werken aan de andere Belgische windmolenprojecten voor de Belgische kust. Concurrentie? De Nederlandse baggeraar Van Oord bouwt ook zo'n schip maar kleiner. De Duitse energiegroep RWE bouwt er twee', zegt Bernard.

## OVERDREVEN

De prognoses voor de Europese windmolenparken zijn enorm maar niet overdreven, vindt Vandenberghe. 'Ik zie geen afzeggingen van projecten. Wel vertragingen van een jaar. Meestal omdat moet worden gewacht op vergunningen en financiering. Het is een nieuwe markt. Totaal anders dan de olie- en gassector. Een boorplatform plant je bij wijze van spreken neer in één dag. Voor een windmolenpark met 40 turbines moet je 40 funderingen leggen, 40 keer monteren, enzovoort.'

'Duitsland promoot offshorewindenergie vooral vanuit een tewerkstellingsfilosofie. Voor grote Duitse multinationals als Siemens of Thyssen is het superbelangrijk. Voor het VK, dat nieuwe megaparken plant tot 10.000 MW, speelt energieonafhankelijkheid een grote rol. Maar beide landen gaan er helemaal voor. In Duitsland werken we al. In het VK hebben we al gewerkt aan de eerste windmolenprojecten. We zijn nu volop aan het onderhandelen met de ontwikkelaars van de nieuwe parken.'

## GeoSea

- Snelst groeiende dochter van de Belgische baggeraar DEME.
- Opgericht in 2005. Telt 200 werknemers en mikt volgend jaar op omzet van 250 miljoen euro, tegenover 150 miljoen nu.
- DEME (4.000 werknemers, 1,8 miljard euro omzet) heeft 90 schepen in zijn vloot.