

De Eemshaven maakt een onstuimige groei door, vooral dankzij de activiteiten rond offshore wind. Vergeten wordt nog weleens dat deze haven ook een belangrijke hub is voor onshore windmolens. We belichten een bijzonder transport van molenbladen ('wieken') vanuit China naar Groningen. Een andere groeimarkt betreft het opwekken van groene waterstof in de noordelijke provincie. Ook daarbij speelt de Eemshaven een belangrijke rol.

Eemshaven als hu

MELS DEES

Dertig bladen voor windmolens kwamen vanuit China naar de Eemshaven. Windmolenbouwer Lagerwey werkte daarvoor nauw samen met Broekman Logistics. Opvallend detail: Lagerwey bouwt vooral onshore windmolens.

Bij het belichten van de windactiviteiten van havens als North Sea Ports, Rotterdam, IJmuiden, Den Helder en ook de Groningse havens, gaat het al snel over de overslag en dienstverlening voor windparken op zee, offshore wind dus. Maar de diepzeehavens, en dan zeker ook die in de Eemshaven, vormen ook voor onderdelen voor onshore windmolens een belangrijk tussenstation. Dit blijkt wel uit een bijzonder transport van dertig windmolenbladen (in de volksmond 'wieken') die vanuit China naar Groningen kwamen en daar door Broekman Logistics werden opgeslagen.

Eerst wat historie: Broekman Logistics is al sinds 1986, de Eemshaven was net aangelegd, actief in de Groningse zeehaven, als scheepsagent gericht op de overslag van fruit (meer concreet: bananen). Van windactiviteiten was toen nog geen sprake, niet onshore en al helemaal niet offshore. 'De laatste tien tot vijftien jaar zijn juist de activiteiten rond on- en offshore wind in deze haven met een sneltreinvaart gegroeid', weet Jan-Willem Dijksterhuis van Broekman Eemshaven Services. Waar in Delfzijl de chemie nog altijd floreert, zijn het in de Eemshaven activiteiten rond energie (zowel centra-

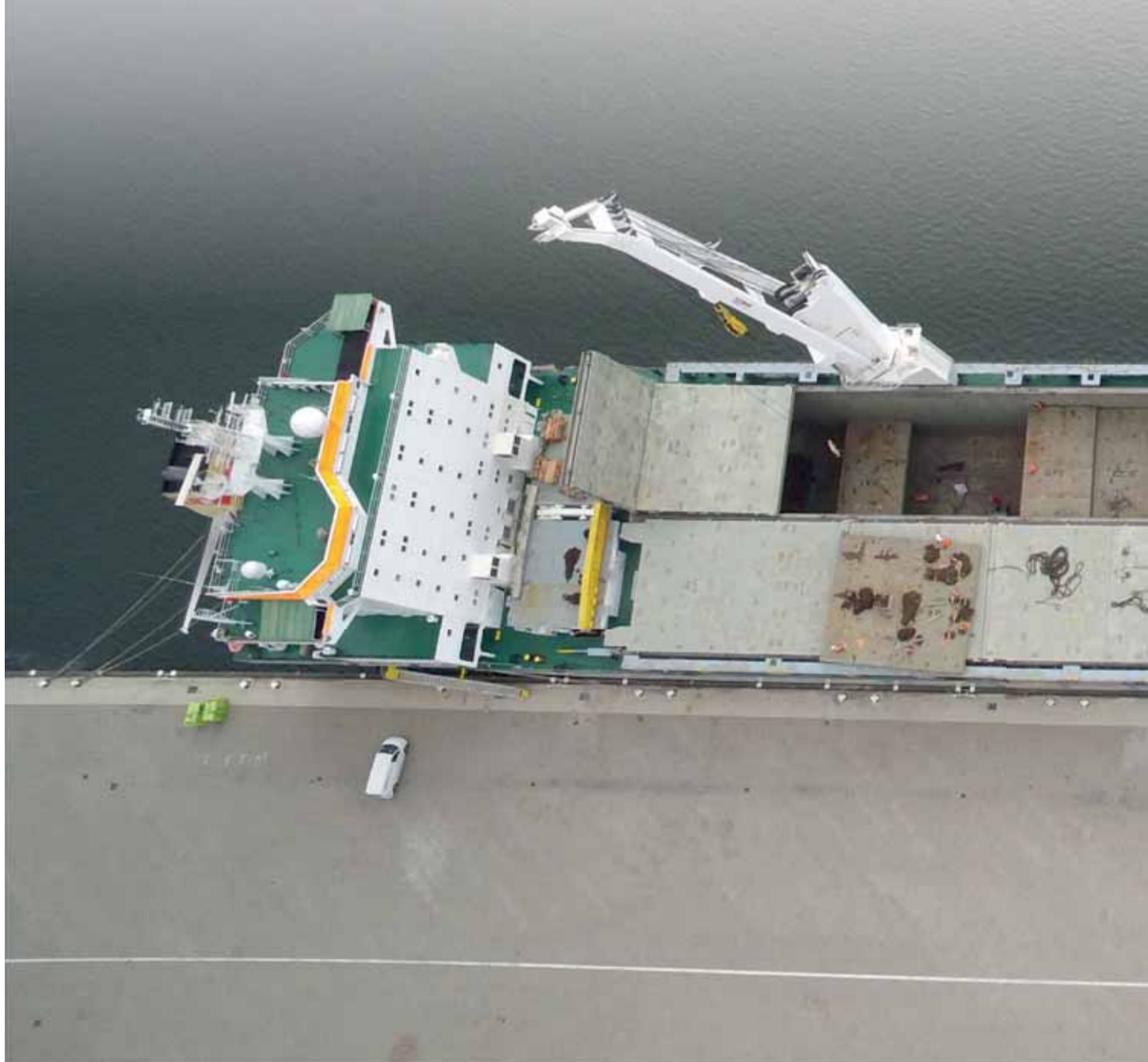
les als offshore activiteiten), naast natuurlijk de verschillende datacenters – die wel veel energie nodig hebben – die een grote vlucht namen.

'Veel aandacht gaat bij de verschillende zeehavens uit naar de offshore-windparken, maar het is goed te benoemen dat havens ook een belangrijke rol kunnen spelen als het gaat om onshore wind, om windmolens op land, dus.' Vanuit het perspectief van een logistiek dienstverlener als Broekman zijn er natuurlijk veel overeenkomsten tussen offshore en onshore wind. 'Zeker het zichtbare deel van een windmolen, de turbine en de bladen, is vergelijkbaar. We hebben ruime ervaring in het verwerken, overslaan, transporteren en opslaan van onderdelen voor windmolens, of die nu voor on- of offshore gebruik zijn. Er bestaat qua activiteiten natuurlijk een bepaalde overlap.'

Zoute omgeving

Vanuit het perspectief van de verlader ligt de situatie iets anders. Net als Broekman Logistics is ook Lagerwey, producent van windmolens, een bedrijf met historie. Al in 1979 startte oprichter Lagerwey, mede door de oliecrisis, met de eerste windmolens. Dat waren windmolens op het land, en dat is nog steeds de specialiteit van de onderneming, die windmolens produceert in Barneveld. 'Offshore wind stelt heel andere eisen aan de installaties. Niet alleen wat betreft de funderingen en monopiles, maar de zoute omgeving heeft invloed op het hele systeem. Wij zijn nadrukkelijk gespecialiseerd in windmolens op het land', zegt Marco Westerhof van Lagerwey. 'Onze installaties worden in Barneveld geassembleerd, maar de onderdelen komen uit verschillende locaties. Dat geldt zeker voor de bladen. De dertig bladen die onlangs vanuit China naar de Eemshaven kwamen, werden in China geproduceerd omdat de fabrikant van die onderdelen op dat moment juist daar productiecapaciteit had.'

Bij offshore is de haven eigenlijk altijd een doorgangsstation, elementen komen aan – soms via de weg maar door-



b voor onshore wind

gaans met een schip – en worden daarna per schip vervoerd en geïnstalleerd op zee. ‘Bij onshore wind is het eigenlijk niet anders’, legt Dijksterhuis van Broekman Eemshaven Services uit. ‘Natuurlijk is het mogelijk dat elementen in de buurt van de haven worden geplaatst in een windpark in de directe omgeving, maar het kan evengoed verder weg zijn.’ In het specifieke geval van de bladen voor Lagerwey ging het in eerste instantie om de opslag van de elementen van ongeveer veertig meter, omdat nog niet direct duidelijk was waar de onderdelen zouden worden ingezet. ‘We hadden ook voor de haven van Rotterdam kunnen kiezen of een andere haven. Zeker als je samenwerkt met Broekman Logistics heb je die keus,



Het achterland voor zulke onderdelen is hier groot.

maar we verwachten deze bladen in te zetten in Noord-Nederland of Duitsland, dan is de Eemshaven een logische keus’, maakt Westerhof duidelijk.

Omdat het vervolgtraject nog niet duidelijk is, kan Westerhof nog niet aangeven hoe het vervoer eruit zal zien. ‘Als het gaat om een project in Nederland of Noord-Duitsland, dan is vervoer over de weg zeker mogelijk, maar als de bladen naar bijvoorbeeld Scandinavië gaan, dan zullen we waarschijnlijk kiezen voor shortsea.’

Achterland Eemshaven

Dijksterhuis van Broekman schetst het transport van deze specifieke bladen. ‘De betreffende lading is vanuit China via zee gegaan, vanuit de haven van Tianjin naar de Eemshaven’. Het multipurpose-schip ‘Paderewski’

vertrok op 26 mei vanuit China en kwam op 29 juli aan in de Eemshaven. ‘Dat kan natuurlijk sneller, maar dit schip deed onderweg nog verschillende havens aan.’

De enorme omvang van onderdelen voor de windindustrie maakt transport over de weg, ook binnen Europa, steeds minder vaak mogelijk. En daarnaast is ook beslist niet elke haven geschikt om deze schepen te ontvangen en lading over te slaan. ‘Wat dat betreft is het natuurlijke achterland voor dit soort onderdelen vanuit Eemshaven heel groot’, benadrukt Dijksterhuis.

Broekman Logistics verzorgde meerdere aspecten van

de totale logistieke keten van het project, waaronder chartering van schepen, en de agentschappen in de Eemshaven. Het gehele traject: eerst van de fabriek in China naar de haven waar de ‘Paderewski’ geladen werd, vervolgens over zee naar de Eemshaven en uiteindelijk de opslag op de terminal bij Broekman Eemshaven Services. Dijksterhuis: ‘Vaak gaat het logistieke proces dan onder onze regie nog verder tot en met het transport tot aan het windpark. Door snel te schakelen met elkaar hebben we het project tot een succesvol einde kunnen brengen.’

Steeds vaker komen bladen voor windmolens aan in de Eemshaven. Foto's: Broekman Logistics

