



Nieuwe kustvaarder Western Rock

‘De wereld rondom schepen is enorm dynamisch’

Als notaris op Urk regelt Albert Hoeksma veel zaken rondom schepen, en dan vooral zeeschepen. Zijn laatste bemoeienissen betreffen een hypermoderne kustvaarder. ‘Zo’n schip kost een vermogen, daaromtrent moet je alles goed regelen.’

TEKST Jolanda aan de Stegge | BEELD Truus van Gog

Energiek beklimt Albert Hoeksma de trappen naar ‘de brug’ van de bijna 92 meter lange nieuwe kustvaarder Western Rock van zijn cliënt, Hartman Seatrade. Het casco werd gebouwd op een scheepswerf in Polen, waarna het naar de haven van Urk werd gesleept. Hier vond de afgelopen 3,5 maand de afbouw plaats, volgens de eisen van reder, mede-eigenaar en manager Teele Hartman. ‘Het stuurhuis, de motor, alles wat er aan elektronica en betimmering inziet, is er door lokale onderaannemers ingebouwd.’ Met hun innovatieve schepen zijn de gebroeders Hartman een begrip op Urk. Dit nieuwste schip zal onderdelen van windmolens vervoeren. Die wegen tegenwoordig zo’n 400 tot 450 ton, licht Teele Hartman toe. ‘Je hebt immense kranen nodig om die in je schip te kunnen hijsen, daarom lieten wij dit *roll on roll off*-schip bouwen. Aan de achterkant kunnen trucks het schip oprijden, hun lading lossen en er weer

afrijden: geen kraan meer nodig. Een kraan kost tienduizenden euro’s huur per dag, een vrachtwagen een duizendje of drie, dus tel uit je winst.’

SCHONE DIESEL

De rompvorm en voortstuwingsopstelling maken het schip energiezuinig. Dankzij het type verf op het onderwaterdeel glijdt het vloeiender door het water en verbruikt daardoor veel minder brandstof. ‘Dat is goed voor het milieu en voor onze portemonnee, want het bespaart ons dagelijks veel geld.’ Innovatie en duurzaamheid zijn belangrijk voor de Hartmannen. Hun schepen draaien op schone diesel. Een eerder door henzelf ontworpen en gebouwd type schip heeft 30 tot 40 procent meer dekoppervlak, waardoor het veel meer lading kan vervoeren dan een schip met hetzelfde brandstofverbruik. Een groot schip als dit is vrij uniek, zeker op Urk. Dat mag dan bekendstaan als vissersdorp,

tegenwoordig werken veel lokale specialisten in de (zee)scheepvaart, zegt Hoeksma met overtuiging trots, terwijl we door de haven terugrijden naar zijn kantoor. ‘De media laten altijd het bekende nostalgische plaatje zien, van de haven en de vuurtoren, maar op het industrieterrein zie je modern en gespecialiseerd ondernemerschap. Het zijn hier echte ondernemers, keiharde werkers die ervoor gaan en positief zijn ingesteld. Er zit een enorme gedrevenheid achter, dat maakt werken hier ook zo leuk.’

BRANDMERK

Ruim een maand voor deze kustvaarder naar Nederland kwam, werd Hoeksma erbij betrokken. Hij wist dat er weer een schip in de pijplijn zat, want ook voor ondernemingsrechtelijk werk heeft hij regelmatig contact met de broers Hartman. Voor hem begon het werk toen het schip fysiek in Nederland was. Want een schip – waarvan het casco in Polen is gebouwd – kan pas in Nederland te boek

worden gesteld zodra het hier de grens over is. Dan kan hij er het hypotheekrecht op vestigen, waarna de aanneemsom aan de Poolse werf wordt betaald. Daar heeft hij een kadastrale verklaring voor nodig, waaruit blijkt dat het schip nog steeds in aanbouw is. Ook krijgt het schip een brandmerk, ergens aan de buitenkant en op een geheime plaats aan de binnenkant, zodat kan worden bewezen: dit is het schip zoals het in de boeken staat.

LEVENDIGE HANDEL

Terwijl hij met zijn vrouw en hun vijf kinderen in het Zuid-Friese Lemmer woont, is Hoeksma als notaris vergroeid met Urk waar hij zich erg op zijn plek voelt. Met hart en ziel werkt hij er samen met lokale en regionale ondernemers en is er bestuurslid van Business Club SV Urk, de voetbalvereniging. Omdat hij zoveel mensen kent, zijn de lijntjes kort. Dit is voor hem een uithuizige dag. Eerst met de verslag-

geefster naar de haven, een rondleiding door het schip en het interview, aansluitend rijdt hij met gezwinde spoed naar Lemmer waar hij als lid van de fanfare tijdens een uitvaartdienst tuba zal spelen.

‘Hoera, Heit is notaris!’, juicht een schilderij met foto op zijn werkkamer, gekregen van zijn kinderen toen hij vijf jaar geleden tot notaris werd benoemd. Ooit overwoog hij naar de hogere scheepvaartsschool te gaan, want de wereld van de scheepvaart heeft hem altijd getrokken. Maar hij kreeg verkering en stelde zich de vraag: wil ik zo’n leven, zo vaak van huis zijn? Het werd een studie rechten met een specialisatie in fiscaal recht. Als belastingkundige belandde hij op het kantoor van zijn huidige compagnon, notaris Henk Steenhuis, waar scheeps- en ondernemingsrecht de prioriteit krijgen. Ook regionaal hebben zij veel klandizie in de scheepvaart. ‘De visserij trekt gigantisch aan en er is een levendige handel in

schepen. Ook beginnen veel mensen met nieuwbouw, want je kunt aan een bestaand schip wel van alles verbeteren en verduurzamen, maar een oud schip kan nooit concurreren met een modern nieuwbouwschip.’

MELKKOE

De enorme dynamiek in de steeds internationale wordende scheepvaartwereld spreekt hem aan. Leuk vindt hij er ook aan dat de belangen bij schepen groot zijn. Een woning kost gemiddeld twee ton, terwijl een schip pas begint vanaf enkele miljoenen. Rondom de oplevering ervan moet hij veel organiseren en regelen en zoekt hij contact met veel verschillende organisaties. ‘Als een soort regisseur zorg ik ervoor dat elke partij op het juiste moment heeft gedaan wat ie moest doen, zodat alles juridisch goed loopt. Gigantisch ingewikkeld is het misschien niet altijd, wel zijn er veel dingen waar je op bedachtzaam moet zijn. Er hoeft maar iets kleins af te wijken en je moet het net even anders regelen. Daarom moet je goed doorgronden waarmee je bezig bent. Een schip dat onder de Nederlandse vlag vaart, wordt in bepaalde delen van de wereld beschouwd als een melkkoe. Die wordt grondig gecontroleerd op onvolkomenheden en als iets niet in de haak is, gaat dat veel geld kosten.’

FEESTELIJKE VAARTOCHT

Als de kustvaarder over anderhalve week zijn eerste lading gaat vervoeren, heeft Hoeksma er geen bemoeienis meer mee. Voor die tijd ontvangt hij nog wat stukken van verschillende instanties en regelt hij dat het bij het Kadaster te boek gesteld staat als definitief afgebouwd schip. ‘Ik kom pas weer in zicht als herfinanciering aan de orde is of als het ooit verkocht gaat worden. Nee, als het eenmaal vaart, kom ik er niet meer aan te pas.’ Hij verheugt zich op de eerste feestelijke vaartocht op de Western Rock, voor mensen die bij de bouw ervan betrokken waren en familieleden. ‘Dan varen we via Urk over het Amsterdamse IJ naar IJmuiden. Iets heel anders dan een dag op kantoor.’ ■

‘Er hoeft maar iets kleins af te wijken en je moet het net even anders regelen’

Albert Hoeksma (links)
en Teele Hartman