

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : **Monday 25-02-2002**



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Reddingboot vaart voor melding van gesignaleerd overlevingspak



Donderdagmiddag 21 februari komt bij de kustwacht te Den Helder het bericht binnen van een passerend schip voor de Maasmond dat iets heeft zien drijven dat op een overlevingspak lijkt. Hierop heeft het kustwachtcentrum contact gezocht met de bemanning van de Hoekse reddingboot "Kapiteins Hazewinkel" die hierop actie heeft ondernomen.

(Foto : Ane Ree)

De bemanning wordt om 15.10 uur gealarmeerd door de pieper, met de opgegeven positie 52.03.68 Noord om 003.15.8 Oost, zo'n 5.6 mijl Noord van de Maascenter boei. Even later spoedt de reddingboot zich naar de opgegeven positie waar zij van 15.50 tot 17.45 uur het gehele in aanmerking komend gebied hebben doorzocht. Er is van alles uit zee gevisst van visnet tot kluwen oranje tros, doch

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

geen overlevingspak. Hierop wordt in samenwerking met het Kustwachtcentrum de zoektocht om 17.45 beëindigd en keert de 'Kapiteins Hazewinkel' retour Berghaven waar zij om 19.00 uur afmeert.



Met vragen kunt U contact opnemen met **Ron Zegers**, PR-Coördinator, en bemanning reddingboot "Kapiteins Hazewinkel"

Van Spilbergenstraat 50. 3151 BZ Hoek van Holland.

E-mail: ron.zegers@hetnet.nl

Fax: **0174 - 310903**

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij wordt uitsluitend door vrijwillige bijdragen in stand gehouden

Loodsen rekenen op eind aan onzekere toekomst

Bijna veertien jaar na de verzelfstandiging is er een bemiddelaar aangesteld om het Loodswezen het laatste zetje naar marktgericht werken te geven. De opdracht van bemiddelaar Arie van der Hek, voorzitter van de Nationale Havenraad, is niet niks. Het Loodswezen 'ruzie' met minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) over een 'pensioengat' van 260 miljoen euro, over door de overheid vastgestelde tarieven en over een leveringsplicht. Alle drie de twistpunten moeten van tafel, vinden de loodsen, die eerder niks willen weten van een vrije markt. Maar, leggen de loodsen nu de vraag op tafel, is marktwerking nog wel zo verstandig?

Rotterdam ; Het ligt voor de hand aan te nemen dat bemiddelaar Arie van der Hek mogelijkheden ziet het conflict tussen minister Netelenbos en het Loodswezen op te lossen, liefst nog vóór de zomer van dit jaar. En omdat de loodsen al veel eerder hebben aangegeven water bij de wijn te willen doen, moet worden aangenomen dat ook minister Netelenbos wil 'bewegen'.

Dat geeft de loodsen moed. Bijna veertien jaar na de niet geheel vlekkeloos verlopen verzelfstandiging hunkeren zij naar zekerheid. Immers, na verzelfstandiging kwam een vrije markt, zo was aangekondigd. Het is er niet van gekomen, maar de bijbehorende onzekerheid is al die tijd gebleven. Sterker nog: die onzekerheid is vergroot door plannen van de minister om al snel de loodsplicht voor schepen tot een lengte van negentig meter los te laten.

De 465 Nederlandse loodsen hebben vorig jaar 109.249 zeeschepen de Nederlandse havens in of uit geleid. Met een vrijstelling voor schepen tot negentig meter verdwijnt in theorie grofweg veertig procent van het werk. En als de loodsen straks zo als dat heet 'marktconform' moeten gaan werken, dan blijven mogelijk op jaarbasis dertigduizend beloodsingen over.

Dan is het in ieder geval over met het schappelijke prijsje dat nu nog wordt berekend voor bijvoorbeeld het beloodsen van een scheepje naar de haven van Moerdijk, zo rekent voorzitter Eric van Dijk van de loodsenorganisatie Rotterdam-Rijnmond voor. Immers, marktconform wil óók zeggen dat voor het beloodsen van grote schepen niet langer extra geld hoeft te worden gevraagd om het 'verlies' op de kleintjes te compenseren. En bovendien kunnen dan ook niet langer met het in Rotterdam verdiende geld de loodsdiensten in andere Nederlandse zeehavens overeind te worden gehouden.

[Misvatting]

Van Dijk haast er voor te waarschuwen dat met marktgericht werkende loodsen Rotterdam 'dus' het beste af is. Het is een misvatting, zo zegt hij, dat de Rotterdamse tarieven slechts hoog zijn om de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

loodsdiensten in andere regio's te bekostigen. Veel meer betalen grote schepen mee aan het beloodsen van kleine schepen. Het is het resultaat van een leveringsplicht en door de overheid vastgestelde tarieven.

Van Dijk is er ook van overtuigd dat veel reders met kleine schepen gebruik zullen maken van de mogelijkheid vrijstelling van de loodsplicht te vragen, al was het alleen al om in deze moeilijke tijden het loodsgeld van duizend tot drieduizend gulden uit te sparen. Alleen al in de haven van Rotterdam komt, denkt Van Dijk, een vijfde van alle schepen voor zo'n vrijstelling in aanmerking. Het zijn vooral de shortsea-containerschepen die frequent Rotterdam aandoen.

[Kortingen]

Er mag dan van alles mis zijn met de tariefstelling, de klanten in Rotterdam zijn de afgelopen tijd toch al een aardig eind tegemoet getreden vindt Van Dijk. Zo geldt er al weer enige tijd een kortingsregeling voor schepen die frequent de haven aandoen en met de kostenloze inzet van een helikopter is beloodsing onder alle weeromstandigheden mogelijk. Vorig jaar is ruim tien miljoen euro korting gegeven en de kosten voor de heli, bijna vijf miljoen euro, heeft het Loodswezen zelf gedragen.

Om uit het probleem van het pensioengat te komen zijn de loodsen helder: er moet geld van de overheid bij. Die overheid heeft immers, bij de verzelfstandiging, gekozen voor een omslag dankzij de tarieven om het functioneel leeftijdsontslag op 55-jarige leeftijd te kunnen betalen. Het gat, zo is onafhankelijk vastgesteld, is 260 miljoen euro groot. De loodsen willen best wat bijpassen, maar duidelijk is dat er een substantieel bedrag van de overheid moet komen. „Wij kunnen dit toch niet over de ruggen van onze klanten oplossen,” geeft Van Dijk aan.

De Rotterdamse loodsen denken dat de bemiddelingspoging van Van der Hek zal slagen, maar voorzitter Van Dijk oppert dat de uitkomst best wel eens verrassend kan zijn. „Is die marktwerking nog wel zo verstandig?” legt hij de vraag op tafel. „Het idee er voor is nu ruim tien jaar oud en er is in de tussentijd nogal wat veranderd. Niet voor niets zijn de loodsen recent uit de concurrentiebevorderende plannen van de Europese Commissie geschrapt.

Strop voor beleggers in schip Frisian Lady

De 248 particuliere investeerders in het vrachtschip **Frisian Lady** wacht een tegenvaller. Het casco ligt al maanden klaar op een Turkse werf, maar de afbouw is aanzienlijk vertraagd door ruzie tussen de Sneker rederij Boomsma Shipping en het scheepsbouwkundig bureau Zeeman in Urk. Al met al lopen de investeerders 1 tot 3 procent van de beoogde 21,5 procent rendement mis.

De 248 particuliere investeerders in het vrachtschip Frisian Lady wacht een tegenvaller. Het casco ligt al maanden klaar op een Turkse werf, maar de afbouw is aanzienlijk vertraagd door ruzie tussen de Sneker rederij Boomsma Shipping en het scheepsbouwkundig bureau Zeeman in Urk. Al met al lopen de investeerders 1 tot 3 procent van de beoogde 21,5 procent rendement mis.

„We zijn heel dicht bij een oplossing”, zegt directeur Johan Boomsma van de rederij. Hij rekent erop dat het casco over een maand in Nederland zal zijn en eind juli kan zijn afgebouwd. Als dat lukt, komt het schip een half jaar later in de vaart dan de bedoeling was. Daardoor zijn er minder vrachtinkomsten dan begroot. Bovendien zal het schip duurder worden dan de geraamde €7,49 miljoen.

De Frisian Lady was eind 2000 een van de vele schepen waar particulier kapitaal voor werd geworven toen de fiscaal aantrekkelijke investeringsregeling op haar einde liep. Het gaat om een kustvaarder van 5100 ton draagvermogen en een lengte van 104 meter. Van de bouwkosten is €2,81 miljoen (248 keer €11.350) door particulieren op tafel gelegd.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Het conflict tussen Boomsma en Zeeman gaat over geld. De Urker heeft het ontwerp technisch uitgewerkt, zou de bouw van het casco regelen en zorgen voor afbouw in Urk. De aanvankelijk afgesproken bankgaranties van Boomsma bleken voor Zeeman onvoldoende om de financiering te kunnen regelen. Daarom werd afgesproken dat Boomsma de werf Çeliktrans in Istanbul rechtstreeks in termijnen zou betalen.

Over bankgaranties voor verdere termijnen, waaruit onder meer het transport naar Nederland moet worden betaald, ontstond onenigheid. Die liep zo hoog op dat Zeeman beslag liet leggen op bezittingen van Boomsma, waardoor de reder ook het laatste geld naar Turkije niet kon overmaken. De kwestie is deze maand voor de Leeuwarder rechtbank in kort geding uitgevochten en Boomsma heeft gewonnen. Het beslag is opgeheven.

Dat maakt volgens Boomsma de weg vrij voor een oplossing. De reder is met scheepswerf Peters in Kampen in gesprek over het transport en de afbouw van de Frisian Lady. De werf in Kampen zou verplichtingen van Zeeman voor de aanschaf van een motor en andere onderdelen kunnen overnemen. Dat beperkt volgens Boomsma de schade, waardoor verdere procedures over schadevergoeding achterwege kunnen blijven.

Jan Zeeman is zwaar teleurgesteld in de Sneker rederij. „Als je een schip laat bouwen doe je dat toch om ermee te varen en niet om er een juridisch drama van te maken? Hij voelt zich „ernstig benadeeld" en zegt: „Er is grof misbruik gemaakt van mijn vertrouwen."

Nieuw boothuis voor redders

NEELTJE JANS - De linkerkant helt nog een beetje over, maar dat is vrij simpel te verhelpen met een paar extra ballastblokken in de tegenoverliggende drijver, zegt Kees Groeneveld van het KNRM-station Noordland. Het eerste van de twee nieuwe onderkomens van de reddingsmaatschappij ligt stevig op z'n plaats aan de Oosterscheldekant van de sluis.



De plaatsing van het grotere complex in de buitenhaven van Noordland laat nog op zich wachten. De betonnen draagconstructie van de kuip bleek volgens Groeneveld bij de nadere uitwerking van het ontwerp te licht en moet worden herzien. Hij hoopt dat het uit twee verdiepingen bestaande gebouw binnen een jaar alsnog de plek kan innemen van de krappe container op de wal, die voorlopig dienst blijft doen als onderkomen van de bemanning van de Koopmansdank. Een andere tegenvaller voor het station Noordland is de geplande vervanging van de vijftien jaar oude Harder. Dit kleinere

broertje van de Koopmansdank werd in 1997 door de KNRM overgenomen van Rijkswaterstaat, specifiek voor inzet op de Oosterschelde. Vorig jaar werd een nieuw prototype beproefd. Die testen hebben aangetoond dat de `Harder2000-1` niet voldoet voor het reddingswerk, aldus Groeneveld. Tot die conclusie kwamen ook diverse andere stations die het prototype mochten uitproberen. „Het zwaartepunt van de boot lag te ver naar achter, waardoor de punt te veel uit het water kwam. Een pure ontwerpfout. Verder was de stuurinrichting te zwaar, daar zijn gewoon ongelukken mee gebeurd. Kortom, er viel voor ons niet mee te werken.`` De KNRM had de bedoeling in totaal 21 boten

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

van dit type te laten bouwen bij de gerenommeerde rederij in het midden van het land. Die order is ingetrokken. Een technisch bureau in IJmuiden, dat vaker reddingsboten voor de KNRM ontwerpt, is gevraagd een ander type te leveren. De boot wordt afgebouwd in de eigen werf van de reddingsmaatschappij in IJmuiden. Groenveld verwacht de `Harder2000-2` uiterlijk volgend jaar te kunnen testen.

De komende weken ligt de Harder voor een grote onderhoudsbeurt in de werf. De comfortabele nieuwe ligplaats is tot die tijd ingenomen door de Orca, een reserveboot die de KNRM onlangs heeft aangekocht van de Engelse collega's, en die waar nodig ter vervanging wordt ingezet. Het botenhuis in de binnenhaven is daarmee operationeel. Wat rest is aansluiting van de nutsvoorzieningen en de inrichting.

Kapstokken

Behalve een inpanidige ligplaats omvat het complex een aparte ruimte waar de pakken van de bemanning te drogen kunnen worden gehangen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van holle kapstokken die zijn aangesloten op een warmeluchtcircuit. Ook is er een vertrek waar de bemanning na een klus even op verhaal kan komen. Groeneveld gaat er vanuit dat het onderkomen ruimschoots voor de reddingsbootdag op 27 april volledig is opgetuigd. Het botenhuis is dan geopend voor publiek en fungeert die dag tevens als opstapplaats voor een tocht met beide vaartuigen van het station Noordland.

Lage MK en zelfgemaakt hijsgerei centraal na ongeluk op Jo Clipper



Inspecteur voor de scheepvaart ing. J.W.R. de Palm rolde op de zitting van de Raad voor de Scheepvaart bijna uit zijn stoel van verbazing. Dus u wilt nog meer regelgeving, tot in detail, vroeg hij Arjan Kreuze, manager safety and environment affairs bij rederij Jo Tankers. Ja, zei Kreuze. Hij stelde dat er wel regels zijn voor het periodiek testen van laad en losgerei aan dek, maar dat de regels vaag zijn over het hijsgerei in de machinekamer. En juist dat gerei veroorzaakte 5 december 2000 tijdens onderhoudswerk een ongeval in de machinekamer van de Nederlandse chemicaliëntanker Jo Clipper, varende op de Rode Zee. Een Indonesische wiper werd getroffen door een uit de kraan losgeschoten zuigerstang.

Hij kreeg het gevaarte tegen zijn hoofd. Hij werd met een helikopter met arts van Hr.Ms. Rotterdam, die in de buurt voer (180 mijl afstand), naar een ziekenhuis in Djedda gebracht. Hij is weer opgekrabbeld, maar wel arbeidsongeschikt.

Schepen voor de rijksten der aarde



Wie tien miljoen euro wil uitgeven voor een privé-jacht, kan terecht in Oss. Voor de prijs van tien prachtige landhuizen laten sjeiks, nieuwe rijken en welgestelde adel bij de lokale scheepsbouwer Heesen Shipyards hun zeekastelen bouwen.

Het grootste privé-jacht ter wereld is 145 meter lang. Aan boord bevindt zich onder meer een bioscoop met honderd stoelen. Eigenaar is koning Fahd van Saudi-Arabië. Vergeleken daarmee verbleekt al het goud aan de 'slechts' 59 meter lange New **Horizon L** van de vorig jaar overleden Bram van Leeuwen (Prince de Lignac).

Zo grotesk, zo pompeus zijn de jachten niet die bij Heesen Shipyards in Oss van de werf afkomen. Imponerend zijn ze wel. "Wij bouwen jachten in de categorie 35 tot 50 meter. Dat is al heel bijzonder. Als je uitgaat van een prijs van een half miljoen euro per meter, kun je al nagaan hoe exclusief dit soort schepen is", vertelt eigenaar Frans Heesen.

Onder de handelsnaam Diaship leverde Heesen sinds 1978 al 112 van dergelijke jachten af. Gemiddeld vier é vijf per jaar. Ze varen allemaal nog en zijn eigendom van oliesjeiks, welgestelde industriëlen en rijke adel uit de hele wereld. "Sommige zijn al drie of vier keer van eigenaar gewisseld en ze zijn alleen maar meer waard geworden", weet Heesen.

Europa

Heesen weet de weg in de wereld van de zeekastelen. "Voor dit soort schepen moet je in Europa zijn. Amerikanen bouwen jachten tot 22 meter, duizenden stuks per jaar. Maar de grotere jachten, de megajachten, die moet je afstemmen op de specifieke wensen van de klant. Daarvoor komen ze naar Europa. Ik schat dat Nederlandse werven 50 procent van die markt hebben."

In het water bij de werf ligt het jongste product. De YN 11436, nummer 113 in de rij van projecten. Een motorjacht van 36,50 meter en 7,95 meter. Kosten tien miljoen euro, de prijs voor tien prachtige landhuizen. "Dat is een speciaal prijsje. Omdat ik deze opdracht per se wilde hebben. Normaal calculeren we met een marge van tien procent, maar als we vijf procent overhouden, zijn we al blij." In Monaco kan de internationale jetset zich binnenkort gaan vergapen aan dit vijfsterrenhotel op zee. Op dit soort schepen lijkt alles even luxe, van porselein tot beddengoed. "Ik schat dat we alles bij elkaar uit wel vijftig landen spullen inkopen. Motoren uit Duitsland, generatoren uit de Verenigde Staten. Marmer uit Spanje. Sanitair uit Frankrijk of Italië. Alles naar wens van de klant en op maat van de architect die voor elk schip speciaal wordt ingehuurd", vertelt Heesen.

"Het gaat steeds verder. Neem bijvoorbeeld de AlumerciA, die pas is afgeleverd. 'Alumimium bedankt' moet dat betekenen. Een Nederlander die in België woont en rijk is geworden in de aluminium-industrie, is daarmee nu een wereldreis van twee jaar aan het maken. Via de electronica aan boord blijft hij gewoon zijn bedrijf leiden. Natuurlijk heeft hij ook bemanning, want zonder kan het niet met zo'n schip, maar de stuurinrichting is zo geautomatiseerd dat het met een klik op de muis kan worden bestuurd."

Motorcoureurs

Met die AlumerciA heeft Heesen Shipyards onlangs de internationale Super Yacht Award 2001 gewonnen. Naam maakte hij ook met andere paradepaardjes. Neem bijvoorbeeld de Octopussy, die in 1988 uit het dok kwam en met een lengte van veertig meter een snelheid van 53,4 knopen (98 km) kon halen. Heesen: "Daarmee maakten we naam over de hele wereld, maar we kregen ook veel kritiek. We konden hier alleen maar Ferrari's bouwen, kregen we te horen. Maar ik denk dat we inmiddels zoveel andere schepen hebben gebouwd, dat daarmee aangetoond is dat we ook de Rolls Royces en Mercedessen onder de zeeyachten kunnen produceren."

Soms staat Heesen (56) er zelf nog wel eens versteld van hoever hij het heeft geschopt. Hij was timmerman in loondienst toen hij in 1972 een eenmanszaakje in polyester in Den Dungen overnam. Hij

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

hield wel van snelheid en zag geen gevaren. Ook niet als motorcoureur. "Ik reed ook mee in de 24 uren-race van Oss, die zo gevaarlijk was dat er na een aantal doden een eind aan is gekomen. Ik ben ook hard gevallen daarin. En zo ging het met zakendoen ook."

"Waar begint Heesen toch aan, moet die dan het volgende slachtoffer worden?", kreeg ik te horen toen ik hier de werf overnam die al enkele keren failliet was gegaan. De doorbraak kwam eigenlijk in 1978, toen wij een order kregen om een schip van 21 meter te bouwen. Een uitdaging: dat was zes meter meer dan tot dan toe was gebouwd. We moesten de muur van de hal afbreken om het schip naar op buiten te krijgen, maar het schip kwam er."

De gemiddelde bouwtijd van zo'n schip omvat circa twee jaar. "Ga maar uit van 200.000 tot 250.000 manuren. Voor het casco wordt een jaar uitgetrokken, daarna vergt de afbouw nog een jaar. Veel van dat werk wordt door onderaannemers gedaan. Gemiddeld lopen hier wel 40 tot 50 man rond van onderaannemers en toeleveranciers."

Omzet

Hoe duurder de schepen worden, hoe hoger de omzet. Over 2001 komt Heesen Shipyards uit op 40 miljoen euro. Dit jaar wordt gerekend op 50 miljoen; volgend jaar moet er nog eens tien miljoen bij. De samenwerking met onderaannemers heeft er intussen toe geleid dat Heesen Shipyards het timmerbedrijf Oortgiese Interieurbouw in Winterswijk (60 man personeel) heeft overgenomen. Daarnaast schiet het al flink op met de plannen een nieuwe werf in Penang (Maleisië) te beginnen. "Maleisië is vooral bedoeld voor nieuwe productie op de lokale markt. We hebben al kantoren voor de verkoop op Aruba en in Miami. Met Penang erbij krijgen we nog meer armslag."

Stranded ship moves - ever so slightly

The logging ship stranded off Gisborne made a move in the right direction - out to sea - yesterday, but still remains stuck on the sea floor.

The **Jody F Millenium** ran aground on a sandbar 350m off Gisborne's Waikanae Beach in rough weather on February 6.

United Salvage has been using five tugs to try to dislodge the vessel and was partially successful yesterday in its third attempt.

A director of the company, Ian Hoskinson, says at times the ship moved between 20 and 25 degrees as it was dragged about 50 metres out to sea.

But Mr Hoskinson says it will need to go at least another 80 metres before it reaches deeper water.

He says the plan now is to remove more logs by helicopter before making another attempt to refloat the ship this afternoon.

British cruise ship **Star Princess** calls at Osaka port



A luxurious British cruise ship on its maiden voyage made a one-day stop at Osaka port on Sunday morning and received an effusive welcome from citizens.

Fireboats from the Osaka Municipal Fire Department shot welcoming sprays of water into the air as the 108,806-ton **Star**

2/24/2002

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Princess entered the port. The vessel is the largest passenger ship ever to call at a Japanese port.

A brass band from Osaka Prefecture University performed as passengers disembarked at Tenpozan wharf.

The Star Princess departed Singapore on Feb. 13 with about 2,600 passengers on board. It called at Naha port in Okinawa Prefecture on Friday.

The ship will leave Osaka on Sunday night and head out into the Pacific Ocean. It is scheduled to arrive at its final destination of Los Angeles on March 10.

CASUALTY REPORTING

Vrachtschip vastgelopen op Elbe

HAMBURG (ANP) - Een Nederlands vrachtschip, de Merwedijk, is donderdag vastgelopen op de rivier de Elbe in het noorden van Duitsland. Nadat de motor was uitgevallen bleek het schip stuurloos en liep aan de grond.



Door de stroming en het tij in de Elbe is pas vrijdag geprobeerd het schip vlot te trekken. Er is volgens de politie in Hamburg niemand gewond geraakt en er is geen enkel gevaar voor het milieu.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



ENGLISHMAN was called into action Saturday to pick-up the coaster **JANINA**. The coaster had lost engine power off Scarborough while on route from Dunkerque to Sunderland with steel coils. The pair arrived off Sunderland Sunday morning at 08:15a.m. –Photo : Kevin Blair

ROUTE, PORTS & SERVICES

De Esch wil geen derde stadsbrug

Liever geen derde stadsbrug, maar als die er toch komt, dan moet de brug aanlanden buiten De Esch. Een stadsbrug, waarvan het verlengde dwars door de rustieke wijk gaat, is voor de bewoners en het deelgemeentebestuur van Kralingen-Crooswijk onaanvaardbaar. Het bestuur voelt zich gepasseerd. „Wij zijn er niet bij betrokken,” zegt bestuurder A. Laan. „Dat betreuren wij zeer.”

In de nieuwste plannen voor De Esch onderstreept het deelgemeentebestuur het verzet aan de noordkant van de Maas tegen de eventuele komst van een nieuwe brug tussen Feijenoord en Kralingen. „We hebben de kansen en bedreigingen bekeken,” zegt bestuurder H. ten Hoven. „Het is duidelijk dat de bewoners de brug teveel zien als een bedreiging.”

Onlangs is in de gemeentelijke raadscommissie ruimtelijke ordening een verkennende studie besproken. In alle scenario's is de aanlanding van de brug midden in De Esch gepland. Andere opties zijn niet aan de orde.

De collega's in Feijenoord zijn wel van begin af aan bij de studies betrokken, weet Laan. Voor de aanlanding op Zuid zijn zelfs drie opties. „Waarom is bij ons niet gekeken naar een andere aanlanding, bijvoorbeeld bij het Shell-station? Waarom is er nooit gesproken over een tunnel?”

De deelgemeente heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk aan de bel getrokken, maar kreeg steeds de boodschap dat het niet zo'n vaart zou lopen. Tot grote verbazing van het bestuur is de verkennende studie al gepresenteerd aan de raadscommissie op de Coolsingel. Laan: „Het boekje ligt er al en de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

bewoners zijn terecht zeer onrustig."

Het bestuur van Kralingen-Crooswijk wil dat het nut en de noodzaak van een derde stadsbrug worden onderzocht. „De verkeers- en milieu-aspecten zijn onvoldoende in beeld gebracht," vindt deelgemeentevoorzitter G. Schuiling.

Als de gemeente besluit dat de brug er toch moet komen, wil de deelgemeente een brug voor alleen voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De brug moet op een ander punt aanlanden dan nu gepland is, en buiten de wijk om worden gelegd.

Ontsluiting

De derde stadsbrug is een belangrijk discussiepunt in de wijkvisie De Esch die de deelgemeente samen met bewoners en woningcorporatie De Nieuwe Unie heeft opgesteld. In de toekomstplannen gaat extra aandacht uit naar een betere ontsluiting van de wijk voor voetgangers, fietsers en auto's. Dat mag echter niet ten koste gaan van het woongenot: geen brug en geen sluipverkeer.

De deelgemeente wil graag een ondertunnelde Abram van Rijckevorselweg, ter hoogte van De Esch. Die vormt nu een barrière tussen de wijk en de rest van Kralingen. Ondertunneling zou tevens ruimte bieden voor de bouw van kantoren, voorzieningen van de Erasmus Universiteit Rotterdam en nieuwe woningen.

Nieuwbouw is een van de grootste ambities in De Esch. De relatief nieuwe wijk - voor het grootste deel gebouwd in de jaren tachtig - boet aan populariteit in. De geïsoleerde ligging, de slechte bereikbaarheid en het eenzijdige woonaanbod zijn er debet aan dat veel van de 4600 bewoners wegtrekken. De binding met de wijk is slecht.

Sociale huur

Van de 2700 woningen in de wijk, is bijna tweederde sociale huur. De Nieuwe Unie bezit bijna driekwart van de sociale huurvoorraad. De corporatie overweegt nieuwe woningen te bouwen, bestaande woningen te verbeteren en een aantal huurwoningen in de verkoop te doen.

De Esch staat op een keerpunt, realiseren bewoners en deelgemeente zich. „Het is een dilemma in de wijk," zegt P. Zuurbier, voorzitter van Bewonersplatform De Esch. „Aan de ene kant willen we het groene, open en aantrekkelijke dorpse karakter behouden, en aan de andere kant hebben we gebrek aan draagvlak voor voorzieningen. We willen de binding met de wijk vergroten."

SHB'ers zien niets in 'redder'

Overnamekandidaat: 'Ik kan iedereen recht in de ogen kijken'

Een 'fantastisch' plan noemt hij het, Lies Oomen, ondernemer te Hoogeveen. De Drent denkt de noodlijdende Rotterdamse havenpool SHB overeind te kunnen houden en zeker zevenhonderd van de duizend arbeidsplaatsen van het bijna failliete uitzendbureau te redden.

Rotterdam/Warschau - Toch zien de betrokkenen in de Rotterdamse haven Oomen liever gaan dan komen. Volgens hen is de 'cv' van de man in kwestie niet helemaal brandschoon; ze wijzen er op dat de eigenaar van Beheermaatschappij Oomen in het verleden een veroordeling voor fraude aan de broek heeft gekregen .

Oomen, directeur én enige werknemer van de gelijknamige beheermaatschappij, laat zich door die

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

kritiek niet weerhouden de SHB over te nemen. De 51-jarige Drent aast al langer op de Rotterdamse havenpool SHB. Na een eerdere poging vorig jaar, trok hij onlangs opnieuw aan de bel. In een telefoontje, drie weken geleden, met directeur E. Janssen van de SHB, stelde hij zich opnieuw kandidaat voor een overname. Vorige week schreef Oomen brieven naar de uitkeringsinstantie UWV in Vlaardingen, de aandeelhouders en commissarissen van de havenpool, de ministeries van Sociale en Economische Zaken en zelfs aan de leden van de Tweede Kamer.

Met behulp van Score Havenwerkers Uitzendbureau, onderdeel van zijn beheermaatschappij, zou hij een bijdrage willen leveren aan de redding van de havenpool. Score, dat ook een vestiging heeft aan de Pleinweg in Rotterdam-Zuid, is volgens de brief actief op het gebied van logistieke dienstverlening, bemiddeling van personeel en havenwerkzaamheden.

„Ik denk aan een havenpool van vijf- tot zeshonderd mensen. Verder hoop ik tweehonderd havenwerkers te kunnen herplaatsen," lichtte Oomen gisteravond vanuit Polen toe. Hij is daar onder meer op de Nederlandse ambassade druk bezig met volgens hem 'succesvolle' projecten voor het ministerie van Economische Zaken. „Ik heb overal goede contacten, tot op het allerhoogste niveau."

Oomen zegt zijn Rotterdamse project niet geheel zelfstandig te hebben opgezet. Wie zijn partner is, laat hij niet los. „Het is een goed doortimmerd plan. Er moet natuurlijk wat gebeuren met die havenpool, het is al twintig jaar een zootje. Die SHB is geen dubbeltje meer waard." Maar de werknemers van de havenpool hoeven niet te vrezen, onderstreept hij. „Ik heb mijn mensen altijd goed betaald. Vraag maar na in Amsterdam en Delfzijl, waar ik bedrijven uit de afgrond heb gehaald."

Bestuurder P. Cival van FNV Bondgenoten is niet onder de indruk van de voorstellen van de Drent. „We hebben vorig jaar overleg met hem gehad en daarna een brief gestuurd dat hij moet stoppen. Maar hij geeft niet op." Volgens Cival was Oomen van plan de Belastingdienst en de uitkeringsinstanties te gaan oprichten. „Hij stelde voor niets meer af te dragen totdat er een surseance van betaling zou zijn. Pas daarna zouden we gaan onderhandelen. Ik vind dat uiterst dubieus."

Katvanger

Of één van de aandeelhouders van de SHB mogelijk met Oomen zaken zou willen doen, durft de FNV-bestuurder niet te zeggen. „Ik heb die aandeelhouders natuurlijk niet aan een touwtje." Ook de ondernemingsraad van de SHB zet vraagtekens. „Is hij een katvanger voor een ander? Ik moet het allemaal nog zien," zegt G. Michilsen, secretaris van de ondernemingsraad.

FNV Bondgenoten heeft in de haven van Amsterdam al kennis gemaakt met de Drentse ondernemer. „Het is een lijkenpikker," gaat Cival verder, „net zoals Joep van den Nieuwenhuijzen van RDM ooit bezig was. De hele wereld kotst meneer Oomen uit, ook in Den Haag." Cival zegt Oomen pas serieus te nemen als hij met een financiële injectie van pakweg veertig miljoen euro zou komen. „Deze man heeft geen enkele kennis van zaken in de haven van Rotterdam. Bovendien vinden wij het risico voor de bijna duizend werknemers én gezinnen van de SHB veel te groot."

Uit gegevens van het handelsregister van de Kamer van Koophandel in Drenthe wordt onder meer duidelijk dat beheermaatschappij Oomen in 1993 is veroordeeld, omdat er met de balans van uitzendbureau Oomen is geknoeid. Volgens de Kamer van Koophandel vond die 'fraude en bedrog' in 1990 plaats. Oomen zegt nu dat hij bij de verkoop van het uitzendbureau is belazerd, maar dat alles nu in orde is.

Machinefabriekje

Ondernemingsraadsecretaris Michilsen van de SHB vraagt zich ook af of Oomen de organisatie van een havenbedrijf met honderden werknemers wel zou aankunnen. „Hij heeft ook een machinefabriekje in

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Hoogeveen, daar werken niet meer dan zes mensen. Dus waar praten we over?"

Bovendien vreest de secretaris dat de voorstellen van Oomen het nu lopende traject van de bijna duizend uitkeringsaanvragen bij de UWV kunnen doorkruisen. „Want straks zegt de UWV opeens: hé SHB, hier heeft u zevenhonderd banen, zoek dat eerst maar eens uit. Dan kan het alsnog fout gaan.”

Oomen zelf wordt niet warm of koud van alle beschuldigingen. „Lijkenpikker, katvanger, ze doen maar. Blijkbaar ben ik gevaarlijk. Ik heb altijd veel geld verdiend en ook verloren. Maar ik heb altijd belasting betaald en kan iedereen recht in de ogen kijken. De Rotterdamse haven zou juist met mij in zee moeten gaan, want ik sta voor toegevoegde waarde,” sprak hij gisteravond vanuit Polen.

Vissers plannen acties tegen windturbineparken

De Belgische visserij plant harde acties tegen de komst van windturbineparken in zee. De vissers plannen ondermeer een actie in Brussel en de blokkade van de havens. Binnen de visserij is ook een fonds opgericht om geld te verzamelen om het dossier voor de Raad van State aan te vechten, zo maakte een 30-koppige delegatie donderdagavond in Knokke-Heist bekend naar aanleiding van de slotavond van de officieuze inspraakronde van Stadsland over de komst van het windturbinepark voor Knokke-Heist.

"We willen ons protest tegen de windturbineparken laten horen in Brussel", stelt Liliane Spegelaere. "Tot nu toe kwam ons protest te weinig aan bod. Vorige keer hebben we op de inspraakvergadering, georganiseerd op initiatief van het staatssecretariaat voor energiebeleid, ook geprotesteerd. Veel van dat protest is echter niet in het verslag opgenomen. Men blijkt niet te beseffen dat dit dossier over onze broodwinning gaat. De Wenduinebank en de Vlakte van de Raan waar de turbineparken komen, betekenen tachtig procent van ons inkomen. Het zijn broed- en paaigebieden voor garnalen en tong."

Het eindverslag van de officieuze inspraakvergaderingen door Stadsland zal dinsdag 26 februari aan staatssecretaris voor Energie Olivier Deleuze (Ecolo) worden overhandigd. Hij zal nog voor 1 maart een beslissing nemen over de toekenning van een domeinconcessie voor 100MW of 50 windturbines op de Vlakte van De Raan. Eerder kende Deleuze al een concessie toe voor 50 windturbines op de Wenduinebank voor De Haan.

Deze zomer twee cruiseschepen in Rotterdam

Rotterdam - De Rotterdamse haven wordt deze zomer aangedaan door twee cruiseschepen. Op



zaterdag **1 juni** doet één van de nieuwste cruiseschepen, de **Aurora** (links) van rederij P&O Cruises, Rotterdam aan. Een maand later op **1 juli** komt de Van Gogh van rederij Nouvelles Frontières.

De Van Gogh is een 'oude bekende'. Het schip is de voormalige Club 1 van rederij Club Cruise die in 1999 vanuit Rotterdam heeft geopereerd.

Als Odessa Sky en eerder nog als Gruziya heeft het schip vroeger gevaren op vooral de Zwarte Zee. Club Cruise is na veertien afvaarten al gestopt met zeecruises vanuit Amsterdam. Het schip, dat 640 passagiers kan vervoeren, is inmiddels eigendom van de Franse reisorganisatie Nouvelles Frontières.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



De **Van Gogh** bezoekt Rotterdam tijdens een bloemen- en tuinenruise. Het schip zal op maandag 1 juli 's morgens al om acht uur afmeren bij de Cruiseterminal aan de Wilhelminapier. 's Middags om vijf uur vertrekt de Van

Gogh weer.

De Aurora, met een lengte van 270 meter bijna twee keer zo groot als de Van Gogh, is één van de paradepaardjes van de Britse rederij P&O Cruises. Het schip beschikt over 939 hutten voor in totaal maximaal 1950 passagiers. Daarvoor heeft de Aurora 850 bemanningsleden.

Het enorme cruiseschip zal op zaterdag 1 juni 's morgens op elf uur bij de Cruiseterminal afmeren om aan het einde van de middag al weer te vertrekken. Rotterdam is de voorlaatste haven in een cruise langs noordelijke hoofdsteden. De veertien nachten durende reis begint en eindigt in Southampton.

Met het bezoek van de Aurora wil rederij P&O Cruises Rotterdam als cruisebestemming testen. Rotterdam probeert al enkele jaren ook een cruisehaven te zijn. Tot nu toe is het bij slechts enkele scheepsbezoeken per jaar gebleven. Voor dit jaar stond slechts één 'call' op het programma: eind mei zou de **Amsterdam**, het zusjes van vlaggenschip Rotterdam van rederij Holland America Line, komen voor een meerdaags bezoek. Na de terreuraanslagen in de Verenigde Staten heeft de HAL echter een aantal cruises geschapt. De HAL heeft wel toegezegd dat in 2003 weer minimaal één schip Rotterdam zal aandoen.

NAVY NEWS

Kunnen jullie die mop van die 2 Amerikaanse marine schepen die naar Rotterdam zouden komen waarvoor zware veiligheids maatregelen waren getroffen door de Marine en gemeente, waar de muziek band gereed voor stond op de Wilhelminakade ??

Ze kwamen niet en zijn naar Brest

Planned port visits of Dutch warships and Foreign warships in Dutch Ports

Colour code : **Submarines** **NATO Squadrons** **Fleet Reviews**

26 Feb 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
01 Mar 02	HNLMS De Zeven Provinciën	F 802	Portsmouth
01 Mar 02	BNS Belgica	A 962	Scheveningen
03 Mar 02	HNLMS Willem Van Der Zaan	F 829	Den Helder
15 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
17 Mar 02	USS Oscar Austin	DDG 79	Rotterdam

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

17 Mar 02	USS Briscoe	DD 977	Rotterdam
22 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Zeebrugge
24 Mar 02	USS Mount Whitney	LCC 20	Rotterdam
30 Apr 02	HNLMS Vlaardingen	M 863	Vlaardingen
24 May 02	HNLMS Harlingen	M 854	Dordrecht
07 Jun 02	HNLMS Maassluis	M 856	Slidrecht
09 Jun 02	HNLMS Harlingen	M 854	Middelburg
28 Jun 02	HNLMS Tydeman	A 906	Terneuzen
12-14 Jul	Dutch National Fleet Days	Den Helder	

MOVEMENTS



SC Nordic (ex.Trans Nordic) arrived Sunday at the Waalhaven pier 1 (Photo : Piet Sinke)

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

RIJNMOND WEATHER

maandag 25 februari

9 uur 's ochtends:
temperatuur: 7 graden
kans op neerslag: 55%
wind: matig (24 km/u) uit WZW

5 uur 's middags:
temperatuur: 10 graden
kans op neerslag: 50%
wind: vrij krachtig (38 km/u) uit ZW

HAVE A LOOK AT THE FOLLOWING **SITES** FOR SHIPPING INFO AND PICTURES OF SHIPS
AROUND HOEK VAN HOLLAND AT :

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

&

<http://www.mcf-rotterdam.nl>