

TVM

SCHEEPVAART



Kapitein met twee linkerhanden

Toine van Peperstraten geniet van het varen, ondanks alles...

PLUS



Pieter Apeldoorn:
Vrachtwagenchauffeur
en schipper



Remco Pikaart:
'Semi-autonoom varen
is de toekomst'



Frans Bocxe:
Van zeil
naar stroom



4

Chauffeurs met zeebenen

De Vlas Transport is een begrip op de Waddeneilanden. Het bedrijf is als de slagader voor de eilanders, de supermarkten, de horeca en de toeristen. Vrijwel al het transport gaat via het materieel van het bedrijf in Harlingen.



20

CHAUFFEUR EN SCHIPPER

Jarenlang werkte hij als internationaal vrachtwagenchauffeur en als schipper. Een keuze maken tussen beide kan hij niet. Het werken met mensen, vindt hij het belangrijkste. Een portret van Pieter Apeldoorn.



26

MEER EFFICIENCY EN VEILIGHEID VOOR BINNENVAART

Het ontsluiten van data moet leiden tot semi-autonoom varen. Remco Pikaart van Shipping Technology geeft een toelichting op het innovatieve project.

TVM Scheepvaart is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor scheepvaartleden van de TVM groep die drie keer per jaar verschijnt.

Hoofdredactie: Frank Woestenburg
 Eindredactie: Mayke de Munnik
 Redactie: Bert Jansma en Marlow de Kleine
 Fotografie: Matty van Wijnbergen, Glenn Wassenbergh en François Wieringa
 Vormgeving: Wouter Nijman | www.nijman.fr

Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250
 7901 AW Hoogeveen | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen

☎ +31 (0) 528 29 29 99 | ✉ redactie@tvm.nl | ✉ info@tvm.nl
 🌐 www.tvm.nl | 🐦 @tvmnl en @tvmalert
 📘 www.facebook.nl/tvmverzekeringen

Voor al uw verzekeringsvragen kunt u contact opnemen met TVM verzekeringen, afdeling scheepvaart, ☎ 0031 (0) 528 29 27 50





8

BN'ER MET BOOT

Toine van Peperstraten vaart in zijn Seafury 650 graag door de Amsterdamse grachten. Als de motor het doet...



12 30

HERINNERINGEN

Familiebedrijf Bocxe bestaat bijna 200 jaar. De 7e generatie, Frans Bocxe, vertelt.

SCHADE AAN STUURHUIS VAN PIETER SR.

Maandelijks zijn er ongelukken bij de beruchte spoorbrug in Thionville. Schipper Pieter Bos vertelt zijn verhaal. Opdat het een anders niet zal overkomen.

VAN DE DIRECTIE



Allereerst wil u, zowel privé als zakelijk, een gezond en gelukkig 2020 toewensen.

De binnenvaartsector is een prachtige sector en een sector met een zeer gezonde toekomst. Minister Cora van Nieuwenhuizen geeft dit jaar met 100 miljoen euro uit het Infrastructuurfonds een stevige impuls aan het onderhoud van de Nederlandse vaarwegen. En de Europese Commissie heeft in december de Green Deal gepresenteerd, waarin aangegeven wordt dat men op termijn driekwart van het transport over weg wil verplaatsen naar het spoor en de waterwegen.

Dat zijn voor de binnenvaartsector hoopgevende signalen. Echter, de sector moet zelf ook nadrukkelijk de handschoen oppakken en innoveren en verduurzamen, teneinde de binnenvaart toekomstbestendig te maken.

Op het gebied van innovatie loopt de binnenvaart traditioneel achter bij wegtransport. Die achterstand is verklaarbaar, aangezien binnenvaart een kleinere sector is en de ontwikkelingskosten voor partijen

'De sector moet zelf ook nadrukkelijk de handschoen oppakken en innoveren en verduurzamen'

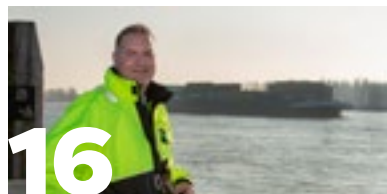
derhalve relatief hoog liggen. Om die reden moeten we blij zijn met initiatiefrijke partijen als Shipping Technology, die data inzetten om de efficiency en veiligheid op de binnenwateren te vergroten. Een interessant verhaal over Shipping Technology kunt u verderop lezen in dit magazine.

TVM is van mening dat met het gebruik van data enorme stappen kunnen worden gezet. Denk alleen al aan toepassingen als lane detection, die op de weg inmiddels gemeengoed zijn. Zo iets zou niet alleen leiden tot minder aanvaringen en minder schades, maar ook kunnen bijdragen aan een betere reputatie voor de totale binnenvaart. Met als resultaat dat de sector steeds nadrukkelijker wordt gezien als een goed en veilig alternatief voor goedertransport over de weg.

De politiek heeft een mooie eerste aanzet gegeven. Laten wij als binnenvaartsector collectief de volgende stap zetten.

Hendrik de Jonge
directeur

COÖPERATIE



16

'GOED ZORGEN VOOR ONZE KLANTEN'

Relatiebeheerder Joris Rijcken maakte eind 2019 de overstek naar TVM. Hij heeft zijn draai helemaal gevonden. Een kennismaking.



24

'BIJ TVM STAAT ECHT DE KLANT CENTRAAL'

Wijnand de Kruijff is sinds juli Chief Transformation Officer bij TVM verzekeringen. Hij maakt deel uit van de Raad van Bestuur. Een korte kennismaking.



25

COLUMN PETER VAN DAM

Schade en aansprakelijkheid. Hoe zit dit eigenlijk? En welke rol speelt redelijkheid? Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.



33

EXPERT AAN HET WOORD

Vanaf dit jaar moeten schepen die voor 1976 zijn gebouwd aan 'nieuwe' geluidseisen voldoen. Han Philipsen geeft een uitleg.



Overname van (delen van) artikelen is toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie en mits de bron wordt vermeld. Overname van foto's en/of illustraties is niet toegestaan.



Chauffeurs met zeebenen

De naam De Vlas is een begrip en bijna een werkwoord op de Waddeneilanden. Vrijwel al het transport gaat door de handen van medewerkers, via de opslag of via het materieel van het bedrijf in Harlingen. De Vlas is als de slagader voor de eilanders, de supermarkten, de horeca, de toeristen en andere economische bedrijvigheid.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh / De Vlas Transport

An 'kilometertrappers' onder de chauffeurs, daar heeft De Vlas Transport weinig behoefte aan. Het personeel heeft meer aan zeebenen. De tochten naar de Waddeneilanden vragen een bijzonder type chauffeur, mensen die in hun leven meer zee-mijlen dan wegkilometers maken.

"Je werkt tien uur en je rijdt maar 40 kilometer", verduidelijkt Arnoud de Vlas 's morgens aan de koffie, kort voordat de vrachtboot Noord Nederland naar Terschelling vertrekt, volgeladen met goederen voor het eiland.

Auto's met alle afmetingen

"Want ieder Waddeneiland is een landje op zich", vult Peter Teitsma aan. "Vrijwel alles moet er naartoe worden gebracht, met auto's van alle afmetingen die in alle hoeken en gaatjes van de eilanden moeten kunnen komen."

Dat vraagt om aanpassingen. Neem de vrachtauto's die vanaf het bedrijfsterrain in het zeehavengebied van Harlingen gereed staan om op de boot te gaan. Welgeteld 150 meter is er afgelegd tussen het dok en het schip. De dieselmotor heeft geen tijd gekregen om warm te worden.

"En de eerste klant vanaf de haven in West-Terschelling is ook maar 200 meter verderop gevestigd", aldus Teitsma. "Je zou denken dat ons materieel door het geringe aantal kilometers veel langer meegaat en weinig onderhoud vergt, maar de praktijk leert dat we hogere onderhoudskosten hebben, doordat de motoren onvol-

doende warm worden."

De Vlas Transport is al tientallen jaren achtereen dé vervoerder voor de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling. De Vlas is de slagader, waarlangs met een uitgekende logistiek en een nauwgezet en uitgebalanceerd vervoersnetwerk de haarvaten op de eilanden worden bereikt. Ook kranen en containers worden geleverd, evenals opslag in het goederendistributiecentrum.

Alle noodzakelijke levensmiddelen

Vanuit het verdeelcentrum in Harlingen worden dagelijks alle noodzakelijke levensmiddelen en andere goederen naar de eilanden vervoerd en restproducten (afval, emballage) mee teruggenomen. "Wat wij hier doen is een voorbeeld hoe ook het transport in de grote steden zou kunnen verlopen", zegt Arnoud de Vlas. "Wij vervoeren goederen van alle concurrenten in één auto. Eén stop en we laden producten uit van vijf afzenders. Als dat op de Waddeneilanden allemaal kan, waarom dan niet in de steden?"

Het loopt tegen 8.45 uur als Harald Teuben (25) druk in de weer is met papieren en het aan boord rijden van vrachtauto's. Vele eenheden gaan zonder chauffeur mee aan boord voor een twee uur durende overtocht. Waarom zou je chauffeurs vier uur werkloos (twee uur heen, twee uur terug) aan

boord laten zitten, als er op de Waddeneilanden zelf ook chauffeurs wonen die de klus kunnen klaren?

De Harlinger Teuben gaat zelf met een vrachtauto vol levensmiddelen voor onder meer de Spar en de Jumbo – concurrenten in één auto – mee naar de overzijde. "Wij zijn de boodschappenjongens voor de eilanden", vertelt

'Vrijwel alles moet naar de eilanden worden gebracht, met auto's van alle afmetingen'

Teuben, één van die chauffeurs met zeebenen. In de kajuit zitten collega's, zoals die van een melkauto die de rauwe melk bij de veehouders op Terschelling gaat ophalen. Maar ook een auto van De Keukenman, want ook op de eilanden worden nieuwe keukens geplaatst. De helft van de auto's aan boord van de Noord Nederland is echter van De Vlas.

"Kleine auto's en grote auto's, alles door elkaar", legt Teuben uit. "Want op West-Terschelling zijn een paar kleine straatjes en daar kan niet iedere auto komen. Ons wagenpark biedt gelukkig voldoende flexibiliteit, zodat we bijvoorbeeld ook de afgelegen strandtenten kunnen bevoorraden."

Hij wijst naar buiten, waar buiten >



VIERDE GENERATIE AAN HET ROER

De historie van De Vlas Transport gaat via vier generaties terug tot de jaren 20 van de vorige eeuw. Sake-Jan de Vlas uit Arum legde het fundament voor het bedrijf door met de het stoomschip Prins van Oranje een beurtvaartdienst op te zetten tussen Harlingen en Leeuwarden, waarbij onderweg ook Franeker werd aangedaan. Later werd Terschelling als bestemming van dit transport van goederen toegevoegd. Grondlegger Sake-Jan concentreerde zich vooral op vervoer over het water, zijn zoons Jan en Hotze de Vlas ontwikkelden vooral het wegvervoer door de opkomst van het vrachtwagentransport. De derde generatie Sjeek de Vlas was samen met echtgenote Lolkje verantwoordelijk voor de schaalvergroting. En onder hun zoon Arnoud (de vierde generatie) heeft de onderneming zich tot een multifunctioneel en dienstverlenend bedrijf, dat op vele terreinen actief is.

Het bedrijf telt 50 medewerkers (onder wie 35 chauffeurs), 50 vervoerseenheden (bakwagens, koel- en geconditioneerd transport, containervervoer, kraantransport), een hoofdvestiging in Harlingen, nevenvestigingen in Doetinchem en op de eilanden. Daarnaast rijdt De Vlas wekelijks van en naar België, Luxemburg en Frankrijk, met de nadruk op Bretagne en Noord-Frankrijk.

'Je zou denken dat ons materieel door het geringe aantal kilometers veel langer meegaat en weinig onderhoud vergt, maar de praktijk leert dat we hogere onderhoudskosten hebben doordat de motoren onvoldoende warm worden.'



Sjep Wobbes



Harald Teuben



de vaargeul zeehonden op het wad liggen. “Dat maakt ook niet iedere chauffeur mee.”

Eenmaal aangemeerd in de haven van West-Terschelling staan de chauffeurs al gereed om hun auto van de boot op te pikken. Een van hen is de gepensioneerde Siep Wobbes. Hij bewoont een huis zowat onder de Brandaris, de beroemde vuurtoren. “Heeft de baas voor mij gekocht”, zegt de chauffeur. Ondanks zijn pensionering wil hij graag nog enkele dagen voor De Vlas blijven rijden; zo kan hij blijven doen wat hij altijd het liefste deed.

Nadat iedereen op weg is, kan ook Teuben aan zijn dagelijkse werk met de routetruck beginnen. Zijn eerste stop is die bij de Spar voor brood en andere levensmiddelen; hij moet stapvoets achteruit de smalle straat in het centrum van West-Terschelling inrijden. “Nu is het rustig en zijn er niet zo veel toeristen op het eiland. Maar op een zomerdag loopt het aantal mensen op Terschelling op van 4.700 inwoners naar een kleine 50.000 inwoners én toeristen”, legt hij uit. “Dan moet je scherp en alert blijven, want er wordt

hier veel gefietst en gewandeld en de mensen komen uit alle richtingen. Dan duurt mijn rouderondje ook langer dan gebruikelijk.”

Alle soorten bestellingen

In het laagseizoen kan de horeca met één auto worden bevoorrad, in de zomer zijn er wel drie of vier auto's nodig om alle bestellingen af te leveren. De Vlas komt trouwens ook langs voor alle internetbestellingen via Post.nl en Zalando. En als we een camping passeren, komt als vanzelf de herinnering boven aan reportages over vakantievierende jongeren die hele kastelen bouwen van lege bierkratten. Een keer raden wie die kratjes vol naar het eiland brengt en het fust mee terugneemt? De zomers zijn voor de chauffeurs van De Vlas behoorlijk stressvol. Tussen de krioele vakantiegangers door moet Teuben soms zijn lading op 23 of 24 adressen afleveren. “Het zijn allemaal kleine afstanden, maar er gaat veel tijd in zitten.” Overal komen wandelaars en

fietzers op zijn pad. “Die mensen zijn bezig met hun vakantie – niet met het verkeer. Dat betekent extra oppassen dus.”

Dat werk moet allemaal op tijd zijn afgerond, want de veerboot terug naar het vasteland wacht op niemand.

‘Het werk moet op tijd af zijn, de veerboot wacht op niemand’

“Gelukkig heb ik nog nooit de boot gemist”, zegt Teuben.

Op weg naar de bevoorrading van de Jumbo verderop het eiland passeren we de plaatselijke basisschool. Elke schooldag komt hier een jongetje naar het hek gerend om te zwaaien naar Harald, die immers altijd in de schoolpauze voorbijrijdt. Ook dit kind kent inmiddels de lijfspreuk op Terschelling: ‘Het komt via De Vlas.’ <

Varen met twee

Tussen zijn drukke werkzaamheden voor radio en televisie door zoekt Toine van Peperstraten geregeld de ontspanning op het water. Hij is de bezitter van een oud-model sloepje, de Seafury 650, waarmee hij graag met familie en vrienden door de Amsterdamse grachten vaart. Althans, als de motor het doet...

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen / Toine van Peperstraten

Zelfspot is hem niet vreemd. En gelukkig maar. Toine van Peperstraten (51) herkent als geen ander het gezegde dat er voor een booteigenaar twee gelukkige momenten zijn: de aankoop en de verkoop van zijn boot. “Ik heb meerdere keren gehad dat ik met picknickmand, koelbox en vrienden bij de boot stond en ik het ding verdorie niet aan de praat kreeg. Nou, ik kan je verzekeren, dan voel je je best klein hoor”, zegt hij, quasi-verongelikt.

‘Als de motor het doet, is het hartstikke leuk’

De gedachte zijn bootje zo snel mogelijk van de hand te doen, komt op dergelijke momenten als vanzelf bovendrijven. “Maar als ik daarna weer een keer lekker aan het varen ben terwijl het zonnetje volop schijnt en ik zie de blijdschap van de mensen aan boord, dan gooi ik die gedachte weer net zo makkelijk overboord. Hup, zo de gracht in.”

Zijn werkagenda is standaard overvol. Sinds het einde van het tv-programma De IJzersterkste dat hij presenteerde, ligt zijn focus vooral op de radio. Sinds 6 januari presenteert hij samen met Dionne Stax iedere

maandag tot en met donderdag het middagprogramma Stax & Toine op Radio 1. Daarnaast doet hij veel invalwerk op Radio 2. Op televisie werkt hij gemiddeld zo'n twee tot drie dagen in de week voor FOX Sports, vooral rondom eredivisiewedstrijden.

Pure ontspanning

Als het weer het toelaat, is varen voor hem pure ontspanning, zo erkent Van Peperstraten. Hij is geboren in het Zuid-Hollandse Achthuizen, opgegroeid in het Brabantse Hilvarenbeek, maar al sinds jaar en dag woonachtig op het Borneo-eiland in het Amsterdamse Oostelijk Havengebied. Zijn huis ligt aan het water. “Nou ja, bijna dan. Wij hebben meerdere verdiepingen, alleen niet de onderste. De eigenaar van dat appartement kan dus een bootje voor zijn deur aanmeren, ik niet. Gelukkig is er een klein jachthaventje vlakbij”

Het fraaie uitzicht vanuit zijn woning over de uitlopers van het IJ was voor Van Peperstraten in 2000 aanleiding om over te gaan tot de aanschaf van zijn eerste bootje. De kostprijs was een paar honderd euro, hooguit. “Veel stelde het niet voor. Het bootje is op een gegeven moment ook gezonken. Tegen een paar jongens heb ik toen gezegd: Als jullie 'm optakelen, is-ie voor jullie. Was ik er meteen mooi vanaf.”

Inmiddels is hij alweer ruim tien jaar de eigenaar van de Seafury >

e linkerhanden





‘Ik ga wel naar de Zomerspelen in Tokio voor Radio 1. Gelukkig vinden mijn kids van 17 en 20 het varen ook geweldig. Zij zullen de honneurs met verve waarnemen.’

650, zijn derde boot. “Dit is wel mijn beste koop tot nu toe. Toen ik hem kocht, wilde ik beslist een boot waar je geen omkijken naar had. Dus dat je aan komt lopen, op de startknop drukt en de motor het meteen doet. Helaas, die gedachte blijkt toch mooier dan de realiteit.”

Twee linkerhanden

Van Peperstraten noemt zichzelf een kapitein met twee linkerhanden. “Als de motor stopt, ben ik niet zo’n type die de kap eraf haalt en meteen weet wat er aan de hand is. Okay, als er een kabeltje loszit, constateer ik dat zelf ook wel, maar zoiets simpels is het bij mij nooit. Een voordeel is wel dat de mensen die mij kennen, weten dat ze in zo’n situatie van mij niets hoeven te verwachten.”

Zijn meest gênante ervaring met de boot? Van Peperstraten laat een stilte vallen om na te denken. Dan, met een lach: “Ik vrees dat die niet meer op de vingers van een hand zijn te tellen.”

Hij herinnert zich die ene keer dat zijn ouders waren overgekomen om een gezellig middagje op het water door te brengen, maar dat de motor hardnekkig dienst weigerde. En die andere keer dat hij een romantisch vaartochtje door

‘m nota bene net gekocht! Ik voelde me ook lullig naar mijn vrienden toe. Maar gelukkig, het zijn nog steeds mijn vrienden.”

Wel is het zo, vervolgt Van Peperstraten met een knipoog, dat de zogenoemde niet-booteigenaren in de regel geen besef hebben van wat er voor een bootbezitter allemaal bij komt kijken, zowel qua regelwerk als qua verantwoordelijkheid. “Mensen die met mij mee gaan varen, zijn een dagje uit. Die voelen geen enkele stress en die denken er niet over na of de motor het wel blijft doen, ondanks die onregelmatigheid die je steeds hoort. Of dat het best benauwd wordt als drie boten tegelijk jouw kant op komen. Overigens is dat ook de reden dat ik geen nieuwe, moderne boot zou willen. Dan heb je er alleen maar nog meer stress van. Bij de Seafury maakt een deukje meer of minder ook niet meer uit.”

‘Redelijk handige stuurman’

Zonder valse bescheidenheid durft hij zichzelf inmiddels wel als ‘een redelijk handige stuurman’ te typeren. “Je leert vrij snel de vaarregels en de geldende gebruiken op de grachten. En je leert situaties beter inschatten. Ik heb bijvoorbeeld een tijdje gehad dat mijn boot niet echt lekker in z’n achteruit ging. Maar de achteruit heb je natuurlijk wel nodig om abrupt te kunnen stoppen. Zelf kende ik die beperking en daar hou je dan rekening mee.” Zoals hij ook rekening houdt met de ongeschreven wetten op de grachten. “Les 1: voor rondvaartboten moet je altijd aan de kant. Die ragen gewoon door.”

Iedere bezitter van een pleziervaarttuig heeft in gedachten wel eens de rekensom gemaakt van de totale kosten aan aanschaf, onderhoud, verzekering, liggelden en reparaties tegenover het aantal vaaruren. Ook Van Peperstraten. “Ik weet dat die uitkomst niet rendabel is. Je kunt ook een boot huren, per saldo is dat vele malen voordeliger, dat

klopt. Maar op een mooie zomerse dag wil iedereen een boot huren. Dan is het toch wel heel makkelijk wanneer je kunt beschikken over je eigen materiaal. Dat comfort kost dan wat, maar dat heb ik er graag voor over. Nou ja, meestal dan.”

Radio is de grote passie van Van Peperstraten. Het wekt derhalve geen verbazing dat hij een goede geluidsinstallatie aan boord een belangrijke randvoorwaarde noemt. “Het hoeft voor mij niet keihard. Dat zijn meer de mensen van buiten Amsterdam die zich daar schuldig aan maken. Maar ik vind het wel belangrijk dat ik aan boord een beetje relaxte muziek kan afspelen.”

Dan is er, in combinatie met een zonnetje en een werkende motor, volgens Van Peperstraten geen betere plek denkbaar dan op het water.”

Ontspanning

“Ik heb van huis uit niets met varen, wel met water. Ik heb in mijn jeugd namelijk veel gesurfd, vaak op een recreatieplas bij Beekse Bergen. Ik merk wel dat water ontspanning kan bieden. Voor het varen geldt dan wel dat ik een groot tijdsblok vrij moet hebben. Ik word er op voorhand al een beetje kriegelig van wanneer ik weet dat ik zou kunnen varen, maar twee of drie uur later weer ergens moet zijn. Dan gaat het ‘m niet worden. Het liefst ga ik varen als ik de rest van de dag niets meer op het programma heb staan, dan kom ik ook echt tot rust.”

“Zeker in een volle week met tal van afspraken, merk je dat een blok varen dubbel ontspant. Dat is toch heel anders dan wanneer je thuis op de bank gaat hangen.”

Hij hoopt op een zorgeloze zomer met veel vaardagen. “Ik ga wel naar de Zomerspelen in Tokio voor Radio 1. Daar heb ik ontzettend veel zin in. Dat betekent dus wel dat de Seafury het een tijdje zonder mij moet stellen. Gelukkig vinden mijn kids van 17 en 20 het varen ook geweldig. Zij zullen de honneurs met verve waarnemen.” <

‘In een volle week met allerlei afspraken merk je dat varen dubbel ontspant’

de grachten had gepland met zijn toenmalige vriendin. Lekker wijntje aan boord, hapjes voorbereid. Maar helaas, weer had de motor er geen zin in. Of die allereerste keer dat hij met de Seafury ging varen. Met vrienden gezellig de stad in. “Onderweg legden we ergens aan om even boodschappen te doen. Kwamen we terug, kregen we ‘m niet meer aan de praat. Ja, toen was ik er wel even helemaal klaar mee. Ik had





Stuurhuis- schade: 'Routine was mijn valkuil'

In februari stortte niet alleen het stuurhuis in van de Pieter Sr., maar ook een beetje de wereld van schipper Pieter Bos. Met overtuiging vertelt hij zijn relaas over die botsing op een februaridag bij de beruchte spoorbrug van Thionville, Frankrijk. Opdat het een ander niet zal overkomen. Ter lering dus.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Hij is er – geeft hij volmondig toe – echt een paar maanden van slag van geweest. Met zijn stuurhuis tegen de spoorbrug over de Moezel bij Thionville varen, hij had dat nooit voor mogelijk gehouden. Hij, Pieter Bos (32), is een ervaren schipper met Donaupatent tot aan Hongarije. Hij kende de route, hij kende zijn schip, hij kende de rivier en de waterstanden...

Nou ja, behalve op die gewraakte dag in februari 2019 dan. Hij vertelt zijn verhaal in het vernieuwde stuurhuis van zijn motorschip Pieter Sr., vernoemd naar zijn jonggestorven grootvader en naamgever Pieter Bos. De Urker schipper heeft even getwijfeld of hij dat wel zou doen, want het is toch een soort brandmerk waarmee je rondloopt in de kleine wereld van de binnenvaart.

Maar toch: ook anderen wil hij graag behoeden voor het maken van dezelfde fout. Bos doet dat met een zekere berusting over de gebeurtenis:



Pieter Bos in het nieuwe stuurhuis van zijn motorschip Pieter Sr.

“Hij die zonder fouten is, moet nog geboren worden”, zegt hij relativerend.

Die kalmte was er in eerste instantie bepaald niet. “Ik ben er goed ziek van geweest”, bekent hij in de haven van Mülheim an der Ruhr bij Duisburg, waar hij zijn lading brouwergerst aan het lossen is. “Had ik de situatie 10 seconden eerder doorgehad, dan had ik ‘m op tijd in de achteruit kunnen zetten. Tja, die tijd had ik niet meer. De schroef achter lag boven water en deed nauwelijks iets”, vertelt hij.

“De voornaamste les voor anderen is: Routine was mijn valkuil. Ik weet dat het een beruchte brug is, maar ik ben er zo veel jaren veilig onderdoor gevaren. En dan ineens dit”, zegt hij, wijzend naar het stuurhuis dat ineens als een kaartenhuis ineens zeeg. “Overall lag glas, emmers vol heb ik moeten ruimen.”

Daar kwam nog bij dat hij even vreesde lange tijd uit de vaart te zijn. Bos belde een scheepswerf die koeltjes meldde geen noodstuurhutten te

leveren. En een nieuwe zou veertien maanden tijd kosten. Een tweede telefoontje naar een werf in Duitsland, Wessels, stelde hem gerust. Daar werd plastic glas in de overblijfselen van zijn stuurhut aangebracht en alles wind- en waterdicht gemaakt. Hij kon weer varen. “Binnen 14 weken was alles super geregeld, volgens afspraak.” Kosten: 150.000 euro, exclusief stilligtijd.

Gestegen waterstanden

Bos neemt om mee terug naar die februaridag van 2019, om een uur of tien 's ochtends. Hij had acht uur stilgelegd bij de laatste sluis in Luxemburg om te slapen. Het was hoog water op de Moezel, maar de stroom viel alleszins mee. Hij had de Luxemburgse waterstanden nog gecontroleerd, die stonden open op zijn computerscherm, maar niet de Franse. Het bleek dat de waterstand

die nacht gestegen was, +0,80 meter. “In één nacht, dat is extreem!”

Toen hij in de opvaart en leeg richting de spoorbrug voer, had hij de stijging van het waterpeil niet goed ingeschat. “Normaal gesproken zet ik

‘Had ik de situatie 10 seconden eerder doorgehad, dan had ik ‘m op tijd in de achteruit kunnen zetten’

het stuurhuis in de laagste stand en houd ik zo'n 70 tot 80 centimeter speling. Nu niet. Ik zag het te laat, dacht ineens: Wat is die brug laag!”

Met minimale snelheid (‘Ik lag bijna stil’) gleed hij tegen de brug, hij kwam 3 centimeter tekort. Maar de schade was desondanks groot. Het hele stuurhuis – net helemaal opgeknapt en >

‘Ongelukken gebeuren bij die spoorbrug vrijwel maandelijks, hij staat erom bekend’

geschilderd - ging eraan.

Het ongeluk bracht hem in shock. Bos belde zijn vrouw in alle staten. Zij wist niet wat ze hoorde. “Later zei ze: ‘Ik kreeg een andere man aan de lijn dan degene met wie ik getrouwd ben’. Ik zat inderdaad te hoog in de emotie.

een pijnlijke vernedering. “Er lagen tien schepen en zes schippers stonden daar in de haven in hun vuistje te lachen. Maar er was er ook één die meteen zijn hulp aanbood. Hij had het tenslotte zelf ook een keer meegemaakt.”

Nu heeft het langzamerhand een plekje gekregen.”

Komt bij dat Bos besloot door te varen naar de dichtstbijzijnde haven. Daar wachtte hem de hoon van enkele collega’s,

Wat ook erg was: nog voordat hij de Pieter Sr. goed en wel had gemeerd, gingen de foto’s van de aanvaring al rond op Facebook. “Dat is ongekend en daar ben ik nog steeds boos over. Hoe durf je een ander zijn ellende zo te publiceren.”

Fouten maken is menselijk

De aanvaring mocht dan wereldkundig zijn gemaakt, een dag later was het alweer raak. Bij dezelfde brug. Bos: “Die schipper maakte een andere fout. Het gebeurt bij die spoorbrug vrijwel maandelijks, hij staat erom bekend.”

PIETER SR.

Scheepsnaam:	Pieter Sr.
Bouwjaar:	2001 Centromost Stocznia Rzezczna, Plock. Polen
Afbouwwerf:	Bodewes, Millingen a/d Rijn
Tonnage:	2854 ton
Lengte:	110 meter
Breedte:	11,45 meter
Diepgang:	3,30 meter
Voortstuwing:	Caterpillar 1521 pk



PREVENTIETIPS STUURHUT:

1. Heeft u een hefbaar of overzakbare stuurhut? Controleer dan regelmatig op de juiste werking en eventuele gebreken (o.a. op lekkage, oliepeil, conditie hydrauliekslangen en cilinders). Commentaar Pieter Bos: “Dat is vrij normaal en logisch. Op tijd onderhoud plegen, daar begint het mee.”
2. Test regelmatig de alarmeringen, signaleringen en of de noodzakering goed werkt. Commentaar Pieter Bos: “Controleren of alles goed werkt hoort bij de standaardwerkzaamheden.”
3. Wees bewust van de hoogte van uw vaartuig: Meten is weten en gissen is missen. Bereid uw reis goed voor, zodat u weet waar en welke hoogte obstakels u op uw reis tegenkomt. Commentaar Pieter Bos: “Dat is voor mij een harde les geweest, die iedereen echt ter harte moet nemen. Routine is ieders valkuil.”
4. Zet uw stuurhut in de juiste hoogte, hierbij rekening houdend met de beladingstoestand en de trim van het vaartuig, zodat u een goed uitzicht heeft. Commentaar Pieter Bos: “Helaas kon ik niet lager. Had ik de situatie 10 seconden eerder doorzien, dan was het niet gebeurd.”
5. Zorg voor een goede overdracht (hoogte stuurhut en de hoogte van de te passeren obstakels) bij wisseling van de wacht. Commentaar Pieter Bos: “Dat is vanzelfsprekend.”

Brugaanvaringen zijn ook ernstige ongelukken, verduidelijkt hij. Bos kent de verhalen van schippers die hun rug braken nadat ze in het stuurhuis met stoel en al tegen de brug terecht kwamen. Er zijn zelfs doden gevallen.

Daarom heeft Bos er ook geen moeite mee om zijn verhaal te delen. Fouten maken is menselijk, maar er moet vanzelfsprekend wel van worden geleerd. “Het is geen schande als je een fout maakt”, oordeelt Bos. “Je moet dat gewoon toegeven en er geen heel verhaal omheen verzinnen. Ik heb gewoon gefaald in mijn werk en laat dat anderen tot voorbeeld zijn, zodat zij het kunnen voorkomen.” <



‘Ik wil goed zorgen voor onze klanten’

Met de komst van Joris Rijcken als vervanger van Alex Jansen is het trio relatiebeheerders bij TVM Scheepvaart weer helemaal op sterkte. Brabander Rijcken stapte een paar jaar geleden na een lange carrière bij de Rabobank over naar de binnenvaart en heeft daar helemaal zijn draai gevonden.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: François Wieringa

De zorg staat centraal in de loopbaan van Bredanaar Joris Rijcken. Zijn vader zette ooit met de nonnen de eerste hulp op bij het St. Jozef Ziekenhuis in Eindhoven. Zijn moeder was verpleegkundige. “Ik wilde wel de zorg in, maar ik kon niet tegen bloed”, zegt hij. “Een vader van een vriendje van me werkte bij de Rabobank en dat vond ik prachtig. Bij een bank zorg je ook voor mensen, maar dan financieel. Dus zodoende kwam ik daar terecht.” Bij de bank vervulde Rijcken in 21 jaar diverse functies. Hij begon in de

De intensieve veehouderij, varkens en koeien. De werkmentaliteit van de agrariër lijkt erg op die van de schipper. Hard werken, 24/7 bezig, wonen bij je werk, de rol van de familie. Uiteindelijk ben ik toen bij de Rabobank Altena ook de scheepvaart ingerold, met name in Werkendam en omgeving.”

Van bank naar binnenvaart

En toen overkwam hem wat zoveel mensen in grote bedrijven een keer in hun leven overkomt: ze trekken het verkeerde lootje bij een reorganisatie. Door zijn uitgebreide netwerk zat Joris Rijcken geen dag zonder werk; hij kon terecht op de binnendienst bij EOC, op het kantoor in Zwijndrecht.

“Van alles wat ik gedaan heb, knalt de binnenvaart er voor mij uit”, zegt hij. “De mentaliteit van de ondernemers vind ik geweldig. En de manier van werken vind ik prettig.

Totaal niet afstandelijk. Je hebt veel meer een echte relatie met je klanten, want je krijgt ook andere vragen dan alleen over verzekeringen. Het is ook een open wereld. Toen ik in de agrarische sector begon, zeiden ze letterlijk: ‘Je bent er geen een van ons, hè?’ Maar door echte interesse in de sector en de mensen komt dat goed. In de binnenvaart hetzelfde verhaal. Ik weet nog goed de eerste keer aan boord, ik had meteen een klik met de schipper. Het voordeel is: schippers zijn trots op hun

schip, dus je krijgt het hele schip te zien en ze praten er graag over. Als ze merken dat je interesse echt is, word je best snel opgenomen. En het zingt zich ook snel rond ‘hoe die nieuwe is’. Er zijn zo veel WhatsApp-groepjes, haha.

En inderdaad, mijn voorganger Alex Jansen komt uit een schippersfamilie en ik niet. Al weet ik inmiddels echt wel waar het over gaat. Schippers vinden het belangrijker dat ik breed inzetbaar ben qua advies dan dat ik ook op het internaat heb gezeten.”

Oversteek naar TVM

Toen Joris Rijcken een kleine drie jaar geleden aan boord stapte bij EOC, had hij niet verwacht om eind 2019 de oversteek te maken naar TVM. Maar het bloed, zijn voorliefde voor werk in de buitendienst, kroop waar het niet gaan kon. “Toen ik het bij EOC vertelde, werd het eerst heel stil. Maar daar kwam al snel achteraan dat ze het me erg gunden. Ik kon daar immers de buitendienst niet in en bij TVM wel. Ik had net een vast contract getekend, maar deze kans wilde ik niet laten lopen. En het is ook allemaal netjes en in goede harmonie gegaan. Al na een paar weken bij TVM durfde ik te stellen dat het de goede keus was. Ik merkte dat ik een bepaalde energie gemist had, meer dan ik zelf dacht. Mijn vrouw merkte het al eerder aan me. Die zei: ga vooral in gesprek.”

De eerste weken bij TVM viel Joris Rijcken midden in de prolongatie van de polissen. “Bellen, kennismaken, >

‘We kijken naar het schip, naar de schadelast én naar de persoon’

binnendienst als adviseur voor bedrijven en ondersteunde de relatiebeheerders buitendienst. Hún werk sprak hem meer aan. “Ik dacht: wat zij kunnen, kan ik ook. Misschien wel beter.”

Hij solliciteerde, volgde een training en werd verzekeringsadviseur voor het MKB. Later volgde grootzakelijk. “Dat heb ik negen jaar gedaan, maar dat ging op het laatst op de automaat. Dat vond ik zonde en toen zich de mogelijkheid voordeed over te stappen naar de agrarische sector, ben ik dat gaan doen.





**'Eén ding is zeker:
klanten houden van
persoonlijk contact.'**

offertetraject in", vat hij het samen. Daarna brak de tijd aan van nadere kennismaking met bestaande klanten en contacten met potentiële nieuwe. "Een van de dingen die mij aantrekt is om te kijken welke mooie bedrijven wij graag willen bedienen. Wat we ook regelmatig horen: 'Ja, maar dan moet ik uit het water, als ik overstap'. Dat is ook zo'n misverstand. Je hoeft bij TVM helemaal niet het water uit als je overstapt. Wij volgen gewoon het CvO (Certificaat van Onderzoek). Hierdoor is het overstappen naar TVM heel eenvoudig."

Verder gaat Joris Rijcken een rol spelen bij het langzaam veranderende van de werkwijze bij de binnendienst. "Nu hebben we daar een piepsysteem. Als er gebeld wordt, geven wij antwoord. Als we in dat proces een paar

dingen iets meer kunnen vereenvoudigen, krijgen onze binnendienstmedewerkers ruimte om nóg proactiever met onze klanten om te gaan. Want één ding is zeker: klanten houden van persoonlijk contact en dat willen wij bij TVM maximaal faciliteren."

Waar Joris Rijcken bij zijn eerste werkgever, altijd keihard omzet moest scoren, ligt dat bij TVM Scheepvaart wat genuanceerder. "Natuurlijk is het de taak van een buitendienstmedewerker om relaties aan ons te binden. Maar juist bij een coöperatie moet je ook heel goed kijken wat en wie je binnenhaalt. Daarbij kijken we naar het schip, maar ook naar de schadelast én de persoon. Want slechte risico's binnenhalen, heeft gevolgen voor iedereen. Het gaat ook om het ondernemerschap bij de klant. Wij willen weten



hoe het gegaan is met het gezin en het bedrijf. Wat zijn de plannen met het gezin en het bedrijf? Want privé en zakelijk loopt in deze sector door elkaar heen, dus het is allebei belangrijk. Het schadeverleden is uiteraard belangrijk. Wat is er de afgelopen vijf jaar gebeurd? Maar ook de toekomst. Zit volgend jaar nog dezelfde bemanning op het schip. Dat kan best bepalend zijn.”

Basis is vertrouwen

Idealiter kiest een nieuwe klant voor TVM én voor de relatiebeheerder, vindt Joris Rijcken. “De basis is vertrouwen. In de maatschappij én in elkaar. Zodat de klant later, als er iets aan de hand is, ook meteen belt. Korte lijnen vind ik heel belangrijk. En dat diepere contact, waarbij je elkaar ook de waarheid durft te zeggen en kunt helpen. Zo verbaas ik me er weleens over dat schippers die bij een terminal liggen en kleine schades oplopen tijdens laden en lossen, hun bevrachter niet

benaderen omdat ze de relatie goed willen houden. Begrijpelijk, maar het is handiger om dit vooraf te bespreken dan pas op het moment van schade. Wellicht heeft de bevrachter bij huur van het schip voor dit soort schades een Charterers Liability (aansprakelijkheidsverzekering) of zijn er andere

‘Van alles wat ik gedaan heb, knalt de binnenvaart er voor mij uit’

afspraken. Het is goed om de overeenkomst met elkaar door te nemen zodat er meer duidelijkheid is. Twee kleine schades van 3000 euro is ook 6000 euro, hè. Ik zal nooit zeggen dat ze iets móeten doen, want ze moeten niets, maar ik geef het dan wel aan als tip. Zo wil ik het liefst met onze klanten omgaan. Goed voor ze zorgen.” <



Chauffeur en schipper gooit nog lang geen anker uit

Wie schipper Pieter Apeldoorn voor het eerst ontmoet, ziet een bonkige man met een imposante witte baard. Sinds zijn pensionering doet hij het iets rustiger aan, met de nadruk op 'iets'. Want al sinds zijn jonge jaren is hij gefascineerd door twee dingen: varen en vrachtwagenrijden.

tekst: Marlow de Kleine

beeld: Matty van Wijnbergen

In de buurt van zijn woonplaats Emmer-Compasuum ontmoeten we de 67-jarige Pieter Apeldoorn in een café. Terwijl hij over de eerste vraag nadenkt, rolt hij zijn mouw een beetje op. Op zijn sterke onderarm prijkt een tatoeage. Hoewel de zeerot

‘De moderne technologie, zoals Google Maps, is ideaal’

klein van stuk is, heeft hij wel een imposant voorkomen. Apeldoorn straalt een en al zelfvertrouwen uit; een belangrijke eigenschap als je meters hoge golven trotseert.

Zeeman in hart en nieren

“Al sinds ik een klein jongetje was, vond

ik varen geweldig. Ik kreeg daar ook veel van mee, omdat ik geboren ben in Vollenhove, een stadje in Overijssel. Het is een voormalig Zuiderzee-plaatsje, waar visserij heel belangrijk was. Ik zag dus regelmatig vissersbootjes vertrekken en aankomen. Ten tijde van de aanleg van de Afsluitdijk werd Vollenhove afgezonderd van de Zuiderzee, wat nogal een impact op de mensen had, aangezien veel Vollenhovenaren leefden van het vissen. Zo zaten mijn grootouders en andere familieleden ook in de visserij.”

De route voor Apeldoorn lag al vroeg uitgestippeld: “Ik zou naar de zeevaartschool gaan, dat was een afspraak tussen mijn ouders en mij. Dat ging echter helaas niet door, omdat zij dat terugtrokken.” Over het gezinsleven van toen wil hij verder niet teveel uitwijden. “Laten we het zo >





omschrijven: tegenwoordig zou worden gezegd dat het sociaal niet zo sterk in elkaar zat.”

De zee bleef Apeldoorn echter roepen, dus besloot hij aan boord te stappen van een visserskotter. Hoewel hij de kille zeewind door zijn haren als plezierig ervoer, moest hij na verloop van tijd op ‘bevel’ van zijn ouders van boord, nadat in een paar maanden tijd twee kotters zonken. Na een periode bij een fruitkweker in de Noordoostpolder, meldde de toen 17-jarige Apeldoorn zich bij het leger. “Ik besloot beroepsmilitair te worden, want dan had ik

tenminste een dak boven mijn hoofd, een inkomen en een bed.”

Een groot succes werd zijn tijd bij Defensie echter niet. Hij geeft aan dat de hiërarchische structuur van het leger hem niet echt aansprak. “Dat botste”, zegt hij met een glimlach. Eén voordeel van zijn legertijd kan Apeldoorn wél opnoemen: “Ik heb toen mijn vrachtwagenrijbewijs gehaald.”

Puzzelstukjes

Toen zijn tijd in het leger erop zat, rolde Apeldoorn door naar de transportwereld. Bij transportbedrijf Van Wieren uit

Emmeloord werkte hij jarenlang als internationaal vrachtwagenchauffeur; een periode waar hij met plezier aan terugdenkt. Toch nam hij afscheid van die wereld. “Ik had tijdens mijn tijd in het leger m’n vrouw ontmoet, waar ik inmiddels 47 jaar mee getrouwd ben. We kregen ons eerste kindje terwijl ik regelmatig met de vrachtwagen in het buitenland was. Tja, dan zie je die kleine niet opgroeien... dat wilde ik niet.”

Met licht sarcastische toon vertelt Apeldoorn dat hij op het lumineuze idee kwam om te solliciteren bij de gevangenis in Veenhuizen. “Ik was



idealistisch; wilde de gevangenen op het rechte pad helpen. Maar ook daar liep ik tegen een hiërarchische structuur aan. Dat was het dus ook niet voor mij. Tijdens een avonddienst in de gevangenis las ik een advertentie in de krant. 'Gezocht: mannelijke groepsleider voor jongenshuis Hoenderloo'. Dat klonk interessant, dus gesolliciteerd en aangenomen. Ik kwam te werken met jongeren waarbij het belangrijk was hun kansen te vergroten op een zo volwaardig en zelfstandig mogelijke plek in de samenleving."

Na die periode maakte Apeldoorn

een transfer naar een internaat in Zweeklo, waar hij de kans kreeg om in de vakantieperiodes met jongeren te zeilen. Dat was het moment dat alles op z'n plek viel voor hem. "Ik ben daar twaalf jaar blijven plakken."

Begeleiden en varen

De constructie van begeleiding en varen beviel Apeldoorn goed, het was immers een combinatie van het helpen van z'n medemens en zijn liefde voor het water. Een soortgelijke functie vervulde hij jarenlang bij een Groningse zorgorganisatie. Daar deed hij van 1993 tot 2003 een omscholingsproject met voortijdig schoolverlaters, herintreders en mensen die lange tijd ziek waren geweest. "We boden ze dan een cursus van een half jaar aan met praktijk, varen, en theorie. De bedoeling was dan dat ze een baan zouden krijgen in de Rijnbinnenvaart of de chartervaart. In de laatste periode van dat project hadden we zelfs onze eigen tjalk, een 25 meter lang schip, luisterend naar de naam De Ontdekking. Inmiddels had ik ook mijn vaarbevoegdheden behaald, zodat ik op alle vlakken begeleiding kon bieden. Het was echt een succesvolle tijd."

In 2005 ging Apeldoorn aan de slag met een project rond ex-gedetineerden die weer moesten integreren. Dat deed hij tot aan zijn pensionering. In 2008 kwam hij in contact met mensen die bezig waren met de restauratie van De Tromp, de grootste koftjalk die nog vaart. "Een imposant schip uit 1912 met veel historie, maar ze was er heel slecht aan toe." Apeldoorn zag mogelijkheden en zette een restauratieproces op gang. Met onder andere ex-gedetineerden werkte hij tot en met 2017 aan De Tromp om het schip weer zeewaardig te maken. "Dat project heeft ervoor gezorgd dat veel mensen uit konden stromen naar werk." Zelf heeft Apeldoorn nog een hele tijd met het 26 meter lange schip gevaren, maar nam na een tijdje afscheid van 'zijn' project. Toch betekende dat niet het einde van zijn passie voor varen.

Eigen verstand

In de periode 2004 tot en met 2017 had Apeldoorn zijn eigen kotter, luisterend naar de naam Deining, waarmee hij vanuit het Lauwersmeer dagtochten verzorgde. "Ik heb dat kottertje zelf

opgeknapt en omgetoverd tot een tweemaster. We zijn met groepen onder andere naar Engeland en Helgoland gevaren en in m'n vrije tijd maakte ik gewoon lekker een rondje in mijn eentje. Die rust en vrijheid is genieten. Of ik varen zo authentiek mogelijk wil doen? Welnee, de moderne technologie, zoals Google Maps, is ideaal. Ik moet er niet aan denken dat ik op de ouderwetse manier zou moeten varen!"

De komst van die techniek heeft het varen over het algemeen ook veiliger gemaakt, meent Apeldoorn. "Maar," zo

'Het werken met mensen vind ik 't belangrijkste'

stelt hij, "er schuilt wel een gevaar in, omdat regelmatig zowel schippers als chauffeurs teveel op technologie vertrouwen en niet hun eigen verstand gebruiken."

Tegenwoordig geniet de zeeman, inmiddels grootvader, van zijn pensioen. Maar stilzitten kan hij niet. Zo rijdt Apeldoorn twee keer in de maand richting het buitenland voor een transportbedrijf en is hij in te huren als invalschipper. Zo voer hij laatst een schip terug van Sicilië naar Nederland. Een spannend klusje, geeft hij toe. "We hadden te maken met stevige wind over de Golf van Biskaje. Golven van 7 meter tot uitschieters van 10 meter." Op de vraag of hij zenuwachtig wordt van zulke situaties, geeft hij aan dat dat meevalt. "Weten wat je schip kan is belangrijk."

Wat hij spannender vindt, zijn toeristen die het water opgaan en niet weten wat ze doen door gebrek aan kennis en ervaring. Apeldoorn geeft als les mee dat het belangrijk is dat je gevaren herkent, voordat ze gevaren zijn. "De meeste ongelukken gebeuren, omdat mensen niet op tijd het probleem zien."

Tot slot, als hij moest kiezen: varen of de vrachtwagen. Apeldoorn peinst zichtbaar, maar geeft vervolgens aan dat hij niet kan kiezen. "Ik heb voor allebei liefde. Maar de rode draad is werken met mensen, dat vind ik 't belangrijkste."



Pieter Apeldoorn voer onlangs een schip terug van Sicilië naar Nederland. "We hadden te maken met stevige wind over de Golf van Biskaje. Golven van 7 meter tot uitschieters van 10 meter."

WIJNAND DE KRUIJFF, SINDS JULI CTO BIJ TVM VERZEKERINGEN

‘Bij TVM staat echt de klant centraal’

Sinds 1 juli is Wijnand de Kruijff werkzaam als Chief Transformation Officer en maakt hij in die hoedanigheid deel uit van de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. Een korte kennismaking met de man die zichzelf een echte teamplayer noemt. ‘Alleen samen kun je winnen’, zo luidt het credo van De Kruijff, voormalig waterpoloër.



De Kruijff (53) maakte afgelopen jaar de overstap van Nationale Nederlanden naar TVM. Daar was hij sinds april 2014 werkzaam. Eerst als COO van het buitenlandse verzekeringsbedrijf en later als CIO en verantwoordelijk voor de rebranding van Delta Lloyd. In een verder verleden werkte hij onder andere als Deputy CIO voor ING Direct, in binnen- en buitenland. “Ik heb een echte bank- en verzekeringsachtergrond. Sterker, ik heb eigenlijk nooit iets anders gedaan”, aldus De Kruijff, die in 1990 als IT-trainee begon bij de NMB Bank.

Bijna twintig jaar werkte De Kruijff in het buitenland, onder andere voor ING Direct. In zijn rol als manager Information Technology slaagde hij erin nieuwe banken up and running te krijgen in een tijdsbestek van zes tot negen maanden, onder andere in Engeland en Italië. “Het was mijn verantwoordelijkheid om IT en operations goed neer te zetten, oftewel de automatisering voor het gehele bedrijf, zowel voor de core business, het bankieren, als voor andere afdelingen, zoals HR, Finance, Risk en Communicatie.”

Coöperatieve gedachte

De keuze voor TVM was voor de inwoner van Wapenveld afgelopen jaren ook een keuze op basis van gevoel. “De coöperatieve gedachte spreekt mij zeer aan. Ik heb altijd voor bedrijven gewerkt met aandeelhouders en winstdoelstellingen. Bij TVM is het echt de klant die centraal staat. Dat zit bij TVM in het DNA en zo ervaar ik dat ook echt. Mensen praten hier over klanten, de afstand met klanten is

enorm klein. Dat ben ik elders wel anders gewend.” Daarnaast spreekt de focus in de business strategie van TVM hem aan. “We willen de beste gespecialiseerde verzekeraar zijn in de sector van Logistiek en Transport, daar spreekt ambitie uit. De transportsector is volop in ontwikkeling. Met de verwachting dat we in de toekomst te maken krijgen met autonoom rijden, verandert ook de rol van TVM. Daar ligt een prachtige uitdaging. We gaan toe naar ecosystemen en welke rol speelt TVM in het model van de toekomst, het is mooi daarmee aan de slag te gaan.”

Zijn boodschap is vooral dat TVM mee moet in de verandering. “De wereld waar ik vandaan kom, is gewend aan voortdurende verandering. Bij TVM ligt dat anders. Dat heeft ook met cultuur te maken: de hardere corporate cultuur versus de coöperatieve familieachtige context waarin TVM zich begeeft. Dat laatste vind ik ook weer mooi en bepaalt deels de kracht van TVM.”

Persoonlijke uitdaging

Voor zichzelf heeft De Kruijff de uitdaging geformuleerd om TVM door middel van een verdere professionalisering tot een meer digitaal georiënteerde en wendbare organisatie te transformeren. In die zin is De Kruijff verheugd over de aangekondigde komst van een IT-hub van de Rijksuniversiteit Groningen, hogescholen en ondernemers naar Hoogeveen. “Als we straks meer universitair geschoold personeel weten aan te trekken en tegelijkertijd het familiegevoel van TVM vast kunnen houden, dan gaan we vliegen. Daar ben ik heilig van overtuigd.”

Wijziging polisvoorwaarden

Per 1 januari 2020 zijn de Algemene voorwaarden Binnenvaartverzekering gewijzigd.

De belangrijkste wijziging is het toevoegen van een artikel over wat wij kunnen doen in geval van fraude. Door het toevoegen van dit artikel moesten ook alle bijzondere voorwaarden worden aangepast, omdat daarin verwijzingen naar bepaalde artikelen in de algemene voorwaarden staan. Inhoudelijk is er aan de bijzondere voorwaarden niets gewijzigd.

U vindt de nieuwe voorwaarden op www.tvm.nl/polisvoorwaarden onder de rubriek ‘Bedrijf’.

Een overzicht van de algemene en de specifieke wijzigingen en de nieuwe polisvoorwaarden vindt u op www.tvm.nl/polisvoorwaarden onder de rubriek ‘Bedrijf’.

Wilt u meer informatie of heeft u nog vragen over uw verzekering? Neem dan contact op met onze afdeling Binnenvaart.



Rieks Stroeve verlaat TVM

Rieks Stroeve (56) heeft om gezondheidsredenen afscheid genomen als lid van de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. De Hoogeveener werkte in totaal 31 jaar voor de verzekeraar. In december was er op het hoofdkantoor van TVM een grote afscheidsreceptie.

Sinds 2001 maakte Stroeve deel uit van de leiding van TVM verzekeringen. Als Chief Operating Officer was hij geruime tijd verantwoordelijk voor de commerciële en verzekeringstechnische activiteiten. De laatste jaren was hij verantwoordelijk voor de activiteiten binnen het Schade- en Dienstenbedrijf van TVM.

Rieks Stroeve hoopt de komende jaren samen met zijn vrouw Marion regelmatig te verblijven in zijn nieuwe woning in Zuid-Afrika, onder andere om een bijdrage te leveren aan lokale projecten en initiatieven op het gebied van gezondheid, onderwijs en natuurbeheer.

De komende maanden zullen de Raad van Bestuur en Raad van Commissarissen zich buigen over de definitieve opvolging van Rieks Stroeve. Voorlopig blijft Philip Venema op ad interim-basis zijn taken waarnemen.

Schade

“Ik wil er geen cent op achteruitgaan”, zei de schipper stellig. “Helemaal niks. Die ander is volledig aansprakelijk. Ik wil m’n hele schade vergoed hebben!” Gelijk heeft-ie.

Dat wil zeggen: als die ander ook daadwerkelijk aansprakelijk is. Want: ieder draagt zijn eigen schade, tenzij iemand anders voor de schade verantwoordelijk kan worden gehouden, bijvoorbeeld omdat hij onrechtmatig heeft gehandeld of is tekortgeschoten. Kort gezegd, een fout heeft gemaakt. Maar inderdaad: als de ander aansprakelijk is, dan moet deze de volledige schade vergoeden. Dat betekent overigens ook: niet méér dan de schade.

Of er schade is en zo ja hoe groot deze is, wordt vastgesteld door een vergelijking te maken. De werkelijke situatie na de fout wordt vergeleken met de situatie zoals die er zou zijn geweest als de fout niet was gemaakt. Stel dat de reparateur een fout maakt bij reparatie van de scheepsmotor met schade tot gevolg, dan zullen in elk geval de reparatiekosten de schade vormen. Immers, die kosten moeten worden gemaakt om u als schadelijgende partij terug te brengen in de toestand waarin u zou hebben verkeerd als de reparateur geen fout had gemaakt. En waarschijnlijk is er nog meer schade, omdat u gedurende reparatie van de motor niet kunt varen en dus inkomsten mist; ook die schade moet worden vergoed.

Redelijkheid

En dan is er nog de redelijkheid, die bij het vaststellen van de schade (vergoeding) een rol speelt. Zo kan een schadeveroorzakende gebeurtenis naast schade ook voordeel opleveren. Dat voordeel moet dan met de schadevergoeding worden verrekend. Een bekend voorbeeld daarvan is de aftrek ‘nieuw voor oud’. Door reparatie kan een zodanige verbetering optreden (bijvoorbeeld: de gemaakte fout kan slechts door revisie van de motor worden weggenomen, terwijl de motor al bijna aan het eind van zijn levensduur was) dat het niet redelijk is om de aansprakelijke partij voor alle reparatiekosten te laten opdraaien. Het verrekken van voordeel wordt zelf ook weer door de redelijkheid begrensd. Zo zal echt niet elke vervanging van onderdelen in het kader van schadeherstel ook een voordeel zijn dat met de schadevergoeding verrekend moet worden.

Grote vrijheid bij vaststellen schade

Een rechter heeft een grote vrijheid bij het vaststellen van de schade. Bij zaaksbeschadiging kan de schade bijvoorbeeld worden begroot op de objectief berekende herstelkosten. Dat de schade wellicht niet wordt hersteld, of dat de schade zelf tegen een lager bedrag wordt hersteld, wordt dan buiten beschouwing gelaten. Een rechter mag de schade soms zelfs schatten. De vaststelling van het tijdverlet is daarvan een voorbeeld, ook al biedt de ‘regel’ dat het tijdverlet wordt begroot aan de hand van de netto vracht in de periode van drie maanden voor en drie maanden na de stilperiode vaak houvast.

Of u dan daadwerkelijk uw schade vergoed ziet? Dat is nog maar de vraag. U kunt immers te maken krijgen met algemene voorwaarden, waarin het recht op schadevergoeding is beperkt of uitgesloten. Bovendien is niet altijd zeker dat de schadeveroorzaker voldoende verhaal biedt. Dan is het maar wat fijn dat u zich tegen veel schades kunt verzekeren...



JURIST
PETER VAN DAM

Peter van Dam is partner bij Van Dam & Kruidenier Advocaten. Met zijn ruime ervaring in het binnenvaart- en verbintenissenrecht staat hij al vele jaren cliënten uit de beroeps- en pleziervaart bij. Zelf een vraag? pvd@damkru.nl.

Jan Peter Balkenende bij Ledenbijeenkomst TVM

De Ledenbijeenkomst van TVM vindt dit jaar plaats op 8 april in de Rijtuigenloods in Amersfoort. Met dit jaar een primeur: de bijeenkomsten voor Beroepsvaart en Logistiek en Transport worden gezamenlijk gehouden. Oud-premier Jan Peter Balkenende is prominent gastspreker. Binnenkort ontvangt u de uitnodiging.

5

VRAGEN



Een aanvaring komt altijd ongelegen, is vervelend en u wordt er in de meeste gevallen niet beter van. Wat kunt u het beste in zo’n situatie doen? Aad van den Berg, schadebehandelaar scheepvaart, geeft een toelichting:

1 Wat kan het beste worden gedaan bij een aanvaring?

“Natuurlijk staat uw eigen veiligheid voorop. Meer uw schip af op een veilige plek en inventariseer de schade. Vervolgens is het belangrijk om direct zoveel mogelijk feiten en bewijzen vast te leggen. Wij kunnen de schades dan beter, sneller en eenvoudiger beoordelen en afhandelen.”

2 Om welk bewijs gaat het dan?

“Het is belangrijk om duidelijke foto’s van de schade te maken, loggegevens van het Tresco- of Periskal-navigatiesysteem vast te leggen en de gegevens van getuigen te noteren. Een getuigenverklaring heeft veel bewijskracht. Ook radarbeelden en marifoongesprekken vormen een belangrijk bewijs. Deze kan TVM bij de verkeerspost opvragen.”

3 Moet altijd de politie worden ingeschakeld?

“Wordt uw schip aangevaren terwijl het aangemeerd ligt? Dan is de schuldvraag duidelijk en heeft de politie geen toegevoegde waarde. Bij onduidelijkheid is het wel verstandig om de politie erbij te halen. Die zorgt vaak voor het direct horen van de betrokken partijen en eventuele getuigen. Daarmee wordt voorkomen dat achteraf verklaringen boven water komen die niet helemaal de werkelijke toedracht weergeven. Gaat het om een serieuze aanvaring, dan is het verstandig om eerst met TVM te overleggen voordat u een verklaring aflegt. Wij kunnen dan besluiten om een advocaat u hierin te laten ondersteunen.”

4 Wanneer moet ik mijn verzekeraar TVM inlichten?

“TVM is 24/7 bereikbaar en u kunt daarom altijd TVM bellen en vragen wat u verder nog moet doen. Vaak zullen wij dan een expert inschakelen, aansprakelijkstellingen versturen, tegenexperts uitnodigen etc.”

5 Wat doet TVM vervolgens voor u?

“Zodra de expert de schade heeft vastgesteld, kan alvast een uitkering onder de cascopolis worden gedaan. Vervolgens zullen wij uw eigen risico, uw tijdverlet en uw eventuele andere persoonlijke schade op de wederpartij gaan verhalen. Daarbij zijn alle verzamelde bewijzen belangrijk om tot een eerlijke schuldvaststelling te komen. Zo hopen wij de vervelende situatie voor u tot een tevreden einde te kunnen brengen.”



‘Semi-autonoom varen is de toekomst’

Het avontuur begon per ongeluk. Om precies te zijn op een vrijdagmiddag met een aanvaring op de Amsterdamse grachten tijdens een bedrijfsuitje van Xomnia, een big data-dienstverlener. ‘Waarom bouwen we geen zelf-varende boot, dat is toch veel veiliger?’, vroeg één van de opvarenden zich af. Twee jaar later is semi-autonoom varen op de Nederlandse wateren dichterbij dan ooit...

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen / Shipping Technology

Remco Pikaart, telg uit een echte binnenvaartfamilie, is één van de stuwende krachten achter het innovatieve project dat moet leiden tot semi-autonoom varen. Hij kwam in contact met mensen van Xomnia, die na hun vaardag op de grachten de daad bij het woord wilden voegen en partners zochten. Pikaart, eigenaar van Shipping Factory, een bedrijf dat drie containerschepen op de Europese binnenwateren heeft

vooral meer efficiency en veiligheid in de binnenvaart realiseren.”

De Papendrecht, die twee jaar geleden het binnenvaartbedrijf van zijn ouders overnam, blijft tegenwoordig aan wal om zijn beide bedrijven aan te sturen. Vanuit het kleine kantoor van Shipping Technology aan de Amsterdamse Prinsengracht is het zijn ambitie om met innovatieve producten en diensten een wezenlijke bijdrage te leveren aan een toekomstbestendige binnenvaart. Een ontwikkeling die wat hem betreft hard nodig is.

“Het kan niet zo zijn dat wij alleen maar duurder, duurder en duurder worden, terwijl alles efficiënter en meer datagericht wordt. Om een voorbeeld te geven: testresultaten tonen aan dat varen met intelligente soft-

waresystemen een brandstofbesparing tot vijf procent per jaar kan opleveren. Bochten worden bijvoorbeeld met minder afwijkingen genomen. Zoiets is voor iedereen interessant. Volgens mij is iedere schipper of eigenaar gebaat bij de weg die wij nu ingeslagen zijn.”

Focus op ontsluiten van data

De focus ligt bij Shipping Technology op het ontsluiten van data. Het hogere doel is een toekomst met semi-autonoom varen – of wellicht zelfs een

verre toekomst met volledig autonoom varen, dus zonder enige menselijke inbreng in het vaarproces – maar Pikaart en zijn zakenpartners zien voor de korte termijn meer en bredere toepassingen. “We willen in dit proces meer applicaties bouwen om processen aan boord te digitaliseren, de veiligheid te verbeteren en de bemanning te ondersteunen, zodat een scheepvaartbedrijf optimaal kan opereren.”

Pikaart vervolgt: “Een binnenvaartschip heeft als groot voordeel dat er aan boord al allerlei data worden gegenereerd, onder andere via radars, dieptemeters, bochtenwijzers en andere nautische apparatuur. De kapitein interpreteert die data en kan op basis daarvan het schip besturen. Maar afgezien daarvan wordt er niets met die data gedaan. Alles gaat in principe verloren, het vervliegt. Dat is zonde. Data zijn goud waard, ook in de binnenvaart. Data moeten we veel effectiever inzetten.”

Met die insteek ging men aan de slag aan boord van de Factofour, een containerschip van Pikaart met een lengte van 135 meter dat wordt ingezet op de vaarroutes tussen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Keulen. Allerhande data aan boord werd verzameld, opgeslagen en geanalyseerd, >

‘Wij willen vooral meer efficiency en veiligheid in de binnenvaart realiseren’

rondvaren, hapte meteen toe. Samen werd de joint venture Shipping Technology opgericht.

“De verandering richting autonoom varen is onontkoombaar, daar is iedereen wel van overtuigd. Ik had zoiets van: we kunnen het beter zelf ontwikkelen dan dat we straks ‘ge-überd’ worden door één of andere buitenlandse partij”, zegt Pikaart. “En ons doel is dus niet om bemanningen van boord te krijgen en om zo snel mogelijk onbemande schepen te krijgen. Wij willen



'Data zijn goud
waard, ook in de
binnenvaart. Data
moeten we veel
effectiever inzetten.'

inclusief de handelingen van de kapitein. Op die manier werden algoritmen bepaald en in een model gegoten. “Vier maanden en een investering van

bijdragen om eigenaren meer inzicht te geven hoe een schip of bemanning presteert. Zo kunnen we arbeidsintensieve processen optimaliseren, incidenten of bijna-incidenten reconstrueren en toeleveranciers online toegang verschaffen tot hun apparatuur. We hebben nu bijvoorbeeld een schip in Basel liggen met een storing aan de motor. In de huidige situatie stapt een monteur in zijn auto om naar Basel te rijden om ter plekke zijn laptop aan

de motor te hangen en na te gaan wat de storing is. Zoiets moet natuurlijk gewoon van afstand gebeuren.”

De helft van de aanwezigen gaf op de dag zelf al aan uiterst geïnteresseerd te zijn in dergelijke toepassingen. “Natuurlijk, semi-autonoom varen is iets waar we naartoe willen, maar onderweg daarnaartoe zijn er zoveel kleinere stapjes die we nog kunnen zetten. Het zogenoemde laaghangende fruit. In eerste instantie stuitten we hier en daar wel op enige scepsis, maar dat stadium zijn we inmiddels voorbij. Veel mensen zijn enthousiast en zien

de nut en noodzaak van vernieuwing.”

In de binnenvaart is al jaren sprake van een groot personeelstekort en de werkdruk is hoog. “Ik denk dat we de binnenvaartsector al helpen als we het mogelijk maken om op termijn met minder bemanning veilig van A naar B te varen. Bovendien verwacht ik dat het vak door deze ontwikkeling voor jonge mensen ook weer interessanter en gaver wordt. Immers, het werk wordt anders met meer monitoring en krijgt enigszins een ICT-achtige invulling. Al zal praktijkervaring in de binnenvaart altijd nodig blijven. Want als het schip semi-autonoom vaart en je moet ingrijpen, dan word je wel geacht te weten wat je moet doen.”

BlackBoxPro is basis van alles

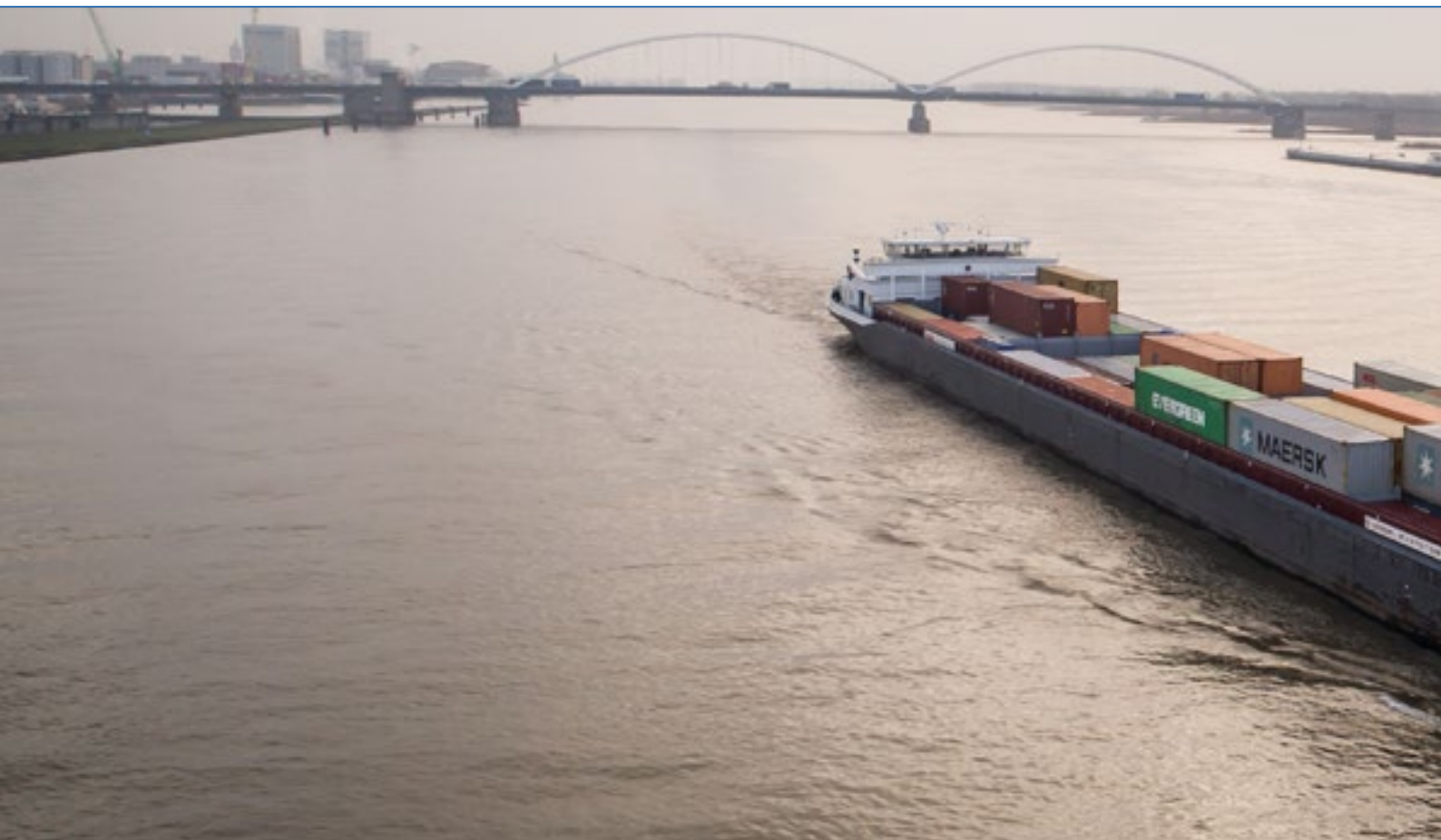
Inmiddels werkt een team van vier data-scientists en twee afstudeerders aan de technische ontwikkeling van de zogenoemde BlackBoxPro, volgens Pikaart de basis van alles. “De BlackBoxPro is de dataverzamelaar die we aan boord zetten en tevens de computer waar alle applicaties op draaien. De data komen binnen, worden verwerkt en vertaald in begrijpelijke taal

‘Ik verwacht dat het vak door deze ontwikkeling voor jonge mensen ook weer interessanter wordt’

100.000 euro later waren we zover dat het werkte. We waren in staat data te ontsluiten en konden aan de hand van de ontwikkelde algoritmen het schip semi-autonoom besturen.”

Data beter benutten

Met een eerste Proof of Concept op zak organiseerde Pikaart en de partners van ST in de zomer van 2017 een evenement voor 75 binnenvaartondernemers om de opgedane ervaringen over praktische toepassingen te delen. “We hebben uitgelegd dat we data veel beter moeten benutten. Het zou bijvoorbeeld kunnen



en instructies en meteen opgeslagen in de cloud met een bewaartermijn van een jaar.”

“Het semi-autonoom varen wordt gestuurd vanuit de BlackBoxPro, maar hierop kunnen we allerlei programma's laten draaien. Het eerste product dat we aanbieden is feitelijk ons online dashboard. Realtime kun je radarbeelden zien met alle relevante informatie: waar bevindt het schip zich, met welke snelheid vaart het, wat is de diepgang, hoe staat het met het brandstofverbruik, enzovoorts. Nee, we kunnen nog niet inzichtelijk maken hoeveel speling er is tussen stuurhut en brughoogtes, maar ook dat is iets wat we wel aan het onderzoeken zijn. Deze tooling zou wel degelijk ook een bijdrage kunnen leveren om het aantal stuurhutschades te reduceren.”

Twee andere applicaties die zich in de testfase bevinden luisteren naar de namen Collision Detection Static en Collision Detection Dynamic. De eerste applicatie waarschuwt de schipper als het schip buiten de vaargeul raakt en ergens tegenaan dreigt te varen en is in feite vergelijkbaar met het lane detection-systeem in auto's. Een aantal

schippers vaart er inmiddels al mee. Bij de tweede applicatie worden op basis van radarbeelden ook de vaarroutes van andere schepen berekend en voorspeld.

Inmiddels heeft men vijftien schepen aangesloten op de BlackBoxPro, een aantal dat gestaag groeit. Daarnaast is er een lange wachtlijst. Dat laatste heeft te maken dat men maatwerk moet leveren. “Het is cruciaal dat we alle data van een schip op een goede manier ontsluiten. Ieder binnenvaartschip is weer anders, met een andere radar, motor, dieptemeters en vaareigenschappen. Dat vergt tijd.”

Test is nooit niet geslaagd

Het is de insteek van Shipping Technology om zoveel mogelijk bestaande binnenvaartschepen om te kunnen bouwen en geschikt te maken voor semi-autonoom varen. Er zijn in Europa circa 18.000 binnenvaartschepen. De inschatting is dat de schepen met bouwjaar van 1980 of later geschikt zijn voor de techniek. Dat zijn er circa zesduizend.

Afgelopen najaar vond een test rond semi-autonoom varen plaats met de

Factofour op het Hollands Diep. “De test verliep naar wens, in die zin dat we veel geleerd hebben. Een test is nooit niet geslaagd. Na de brug bij Gorinchem gingen we semi-autonoom varen en tot de Moerdijkbruggen gingen we prima de rivier af, zoals ook de bedoeling was. Vervolgens bedachten we ter plekke: misschien kunnen we ook even kijken of we onder de brug doorkunnen. Toen moesten we even ingrijpen, dat hoort erbij. We hebben inmiddels een vergunning gekregen, onder andere van Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, om volgend jaar doorlopend te mogen testen. Met alle data die we daarmee vergaren plus de data die we verkrijgen via de aangesloten gebruikers maken we ons model alleen maar beter.”

Pikaart gelooft heilig dat semi-autonoom varen op middellange termijn in de binnenvaart gemeengoed zal zijn, in ieder geval op de lange rechte stukken. Daarentegen, zo voorspelt hij, zal het volledig autonoom varen zeker nog twintig tot dertig jaar op zich laten wachten. “Veel schippers communiceren nu nog uitsluitend met de marifoon. Dus we zijn er nog lang niet...” <



Scheepmaker Bocxe in Delft: van zeil naar stroom

Nog ruim een jaar, dan is scheepsbouwer Bocxe een eeuwenoud bedrijf. Met dank aan voorvader Jan Bocxe, die 1821 in Aarlanderveen bij Alphen aan den Rijn een bestaand scheepswerfje overnam. In de loop der jaren werd enkele keren van locatie gewisseld. In 1997 zijn alle activiteiten geconcentreerd aan de Schie in Delft, waar de 39-jarige Frans Bocxe, de zevende generatie, sinds 2013 de leiding in handen heeft.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh / Bocxe

Frans Bocxe heeft het stokje overgenomen van vader Jan en oom Frans. “We barsten nu van het werk. Maar dat kan zomaar veranderen, want het aantal werven wordt kleiner en de schepen steeds groter. Maar voorlopig hebben we werk genoeg”, stelt de jongste generatie Bocxe tevreden vast.

Vader Jan Bocxe kwam in 1978, na de plotselinge dood van diens vader, ineens alleen aan het roer te staan. “Hij was toen nog maar dertig jaar.

Aan de wand van het monumentale kantoorgebouw op de werf hangen sprekende foto’s, die aan het rijke verleden van scheepmakerij Bocxe herinneren. Na starter Jan namen zoon na zoon de al maar groeiende onderneming over. De herinneringen aan die jaren zijn betrekkelijk schaars. Wel is uit de annalen bekend dat Jan Bocxe, de vierde generatie, in 1904 (hij is dan pas 24 jaar oud) de werf overneemt. Hij verplaatst het bedrijf naar een nieuwe locatie in Aarlanderveen. “Daar werden schepen gebouwd van 20 x 3,75 meter. Daar bouwden ze ook de eerste motorboten tot zo’n 45 ton, evenals vletten en zandbakken tot 65 ton”, weet Frans Bocxe uit de familiegeschiedenis.

Bocxe bouwde en bouwde schepen voor de beroepsvaart, in vele variëteiten. Eind jaren vijftig van de vorige eeuw verwierf de werf ook een goede naam met de bouw van schokkers, eeuwenoude, multi-inzetbare platbodems. “In de jaren zestig bouwde onze werf best wel veel”, vertelt Frans Bocxe. “Iedereen die erin zeilt vindt de schokker een van de betere, stabielere zeilplatbodems”, aldus Frans Bocxe, die af

en toe nog wel eens een schokker voor reparatie op de werf krijgt. Nieuwe schokkers lopen niet meer van de werf. Tevens had de onderneming veel succes mee met de Bocxer, een zelf ontworpen luxueus plezierjacht, aanvankelijk gebouwd van hout, later van geklonken staal, tegenwoordig van gelast staal.

Meegaan met de ontwikkelingen

De werf kon alleen overleven door met de ontwikkelingen in de scheepsbouwbranche mee te gaan. Frans Bocxes voorvaders hebben dat altijd tijdig gedaan. Hout werd staal, gezeild werd gemotoriseerd. Nieuwbouw, onderhoud en reparatie, Bocxe is van alle scheepsmarkten thuis. Met een maximale lengte van 70 meter kunnen de

‘Gewoon hard werken. Zo ben ik opgevoed’

Samen met oom Frans zijn ze toen verder gegaan. Die eerste paar jaren waren heel slecht. In 1982 hebben ze in Ter Aar een langshelling aangelegd. Dat was een enorme investering. Het was de enige optie om te kunnen overleven. De binnenvaart werd steeds groter. Dat heeft hem best wat energie en hoofdbrekens gekost. Het betekende gewoon dat er hard moest worden gewerkt. En zo ben ik ook opgevoed. Gewoon hard werken”, aldus de jongste Bocxe-directeur.





Frans (links)
en Jan Bocxe

schepen van de langshelling de Schie inglijden.

Lang stilstaan bij de vele herinneringen aan vroeger doet Frans Bocxe niet. Hij houdt zich serieus bezig met de toekomst van het bedrijf, waar tien vaste medewerkers en een aantal losse medewerkers een boterham verdienen. Probleem is dat van de langshelling alleen platte schepen te water gelaten kunnen worden. Voor scherpe jachten moet telkens een kraan worden gehuurd. Binnenkort is dat voorbij. Bocxe plaatst een eigen kraan met een hefvermogen van 100 ton. "Daarmee kunnen we alles wat kan drijven zelfstandig eruit halen. Dan zijn we helemaal zelfvoorzienend."

Elektrisch aangedreven schepen

De nieuwste ontwikkeling betreft elektrisch aangedreven schepen. Bocxe heeft daarmee inmiddels de nodige ervaring opgedaan. Zo varen er in de Delftse en Amsterdamse grachten elektrische rondvaartboten,

bevoorradings- en afvalschepen. "Maar de nieuwbouw ervan ligt momenteel stil. Probleem is namelijk dat de rederijen wel emissieloos willen varen, maar dat de steden nog niet de nodige voorzieningen ervoor hebben. De schepen kunnen nergens worden opgeladen met 63 ampère

‘Met elektrisch aangedreven schepen hebben we al de nodige ervaring’

stekkers. Inmiddels zie je in Amsterdam de voorzieningen wel komen maar we zijn nog steeds niet waar we willen zijn. Maar wij zijn er klaar voor. We hebben er al de nodige ervaring mee. Nu zie je ook weer wat vraag komen. Er komt nu wel wat los. Op dit moment is het hoofdzakelijk onderhoud. Voor volgend jaar hebben we al weer het nodige in de planning. Ik heb van mijn vader geleerd: je moet niet zenuwachtig worden."



Nieuwe geluidsnormen: geen rijen schepen bij de sloperijen

Eigenaren van schepen die voor 1976 zijn gebouwd, moeten vanaf dit jaar voldoen aan 'nieuwe', keiharde geluidseisen. Maar de binnenvaart zou de binnenvaart niet zijn, als er geen ontsnappingsclausules waren. TVM Scheepvaart-expert Han Philipsen legt het uit.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Matty van Wijnbergen

Toen in 1976 geluidsnormen werden ingesteld voor binnenvaartschepen met het Rijn-certificaat, zijn de schepen die voor 1 april van dat jaar zijn gebouwd tijdelijk vrijgesteld. Er gold een overgangsbepaling tot 1 januari 2015, die

afhankelijk van de laatste vernieuwing van het certificaat."

Treffen van maatregelen

Moderne schepen hebben door isolatie, zwevende vloeren, flexibel opgestelde dekhuisen en dergelijke volgens Philipsen weinig of geen moeite binnen de toegestane normen te blijven. "Maar bij die oude schepen is natuurlijk nooit echt iets aan geluidbeheersing gedaan. We hebben nog een aardige vloot rondvaren uit bijvoorbeeld de jaren '20 en '50 van de vorige eeuw, met vaste constructies. Die

zijn er niet op gebouwd. Daar zijn in de loop der jaren bij vernieuwingen natuurlijk bij de stuurstand, in de machinekamer en bij de slaapkamers en het dagverblijf wel maatregelen genomen om het geluid te reduceren, maar het is vrijwel onmogelijk, om de normen te halen."

Er zijn slechts weinig schippers die om die reden de vernieuwing van hun certificaat een paar jaar naar voren haalden, zodat ze vanaf 2019 nog zeven jaar 'vooruit konden'. Han Philipsen: "Eén klant zei: 'Dan kan ik door tot mijn pensioen en daarna kan het schip naar Treffers of ziet de nieuwe eigenaar maar.'"

Gelukkig voor de eigenaren van binnenvaartschepen van voor 1 april 1976 wordt zelfs bij 'keiharde

'Er zijn door al die escapes heel veel opties om gewoon te blijven varen'

weer werd verlengd tot 1 januari 2020. "Het werd destijds gezien als een warme sanering", weet Han Philipsen. "Maar ooit is zo'n overgangsbepaling eindig. En dat was bij de afgelopen jaarwisseling. Dat betekent dat schepen van voor 1 april 1976 nu ook echt aan de 'nieuwe' geluidseisen moeten voldoen."

Eigenaren van dergelijke schepen hoeven niet meteen te schrikken, hun schip hoeft 'pas' bij de eerstvolgende certificering onder de vastgestelde maxima van bijvoorbeeld 70 decibel voor de woning en 60 decibel voor de slaapkamers te voldoen. "Dus dat is ergens tussen nu en 2027,



geluidsnormen' de soep niet zo heet gegeten als-ie wordt opgediend. "We hebben natuurlijk A1-certificaten voor dagvaart, A2 voor 16 uur en B voor continu varende schepen", aldus de TVM-expert, die tevens voor het NBKB keurt. "De overheid (tegenwoordig 'Europa') ziet wel dat de eisen voor de echt oude vloot niet redelijk

geplaatst toen er ooit nieuwe ramen in moesten, de vloer vervangen door een moderne constructie, dat soort zaken."

De opsomming van 'escapes' is nog niet klaar. "Als je nóg niet aan de eisen voldoet, maar bij lagere toerentallen wel, dan kun je voor de rest van je leven op lagere toerentallen gaan varen. In de praktijk doen veel schippers dat uiteraard al, alleen zal je het in dit geval moeten aantonen met een tachograaf. Verder zijn er een hele hoop schepen die een B-certificaat hebben, maar die helemaal niet continu varen. Als die alleen nog dagvaart gaan doen, dan gelden er voor de slaapkamers opeens geen normen meer en mag je in de woning 75 decibel meten. En tenslotte is er nog een laatste 'ontsnappingsmogelijkheid': als je je Rijn-certificaat vervangt door een communautair certificaat worden de eisen pas na 30 december 2029 van kracht. Dan kun je weer tien jaar vooruit."

Toen de nieuwe regels ooit werden aangekondigd, bestond de vrees dat sprake was van een sanering. "Zo zag de markt het altijd", aldus Han Philipsen. "Maar al met al denk ik dat het wel meevalt. Er zijn door al die escapes zo veel opties om te blijven varen... Begrijp me goed: het aanpakken van geluidshinder is belangrijk, zeker in een werkgever/werknemer-relatie. Maar als je dan al die mogelijkheden ziet om er onderuit te komen, dan is dit in mijn ogen niet de meest zinnige regelgeving."

zijn, als je meer wilt hebben dan een certificaat voor dagvaart. Die zijn, in alle eerlijkheid, gewoon niet haalbaar. Dus er zijn wat ontsnappingsmogelijkheden. Dus wat heeft de overheid gedaan? Die heeft gezegd: 'We gaan anders meten'. Normaal meet je bij 100 procent vermogen. Voor nieuwbouw is dat 95 procent van het nominaal toerental geworden. En nu zeggen ze: 'We meten bij vol vermogen, bij 85, 55, 25 en 5 procent' en dan laten ze er een logaritmische formule op los en komt er een gewogen gemiddelde uit. En dan redden schepen het meestal wel."

Escape mogelijk

Halen alle schepen het dan wel? "Nee", zegt Philipsen. "Daarom is er nóg een escape. Als de scheepseigenaar aantoon dat-ie er al het redelijke aan heeft gedaan om de geluidsdruk te verminderen, dan mag de norm wat hoger. Voor de slaapkamers wordt het dan 70 in plaats van 60 decibel en in de woning 75 in plaats van 70. Het probleem is dan: wanneer heb je er redelijkerwijs alles aan gedaan? Nou, dan moet je dus denken aan dubbel glas

geplaatst toen er ooit nieuwe ramen in moesten, de vloer vervangen door een moderne constructie, dat soort zaken."

Vragen over de geluidseisen? Dan kunt u terecht bij uw certificerende instantie.

'Het is vrijwel onmogelijk om de normen te halen'





VEILIG VAREN BEGINT MET EEN GOEDE REISVOORBEREIDING.



TVM HELPT U GRAAG!

Voor een nieuwe reis zijn er zoveel zaken waar u als schipper of bemanningslid op moet letten.

Om er een paar te noemen: Weet wat de weersverwachtingen zijn. Weet met welke diepgang en doorvaarthoogte u gaat varen. Weet wat de lading is en wat de eigenschappen hiervan zijn.

Check tvm.nl voor onze uitgebreide preventiewijzer binnenvaart met allerlei handige tips en adviezen.

We wensen u een veilige vaart!



Scan de code
en check de
preventiewijzer

MET TVM ACHTER JE STA JE STERKER.

