

TVM

SCHEEPVAART



Liefde is...

honeymoon op de Donau

PLUS



Jan Peter Balkenende:
'Crisis is kans voor
innovatie'



Michel Bletterman:
Van turnzaal naar
binnenvaartschip



Churandy Martina:
'Vitaliteit is voor
iedereen belangrijk'



‘Crisis is kans voor innovatie’

In het Centraal Ketelhuis in Amersfoort werd woensdag 18 november het online programma TVM op Woensdag gehouden. Onder leiding van Rick Nieman werden oud-premier Jan Peter Balkenende, Tim Houter (Hardt Hyperloop) en Marco van den Bosch (van de vliegende auto's van Pal-V) geïnterviewd over de mogelijkheden die in een klimaatneutrale samenleving verscholen liggen.



HONEYMOON OP DE DONAU

Op de wensenlijst van het pasgetrouwde schipperspaar Arnoud van Weelden en Joni Faasse zijn al heel wat bestemmingen afgevinkt. Ze dromen ervan om met hun eigen schip de Cura, bij wijze van verkapte huwelijksreis, de Donau af te varen.



VEEL WERK VOOR ONDERHOUD EN REPARATIE VAN MOTOREN

Piet en Teus Hoogendijk zijn de derde generatie van het bedrijf Hoogendijk Sliedrecht. Ook tijdens de Covid-19-periode moeten scheepsmotoren blijven draaien.

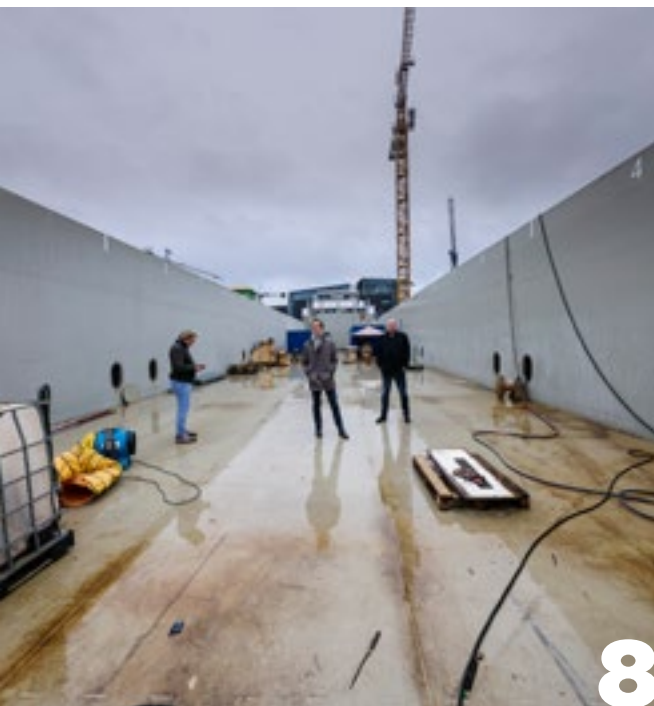
TVM Scheepvaart is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor scheepvaartleden van de TVM groep die drie keer per jaar verschijnt.

Hoofdredactie: Frank Woestenburg
 Eindredactie: Mayke de Munnik
 Redactie: Bert Jansma, Harm Vonk, Michael Nemethy e.a.
 Fotografie: Matty van Wijnbergen, Glenn Wassenbergh en Gerlinde Schrijver
 Vormgeving: Wouter Nijman | www.nijman.frl

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 @tvmalrt
 📘 www.facebook.nl/tvmverzekeringen

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



8

ELEKTRISCHE BINNENVAART SMAAKT NAAR MEER

De toverwoorden zijn schoon en innovatief. Afgelopen zomer werd de Nijmegen Max gedoopt. Binnen enkele maanden hoopt Nedcargo nog twee elektrisch aangedreven containerschepen in het water te hebben liggen.



12

'IK WIST NIET WAT ME OVERKWAM'

Oud-topturner Michel Bletterman verruilt de brug in de turnzaal voor de brug op een binnenvaartschip.



16

HINDERNISSEN OP DE MAAS

De laatste tijd zijn er steeds meer hindernissen op de Maasroute. Schipper Jan-Willem Vissers luidt de noodklok.

COÖPERATIE



24

SECTORSTUDIE

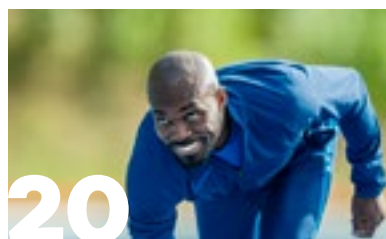
TVM, ING en TLN publiceerden een gezamenlijke sectorstudie om inzicht te geven in ondernemen in tijden van crisis.



25

COLUMN PETER VAN DAM

Bepalingen over gebreken die na de eigendomsoverdracht aan het licht komen. Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.



20

HOOGSTE TIJD VOOR VITALITEIT

Sprinter Churandy Martina begeleidt TVM'ers om in beweging te komen of te blijven met de Churandy Challenge.



34

EXPERT AAN HET WOORD

TVM stopt met certificering van binnenvaartschepen. Han Philipsen geeft een uitleg.

VAN DE DIRECTIE



We varen richting het einde van een bewogen jaar en helaas moeten we vaststellen dat corona het beeld blijft beheersen. Net als de meeste sectoren heeft de pandemie ook een grote aanhoudende impact op de binnenvaart.

Bepaalde sectoren draaien 20 tot 25 procent minder omzet, met negatieve uitschieters tot meer dan 60 procent. In het derde kwartaal bleek wel het aantal vaarbewegingen niet verder te dalen, maar waren de verdiensten minder door lagere tarieven van de bevrachters.

Vanuit TVM hebben we in deze economisch moeilijke en onzekere periode gelukkig ook twee positieve boodschappen. We zullen voor de binnenvaartsector de verzekeringspremies voor komend jaar niet verhogen, maar slechts een index toepassen. Daarnaast hebben we onlangs gecommuniceerd dat TVM 10 miljoen euro gaat betalen aan Nederlandse zakelijke klanten die actief zijn in Logistiek en Transport over weg en water. De actie, bedoeld om een wezenlijke bijdrage te leveren aan een gezonde toekomst van de gehele sector, is dus ook gericht op de binnenvaart. De uitbetaling vindt in 2021 plaats. Meer informatie over het proces en de voorwaarden zijn te vinden op de speciale informatiepagina tvm.nl/gezondetoekomst.

Overigens heeft de coronacrisis wel een onverwacht, maar daarom niet minder belangrijk neveneffect gesorteerd voor de pleziervaart. Doordat heel veel mensen ervoor hebben gekozen hun vakanties in eigen land door te brengen, is de verkoop van pleziervaartuigen flink gestegen. Vertier op het water heeft een nieuwe vlucht genomen. En dat is mooi. Hoe meer mensen de geneugten van het water ontdekken hoe beter, zolang dat maar op een veilige en gezonde manier gebeurt.

Tenslotte, in deze uitgave van TVM Scheepvaart besteden we vanzelfsprekend aandacht aan duurzaamheid, ook binnen onze sector een belangrijk thema, niet in de laatste plaats met het oog op de Green Deal. We hebben een reportage gemaakt over het containerschip Nijmegen Max, dat elektrisch vaart. Het bedrijf opereert multimodaal, hetgeen een andere belangrijke ontwikkeling is binnen Logistiek en Transport. Innovatie en duurzaamheid gaan wel degelijk hand in hand.

Ik wens u veel leesplezier.

Hendrik de Jonge
directeur

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.



‘Crisis is kans vo

De Europese Green New Deal gaat de samenleving drastisch veranderen. Het beteugelen van de CO2-uitstoot heeft grote gevolgen voor alle bedrijfstakken, inclusief de logistiek. Oud-premier Jan Peter Balkenende is een vurig pleitbezorger van die groene revolutie. “Dit is een tijd voor innovatie.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

Uitgerekend in het Centraal Ketelhuis in Amersfoort, een industrieel museumstuk ooit behorend tot de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM), wordt de groene toekomst van de mensheid besproken. Niemand minder dan oud-premier Jan Peter Balkenende is de bevlogen machinist die het vuur aanwakkert bij bedrijven, politici, wetenschappers en ook de kijkers naar het onlineprogramma TVM op woensdag.

Als voorzitter van de Dutch Sustainable Growth Coalition (DSGC), bestaande uit de ceo's van acht Nederlandse internationaal opererende bedrijven, is hij de stuwende kracht achter de veranderingen en innovaties op gebieden als energievoorziening, grondstofgebruik en voedselsystemen. Die transformaties bieden een perspectief van duurzame welvaart en kansen voor iedereen, aldus het gezelschap van multinationals als Shell,



or innovatie'

Vlnr: Tim Houter, Jan Peter Balkenende, Rick Nieman, Arjan Bos en Marco van den Bosch

KLM, DSM, Unilever en AkzoNobel.

Coronacrisis of niet, het is in zijn ogen juist een passend moment om nu de zorgen over de klimaatverandering te vertalen naar innovatie. "Vaak zie je dat in moeilijke omstandigheden, na een oorlog, grote crisis of andere trieste gebeurtenis, de gelegenheid ontstaat om dingen nieuw en anders aan te pakken", zegt Balkenende, tussen 2001 en 2010 politiek leider van het CDA en in die periode acht jaar achtereen minister-president in vier kabinetten. "Dan kijken mensen om zich heen en denken: 'Hé, wacht eens even, wat gebeurt er allemaal?'. Neem bijvoorbeeld het probleem van de verkeerscongestie, en dan ineens werken we door corona allemaal thuis. Je krijgt ineens discussie over de voor- en nadelen van thuiswerken. Het blijkt dus dat je dingen anders kunt organiseren om de congestie te voorkomen."

Balkenende (64), tegenwoordig hoogleraar Governance, Institutions and Internationalisation aan de Eras-

mus Universiteit Rotterdam, heeft zojuist deelgenomen aan een toekomstdiscussie in 'TVM op Woensdag' onder leiding van tv-presentator Rick Nieman. In een panel samen met Tim Houter (Hardt Hyperloop), Marco van den Bosch (van de vliegende auto's van Pal-V) en Arjan Bos (TVM) bespreekt hij de mogelijkheden die in de toekomst van een samenleving zonder uitstoot van schadelijk emissies verscholen liggen.

Hyperloop

Balkenende zegt onder de indruk te zijn van hun verhalen. Vooral het betoog van Houter ("De hyperloop is een soort trein in een buis met nauwelijks luchtweerstand, geschikt voor zowel personen als goederen") appelleert aan zijn innovatiedrang. "Ik vind dat een geweldig idee. Ik heb in Japan gezien hoe belangrijk een snelle trein

is voor langeafstandsvervoer."

Als hij hoort dat de hyperloop een vergelijkbare snelheid kan behalen als een vliegtuig, maar niet de lucht in hoeft en geen last heeft van wind, regen of sneeuw, is hij enthousiast.

"Vaak zie je dat na een grote crisis de gelegenheid ontstaat om dingen nieuw en anders aan te pakken"

"Dit klinkt als een vervoerssysteem passend voor heel Europa. Maar zorg wel dat je meteen dominant bent en geen gedoe krijgt over de systemen van andere landen." Houter stelt Balkenende gerust. "We hebben al een Europese hyperloop-standaard afgesproken. Niemand hoeft over te stappen bij de grens." >

Ook de Pal-V, een vliegende auto op basis van een tweemotorige gyrocopter, is zo'n gedurfde noviteit. Uitvinder van Marco van den Bosch zegt tot zijn spijt dat zijn vinding nog op fossiele brandstof draait, simpelweg omdat de huidige generatie batterijen nog te zwaar is. Maar zodra de batterijen lichter worden, zal hij de Pal-V (kosten vanaf 299.000 euro) op elektriciteit laten opereren. "Het enige dat we nodig hebben is een start- en landingsbaan van 400 meter bij de afslagen van snelwegen", vertelt Van den Bosch.

Balkenende klinkt instemmend: "Ik heb de vliegende auto gezien op de Autosalon in Genève en daar was veel belangstelling voor."

Het zijn zulke vindingen die volgens hem bijdragen aan de nieuwe tijdgeest, waarin Europa, de VS, China, Japan en de andere geïndustrialiseerde landen invulling moeten geven aan het Klimaatakkoord van Parijs (2015). Doelstelling is om de fossiele

brandstoffen uit te faseren en zo veel mogelijk energie op te wekken uit zon, wind en water.

Het mooie is, zegt Balkenende na afloop van de toekomstdiscussie, dat alle bedrijven, ondernemers, kenniscentra, universiteiten en hun wetenschappers hun eigen toekomst kunnen schetsen in die groene wereld.

Circulaire economie

Want regels zijn er (nog) niet en moeten vooral ook niet van tevoren worden opgelegd, om het ongebreidelde denken aan nieuwe ideeën en oplossingen niet al bij voorbaat te begrenzen. "Het is veel mooier als ondernemingen de intrinsieke overtuiging hebben en nadrukkelijk kiezen voor vergroening, dan daar op een zakelijk handige manier op in te spelen. Circulaire economie als overtuiging werkt veel krachtiger dan alleen maar als een redelijk excuus."

De urgentie tot ingrijpen is voor

hem zonneklaar en daarom omarmt hij ook de Green New Deal, het veranderingsprogramma van de Europese Unie waarin wordt ingezet op die vergroening van productieprocessen en vervoersstromen.

"Waarom? Dat heeft te maken met de kwaliteit van de toekomst, van toekomstige generaties, het heeft te maken met het leven op deze planeet. Dat zijn de zorgen van iedereen – dus ook van mij. Het streven naar duurzaamheid heeft te maken met een wereld die we kunnen doorgeven aan de volgende generatie."

Dat rentmeesterschap vraagt om snel ingrijpen. Want zonder reductie van CO2 en aanhoudende klimaatverandering zullen we te maken krijgen met natuurrampen van ongekennde omvang, is zijn overtuiging. Hij wijst naar TVM en naar andere verzekeraars, die in de toekomst ongeëvenaarde bedragen aan schades zullen moeten uitkeren. "Je bent nog niet





klar met het herstel van de ene natuurramp of de volgende dient zich alweer aan.”

Toch ziet hij kansen op alle terreinen om het tij te keren. Dat geldt ook voor de logistieke sector. “Ik heb de wereld van TVM en van de logistiek goed bekeken en ik heb een eendeloze serie artikelen gezien in de TVM Actueel van voorbeelden hoe je ook in het vervoer anders kunt werken. Denk aan rijden in auto’s met zonnepanelen, vrachtschepen met zonnepanelen, varen op LNG en straks vervoer op waterstof. Denk ook aan het toepassen van data, zodat je voorkomt dat schepen en auto’s leeg moeten bewegen. In elke sector is wat te doen om een bijdrage te leveren aan het thema duurzaamheid.”

Groene verandering

De snelheid waarmee de groene verandering zal plaatsvinden, gaat volgens Balkenende “nooit snel genoeg”. “Dat is ook logisch: daarvoor zijn de uitdagingen ook veel te groot. Maar je merkt dat de klimaatverandering overal aan de orde is en dat de maatregelen aan kracht en urgentie winnen. En je merkt ook dat niet alleen landen en groepen landen voorwaarden van bovenaf stellen, maar ook dat bedrijven, klanten en alle stakeholders in de keten vergroening gaan eisen. Het zijn allemaal uitingen van het feit dat iedereen beseft dat we rekening moeten houden met het thema klimaat. We moeten anders omgaan met energie.”

Dat president Donald Trump wederom plaatsmaakt voor president-elect Joe Biden, is voor Balkenende een zorg minder. Immers, Trump onderschreef het klimaatakkoord van Parijs niet en stimuleerde in de VS juist het gebruik van fossiele brandstoffen als

olie en kolen.

“We waren destijds ontzettend blij dat er eenheid was in Parijs. Ik heb zelf meegemaakt dat in 2009 in Denemarken het zwaar tegenviel, omdat de VS en China geen bindende afspraken wilden maken”, herinnert de oud-pre-

‘Circulaire economie als overtuiging werkt veel krachtiger dan alleen maar als een, redelijk excuus’

mier zich. “Parijs was anders. Maar Trump wordt president en hij zegt met veel aplomb: ‘Ik stap uit de afspraken van Parijs’. Prompt zie je een toenadering tussen Europa en China. Het is ontzettend belangrijk dat de VS meedoen en een leidende rol gaan vervullen in de energietransitie. Ik heb gemerkt dat president-elect Biden wel degelijk een ander spoor wil gaan bewandelen.”

Aan de elektrificatie van het wagenpark valt volgens hem niet meer te ontkomen. “Tesla is een gamechanger geweest, dat is evident. China heeft de productie van elektrische auto’s flink opgevoerd. Kijk je naar het aantal elektrische auto’s op het totaal, dan is dat nog maar gering. Als je het aantal nieuwe verkopen ziet, dan groeit dat hard.”

Balkenende ziet echter dat prijs van zulke auto’s omlaag gaat, de vraag toeneemt en het aantal laadpunten gestaag uitbreidt. De actieradius is voor hem nog een breekpunt om zelf over te stappen. “Het is nog niet praktisch”, vindt hij. “Maar ik ben een Mercedes-rijder en de volgende zou wel eens een EQE kunnen worden.” <



Elektrische binnenvaart smaakt naar meer

Na de doop van de Nijmegen Max afgelopen zomer hoopt Nedcargo binnen enkele maanden nog eens twee elektrisch aangedreven containerschepen in het water te hebben liggen. Schoon en innovatief, dat zijn de twee toverwoorden.

tekst: Yoeri van den Busken
beeld: Matty van Wijnbergen



Bert van Grieken, Taeke van Turenhout (Innovated Shipping) en Diederik Antvelink (Nedcargo) (vlnr) zijn laaiend enthousiast over elektrisch aangedreven schepen.

Op 2 juni van dit jaar hieven Diederik Antvelink en Bert van Grieken het glas. De zon stond hoog aan de hemel, ze gleden geruisloos met 21 kilometer per uur door het Haringvliet. De lakmoesproef was geslaagd. In de hightech stuurhut spraken de schippers van dienst en andere betrokkenen dolenthousiast over de mogelijkheden van de Nijmegen Max, die door twee krachtige elektromotoren werd aangedreven.

“Het blijft prachtig voor het eerst een schip te zien varen waar je maandenlang aan gewerkt hebt”, zegt Antvelink, directeur van Nedcargo. “Iedereen aan boord zag: alles doet het, hij reageert direct op het roer en binnen een scheeps lengte ligt-ie stil. Het is zo’n fluwelen gevoel dat je ook in een elektrische auto hebt.”

Voor de initiatiefnemers was het de volgende belangrijke stap op weg naar hun doel: de vervuulende uitstoot van de binnenvaart te lijf te gaan. Vier

partijen waren betrokken bij de lancering van de Nijmegen Max, die inmiddels pendelt tussen de Keizerstad en Rotterdam: Nedcargo (eigenaar en initiatiefnemer), BCTN (exploitant), Concordia Damen (bouwer) en Innovated Shipping (scheepsmanagement). Kosten: 4,5 miljoen euro.

Voor verrassingen kwamen ze volgens Antvelink niet te staan. “Er zijn altijd een paar bijzondere momenten: als het schip casco voor het eerst in Nederland arriveert, daarna de proefvaart en tot slot de doop. Dat vier je even met z’n allen. Maar de volgende dag was het alweer ‘business as usual’”

Want in september diende de volgende fase zich aan. Twee soortgelijke schepen, die vanwege het coronavirus met vertraging uit China kwamen, liggen sindsdien op de werf van Concordia Damen in Werkendam. Deze weken

wordt de laatste hand gelegd aan het afbouwen van de Den Bosch Max Blauw. De proefvaart staat gepland in week 51, net voor kerst. Twee maanden later moet de Den Bosch Max Groen volgen. Antvelink: “De Nijmegen Max

‘Succesvolle samenwerking brengt elektrische schepen in de vaart’

is iets minder innovatief dan deze schepen. Heeft minder specifieke afmetingen. En vanwege de roerpropellers moet de Den Bosch Max nog beter manoeuvreerbaar zijn en minder energie gebruiken.”

Maximaal

De toevoeging ‘Max’ in de naamgeving staat bij deze producties voor >

maximale lengte, maximale laadcapaciteit en een maximale reductie van emissie en brandstofverbruik. “Het zijn identieke schepen, echt gebouwd voor het verkeer tussen Den Bosch en Rotterdam”, zegt Bert van Grieken, zelfstandig adviseur en projectmanager voor verduurzaming van de binnenvaart. “Ze zijn negentig meter lang, maar hebben wél de breedte van een

Helemaal emissieloos zijn de schepen nog niet; op dit moment wordt de elektriciteit aan boord opgewekt door dieselgeneratoren in het voorschip. Het streven is te gaan varen met batterijpakketten. Binnen een jaar moet er op het terrein van Engie in Nijmegen een multifunctioneel laadstation zijn, waar de batterijcontainers opgeladen en gewisseld kunnen worden.

“Wat je hiervoor nodig hebt, is een container met een standaard aansluiting voor de stroom die je aan boord kunt gebruiken”, zegt Van Grieken. “Hoe die stroom precies in die container opgeslagen wordt, is niet zo heel belangrijk.

Nu is het een batterij en hopelijk is het over vijf jaar een batterij die nóg krachtiger is. Dan kun je die dieselgeneratoren laten vallen. En misschien ontstaat ooit de mogelijkheid om met waterstof te werken. Maar je stopt de technologie in elk geval niet tien jaar vast in het schip en als scheepseigenaar hoef je ook niet te investeren in die batterijen; die kun je aan boord zetten en wegvaren. Dat is het mooie van dit concept. Toen we hiermee begonnen, was de gedachte: we weten niet hoe we uiteindelijk honderd

procent elektrisch gaan varen, maar laten we een schip zo inrichten dat je in de toekomst verschillende stroombronnen kunt gebruiken. Dan ben je flexibel.”

Pionieren

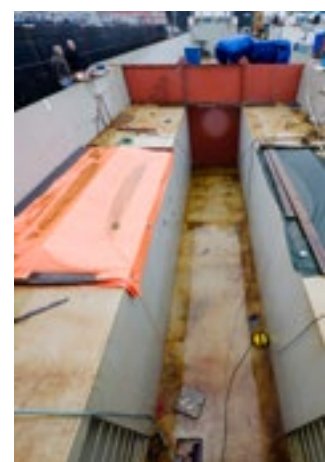
Van Grieken werkte eerder voor de logistieke dienstverlener Nedcargo en is degene die vanaf het begin – drie jaar geleden – Antvelink wist mee te krijgen. “Er vaart momenteel geen schip rond met die wisselcontainers. De eerste ‘proof of concept’ moet dus nog plaatsvinden. Dat zal begin volgend jaar gebeuren met de Alphenaar, ook een schip dat door Concordia gebouwd is in opdracht van Nedcargo. Het blijft in deze fase een beetje zoeken en pionieren. Daarom kun je ook niet zonder een consortium van partijen die allemaal iets meebrengen, waardoor het idee gaat leven. Het is geen volgende stap in iets bestaands, maar een compleet nieuwe opzet. Tegen de juiste condities kun je hier als scheepseigenaar prima gebruik van maken. Een andere oplossing zie ik op korte termijn niet. Zelf investeren in vaste batterijen aan boord is onbetaalbaar en waterstof is nog echt te ver weg.”

De Nijmegen Max werd door verschillende media al gebombardeerd tot ‘de Tesla onder de containerschepen’. “En dan ben ik Elon Musk”, zegt Diederik Antvelink geschermend. “Dit

‘De eerste keer ben je alles aan het herkauwen, maar inmiddels kunnen we lezen en schrijven met elkaar’

normale honderdwtintiger, namelijk 11 meter 45. Doordat je geen grote machinekamer nodig hebt, kun je toe met een relatief kort achterschip. Daarmee win je in de rest van het schip weer ruimte voor je lading.”

Binnenkort kunnen op één schip zesduizend containers extra per jaar vervoerd worden. Van Grieken: “We wilden een elektromotor achterin, want dan is de rompvorm optimaal en kun je een maximale hoeveelheid containers plaatsen. Dat was de drie-eenheid waarnaar we op zoek waren.”





is al het derde schip waar ze die naam op plakken. Wij doen dat niet. Ik maak liever de vergelijking met een torpedo. We hebben eerder een schip gebouwd – de Forever – met precies dezelfde lengte. Daar konden meer containers in, maar door een heel grote machinekamer had hij een dikke kont. Als ie leeg was, paste hij niet onder de brug. En als ie gas gaf, zoog hij veel water aan. Dat kostte meer energie, dus diesel. Ons idee was toen: kunnen we die kont niet als een torpedo maken, waardoor hij een stuk efficiënter gaat varen? Met dat ontwerp gingen we bij al die bouwers langs. Kwamen ze telkens terug met tekeningen waar ze toch weer een dieselmotor voor die elektromotor hadden gezet. Niemand durfde het aan, behalve Concordia.”

Hij zweert inmiddels bij het bedrijf uit Werkendam, waar de komende wintermaanden weer twee Max-feestjes te vieren zijn. “De eerste keer ben je alles aan het herkauwen, maar inmiddels

kunnen we lezen en schrijven met elkaar. Innovated Shipping doet het management en begeleidt de afbouw. Die mannen kennen elk boutje en moertje op die schepen. En Bert is onze spin in het web. Het is net als met een huis. Je moet er elke dag zijn om te zorgen dat het perfect wordt.”

Zijn honger is voorlopig niet gestild. “Ik ben blij dat Bert destijds heeft doorgezet, want dit smaakt naar meer. Mijn ambitie is twintig van deze schepen in de vaart brengen. Dat getal heb ik in mijn hoofd zitten, ik weet ook niet waarom. We hadden er drie, maar die zijn verkocht. Nu zouden we er gemiddeld twee per jaar kunnen doen. Ik vind het een leuke wereld, de binnenvaart. Geen piepers. Houden van aanpakken. Als er iemand komt solliciteren en ik hoor dat hij een kind is van schippers, roep ik meteen: ‘Aan nemen!’ Die mensen werken altijd, lossen dingen zelf op. Het zijn allemaal pure ondernemers.” <

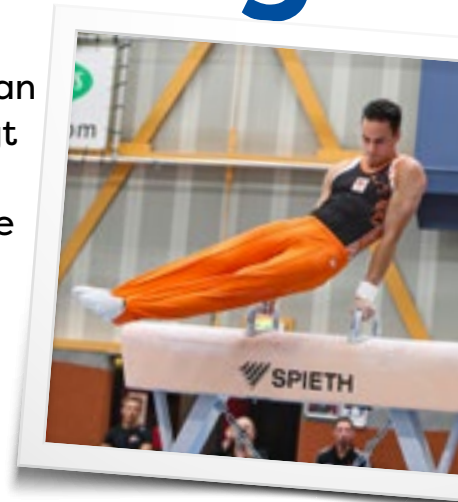


Geruisloos van de ene naar de andere brug

Jarenlang droomt topturner Michel Bletterman van olympisch goud. Als die droom in duigen valt, volgt een telefoontje van neef Mike. Dat telefoontje biedt Bletterman een toekomst in de vaart, eentje met opvallend veel raakvlakken met topsport.

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Glenn Wassenbergh



Kijk niet terug naar de teleurstelling van gisteren, maar leef met de droom van morgen.' Het is dat Michel Bletterman met zijn 28 jaar te jong is voor oubollige wandtegelwijsheden, anders kan de zinspreuk zomaar prominent bij de Fries thuis in de gang hangen. Als lid van de Nederlandse turnselectie jaagt hij, aan de zijde van grote namen als Epke Zonderland en Yuri van Gelder, jarenlang zijn droom achterna om ooit: schitteren op de Olympische Spelen. Gelukkiger dan op de top van de Olympus, zo is decennialang zijn heilige overtuiging, kan een sterfelijk mens niet worden.

Hoe weerbarstig blijkt evenwel ook ditmaal de bittere realiteit. Op een sombere maandagavond in oktober 2019 barst in de Hans Martin Schleyer Halle in Stuttgart zijn diep gekoesterde wensdroom uiteen als een zeepbel bij windkracht 7. Drie jaar na de Olympische Spelen van 2016 in Rio plaatst de mannenploeg zich niet voor Tokio 2020. Bletterman kan zich dat moment van intense teleurstelling nog altijd levendig voor de geest halen.

"Daar sta je dan. Ineens heb je niets meer." Wat zich vrijwel meteen opdringt, is die ene onvermijdelijke vraag.

"En nu?"

Tweeëntwintig jaar lang staat zijn leven van Bletterman in het teken van turnen, de sport waarin hij alles op alles zet als rond zijn twintigste blijkt dat zijn droom om piloot op een F-16 gevechtsvliegtuig te worden niet in vervulling kan gaan. Als gymnast doet hij mee aan vier WK's en drie EK's en heeft in het voorjaar van 2016 tijdens het Olympisch Kwalificatie Toernooi in Rio de Janeiro een groot aandeel in

het binnenhalen van een olympisch startbewijs voor de Nederlandse mannenploeg. Na inschatting van de medaillekansen door turnbond KNGU en NOC*NSF moet Bletterman zijn plek in TeamNL echter afstaan aan ringenspecialist Yuri van Gelder.

De rest is geschiedenis.

Blessures en stagnerende prestatiecurve

Bletterman ondergaat het gelaten. Er nu op terugkijkend wordt hem duidelijk dat door blessures en een stagnerende prestatiecurve het heilige vuur dan al behoorlijk gedoofd moet zijn geweest. "Dat OKT in Rio was mijn beste wedstrijd ooit. Toch was ik niet meer dan reserve voor de Spelen. Zo hard is topsport nu eenmaal. Ik had gewoon beter moeten zijn. Je moet de oorzaak namelijk altijd bij jezelf zoeken en nooit bij een ander. Blijkbaar was ik niet goed genoeg. Zo'n conclusie maakt dat je gaat nadenken."

Zijn loopbaan sleept zich daarna nog een aantal jaar voort. In 2017 en 2018 wordt hij zelfs nog nationaal kampioen op het onderdeel brug, al hij bereidt zich dan al voor op een leven na het turnen. In de late herfst van zijn turncarrière betrapt hij zichzelf er steeds vaker op dat hij enigszins jaloers kijkt naar mensen die werken en een vast salaris krijgen, waar hij moet zien rond te komen met zijn stipendium van NOC*NSF. "Ik wilde wel eens weten wat werken is."

De arbeidsmarkt is voor Bletterman een parallel universum. Bij het betreden

van die wereld waarvan hij nauwelijks weet heeft hij te zijn beland in een waar doolhof. Hij oriënteert zich op verschillende beroepen. Sportmarketeer. Turntrainer. Marechaussee. Fitnessinstructeur. Politieagent. Het is (of wordt) het allemaal net niet.

En dan, in maart 2020, komt daar ineens dat verlossende telefoontje. Zijn neef Mike Bletterman is al jarenlang tweede kapitein van binnenvaartschip Schloss Rheinsberg van GEFO Gesellschaft für Oeltransporte mbH uit Hamburg, een 110 meter lange tan-

'Daar sta je dan.
Ineens heb
je niets meer'

ker die onder meer butaan en propaan vervoert. Aan de telefoon herinnert hij hem aan de gesprekken die beiden al jaren voeren. Telkens terugkerend thema: "Hoe vet zou het zijn om ooit samen op zo'n schip te varen?"

Vacature

Er blijkt een plek vrijgekomen op het schip. Nou, wat denkt-ie ervan? Is het niet wat voor hem om op die vacature te solliciteren? Bletterman hoeft geen seconde na te denken. De ex-topsporter hunkert naar zekerheid op de arbeidsmarkt, maar gruwelt van een kantoorbaan van negen tot vijf. Voor het eerst van zijn leven schrijft hij een sollicitatiebrief. "Het was meteen bám." >

Michel Bletterman wordt door zijn nieuwe collega's 'op handen' gedragen. "Je werkt, net als in de sport, in een team dat wil presteren."



Zo is hij het ene moment turner en het volgende moment matroos. Bijna geruisloos stapt Bletterman over van brug in de turnzaal naar de brug op het

zelfs al een vast contract als deksman. Hij voltooit de opleiding Matroos Binnenvaart, waarna hij zich lichtmatroos mag noemen. Bletterman is ook in de binnenvaart ambitieus. "Ik wil nog de opleiding tot schipper doen, dan word je stuurman. De volgende stap is om het te schoppen tot kapitein." Niet dat hij eigen baas wil worden, haast hij zich daaraan toe te voegen. De Fries kent inmiddels het schipperslatijn. "Koop je boot en werk je dood."

Laat hem maar lekker in loondienst blijven. Eén maal per maand wordt Bletterman in zijn woonplaats Leeuwarden opgehaald. Van daaruit gaat het met een busje naar de Europoort of de Lekhaven in Rozenburg, waar de Schloss Rheinsberg klaarligt voor een

trip van twee weken langs havens in Nederland, België en Duitsland. Na gedane arbeid is hij twee weken aan wal. Lachend: "Ik ben dus eigenlijk vijftig procent van het jaar vrij."

Op de allereerste trip kijkt de oud-turner zijn ogen uit. "Nooit geweten dat er zoveel techniek aan boord van een schip is. Ik heb er ook nooit bij stilgestaan hoe groot zo'n schip eigenlijk is en hoe belangrijk de binnenvaart is. Voordat ik voor het eerst opstapte, had ik nog nooit van mijn leven op een echte boot gezeten. Sterker: ik had tot dat moment nog nooit van mijn leven écht gewerkt."

"Ik stond daar aan boord en had echt iets van: pfff... En nu? Wat moet ik in 's hemelsnaam doen? De eerste twee weken heb ik eigenlijk alleen maar om me heen gekeken. Ik bedoel: wat kan zo'n schip? Om daarachter te komen ging ik echt op onderzoek uit." Als Bletterman iets ziet gebeuren waar

'Je moet de oorzaak namelijk altijd bij jezelf zoeken en nooit bij een ander. Blijkbaar was ik niet goed genoeg'

schip. "Er was zelfs geen tijd om aan het gevreesde zwarte gat te denken." De overgang gaat zo snel, dat het aftrainen erbij in schiet. Van zesentwintig uur per week in de turnzaal gaat het naar nul. Het deert hem niet, al zijn tijd gaat op aan zijn nieuwe roeping.

Na drie maanden proeftijd krijgt hij



Michel Bletterman: “Ik wil nog de opleiding tot schipper doen, dan word je stuurman. De volgende stap is om het te schoppen tot kapitein.”

hij geen weet van heeft, vraagt hij honderduit. Ook tijdens zijn werk wil hij voortdurend weten of hij levert wat er van hem wordt gevraagd. “Ziet het er goed uit? Kan ik het soms beter doen? Ik stel dat soort vragen honderduit. Als topsporter heb ik geleerd op de juiste wijze om te gaan met kritiek. Ik zie het als positief en vraag hoe ik het beter kan doen als iets verkeerd gaat. Dat eigen initiatief nemen heb ik echt meegenomen uit het turnen.”

Onderaan de ladder

Hij belandt in de 24/7-vaart en begint, zoals het betaamt, onderaan de ladder. “Mijn eerste taak was om het hele dek en alle leidingen te verven. Roest van het metaal bikken, dan schoonmaken en vervolgens met yellow/green-verf in de weer.” Niet dat hij ooit eerder gewerkt heeft met tweecomponenten primer op basis van epoxy met polyamide verharder. “Man, ik had zelfs nog

nooit van m’n leven een kwast in handen gehad. Ik had echt iets van: schiet mij maar lek.”

Door een sluis gaan, ook zoiets. “Ik wist niet me overkwam. Wanneer je daar met zo’n enorm schip voor de eerste keer daadwerkelijk in ligt en omhoog en omlaag gaat, da’s echt iets, hoor.”

Blij als hij is met de geboden kans steekt Bletterman zijn handen met graagte uit de mouwen. “Soms is het hard werken, ook ’s nachts. Maar eerlijk gezegd zie ik dit amper als betaalde arbeid. Je hebt zó veel minder stress dan in de topsport. Je moet wel presteren, alleen staat er niet de hele dag iemand naast je zegt dat je dit of dat moet doen. Je werkt, net als in de sport, in een team dat wil presteren. Soms moet je best wel aanpopen bij laden of lossen, maar dat is helemaal niet erg.” Lachend: “Nu weet ik pas hoe verwend ik was als topsporter. Alles werd altijd

voor me geregeld. Nu moet ik mijn eigen broek ophouden.”

En toch. Topatleet ben je tot de laatste snik, zo merkt hij. “Hard werken, discipline bewaken, respect hebben voor de mensen met wie je werkt, het komt altijd en overal terug. Ook op dit schip. De inmiddels overleden bondscoach Mitch Fenner had op weg naar de Olympische Spelen van Rio een slogan bedacht voor de nationale selectie. One Team, One Goal. Die term gebruik ik ook heel vaak aan boord. We vormen één ploeg en hebben één taak: zo goed mogelijk werken en zo veilig mogelijk thuiskomen. Onderdeel uitmaken van zo’n ploeg mannen vind ik schitterend. Eens een team player, altijd een team player. Er is alleen één groot verschil. Alles waar het tijdens mijn turncarrière aan ontbrak, lukt nu wel. Ik voel me echt bevrijd en ben op het water gelukkiger dan ik ooit in de turnzaal was als topsporter.” <

Hindernissen op

Jan-Willem Vissers (35) vertegenwoordigt de vijfde generatie van een onversneden schippersfamilie. De binnenvaart is zijn lust en zijn leven. Maar de laatste tijd komt hij steeds meer hindernissen tegen. Tijd om de noodklok te luiden.

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Glenn Wassenbergh

Een herfstochtend in IJmuiden. Het is stil aan de waterkant. Jan-Willem en Sabine Vissers drinken koffie in de woonkamer. Hun jongste zoon Jonathan laat met een grijper van Lego zien wat zijn vader ergens die nacht te wachten staat. Dan worden tientallen staalrollen in de Amicitia gehesen, om een paar uur later koers te zetten naar Maastricht. De door vele wateren gewassen schipper had het werk liever bij daglicht willen uitvoeren. Maar ook hij is overgeleverd aan de 24-uurs-economie.

Ze hebben hun wereld drastisch zien veranderen. Allebei komen ze uit een schippersnest. “Mijn schoonouders varen nog steeds”, zegt Jan-Willem Vissers. “Net als mijn zusje. En een oom. Andere familieleden zijn inmiddels gestopt. Wat ik van mijn eigen tak weet, is dat we ongeveer



de Maasroute

vanaf het begin van de vorige eeuw op het water zitten. Wij waren internationaal georiënteerd. Frankrijk, Duitsland, België. Mijn vader voer geregeld naar Parijs, daar heb ik nog oude filmbeelden van.”

Jan-Willem Vissers volgde het traditionele pad. De eerste zes jaar een leven aan boord, vervolgens naar een internaat. “De binnenvaart zit in mijn DNA, zonder twijfel. Ik heb de technische school gedaan – met staal en ijzer als specialisme – en een jaar stage gelopen in een trappenfabriek. Schitterend materiaal. Ik kon er alleen slecht tegen dat ik elke dag aan dezelfde poort stond. Dit is niks voor mij, dacht ik. Terwijl mijn vader nog zei: ‘Ik zou niet gaan varen als ik jou was.’ Maar vroeger zat er ook gewoon een heel ander tempo in. Waar mijn vader een maand nodig had om naar Parijs te varen, doen ze het nu in zes

dagen. Op zich een logisch verhaal, het is de ontwikkeling van de tijd.”

Terugloop

Voorheen trokken Jan-Willem en Sabine Vissers met de 86 meter lange en 10 meter 50 brede lange Amicitia (laadvermogen: 1789 ton) regelmatig verschillende grenzen over. Tegenwoordig blijft het beperkt tot België. Voor het welzijn van drie opgroeiende kinderen verkleinden ze hun werkgebied. Matthias, de oudste zoon, verblijft inmiddels door de week op een internaat.

Nu pendelt het schippers-echtpaar voor PTC – de Particuliere Transport Coöperatie – hoofdzakelijk op de Maas tussen IJmuiden en Maas-tricht. “Wat wij doen, sterft wel een beetje uit. In de tijd dat Sabine en ik

naar een internaat gingen, rond 1990, waren er ongeveer vijftienduizend binnenvaartbedrijven. Nu zijn er nog maar vierduizend over, waarvan drieënhalfduizend gezinsbedrijven zijn. Het aantal kinderen op een internaat neemt enorm af. Vroeger waren het per definitie gezinsbedrijven. In het weekend lig-

‘Want wie koopt die schepen als de schipperskinderen het niet meer willen?’

gen we vaak in IJmuiden tussen zes of zeven schepen. Dan zijn wij het enige gezin. Die terugloop is extreem.”

Vergeet de romantiek en het vrijheidsideaal, zegt Vissers dan ook. >





Jan-Willem Vissers: “Waar je dagelijks tegen aan loopt, is het gebrek aan goed onderhoud. Er zijn projecten die niet afgemaakt worden. Nieuwe sluisdeuren die na twee weken niet meer functioneren.”

“Dat beeld is erg ouderwets. Als je het alléén daarvoor doet, ga je op je gezicht. Natuurlijk is er bij ons sprake van een diepewortelde passie, anders zou je wel iets anders gaan zoeken. Wij doen echt iets unieks. Als je ziet wat wij aan tonnen vervoeren over het water... Dat kan niet eens over de weg. Maar opvolging is een belangrijk thema in de binnenvaart. Want wie koopt die schepen schepen als de schipperskinderen het niet meer willen?”

‘Ik wil geen boeman zijn, ik wil alleen maar dat de situatie verbetert’

Vissers is 35. Hij denkt op de helft van zijn arbeidzame leven te zitten. “Ik reken mezelf niet rijk. Gezien de huidige situatie in Nederland ben ik tot

mijn zeventigste nog wel bezig. Dit is heel specialistisch werk en door de schaarste verdienen we nog steeds een goede boterham. Maar in onze bedrijfstak hebben we de laatste jaren wel steeds meer te maken met zware concurrentie.”

Te veel gedoe

Na vier jaar op de Maas kan hij het traject wel dromen. Van achterover leunen is daarentegen geen sprake. “Daarvoor is er de afgelopen periode te veel gedoe geweest”, zegt Vissers. “Waar je dagelijks tegen aan loopt, is het gebrek aan goed onderhoud. Er zijn projecten die niet afgemaakt worden. Nieuwe sluisdeuren die na twee weken niet meer functioneren... Op sommige plekken stort de boel gewoon in. Van elk sluiscomplex is er wel één sluis kapot. Dan hoor je: ‘We hebben tien jaar geleden alles gerenoveerd’. Dat

kan, maar kennelijk is er slecht materiaal gebruikt. Wat ik af en toe aan kritiek over de marifoon hoor, kan ik beter niet herhalen. De strekking van het verhaal: ze moeten niet te veel spullen uit China halen.”

Ironisch genoeg werd hem laatst per e-mail door Rijkswaterstaat gevraagd mee te werken aan een enquête over de bediening op afstand van de sluisen. Daar had Vissers wel iets over te vertellen. “Maar we konden het digitale formulier niet openen, ook niet nadat we drie verschillende linkjes doorgestuurd hadden gekregen. Dat vond ik wel typerend. Want die afstandsbediening is een drama. Ze zitten op vijftig kilometer. Dus als er een deur kraakt, zullen zij dat nooit horen. Alles gaat stuk zonder dat ze het in de gaten hebben. Ik ben eens naar boven geklauterd om de hond aan wal te zetten. Viel de trap uit de muur... Daar maak je dan melding van. ‘Heel goed dat u dat doet’, is dan de reactie. Terwijl ik denk: misschien zou je eens een controlerondje

moeten lopen.”

“Iemand die normaal niet op de Maas vaart, ergert zich groen en geel. Wij proberen ons aan te passen. Elke dag gaan er vier, vijf schepen van ons door die sluzen, dus we zijn aardig op de hoogte van de problematiek. Via ons collectief proberen we wat druk uit te oefenen. Ik wil geen boeman zijn, ik wil alleen maar dat de situatie verbetert. Vooropgesteld: aan de mensen op die sluzen mankeert niets. Het gaat om de aansturing; daar krijgen wij weinig grip op. Je zou sommige mensen even wakker willen schudden. Schijnbaar ziet Rijkswaterstaat niet de urgentie van het feit dat wij het Just-in-time-systeem moeten hanteren. Als ik wegvaar, willen onze opdrachtgevers bijna op de minuut weten hoe laat ik in IJmuiden of Maastricht ben.

Met alle beperkingen en hindernissen is dat bijna niet meer in te schatten. Het traject IJmuiden-Maastricht zou je op je sloffen in vierentwintig vaaruren moeten afleggen. Tegenwoordig kunnen het er ook dertig zijn. Een marge van zes uur is echt veel te veel. Extra drukte kun je altijd verwachten, maar niet doordat een sluis slecht werkt of doordat het afschutten onnodig lang duurt.”

‘Groene lobby’

Waar Vissers op het Maastraject eveneens mee te maken heeft, is wat hij ‘de groene lobby’ noemt; hoewel het een nobel streven is, ziet hij van dichtbij de keerzijde van het grootschalige project Natura 2000 – een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. “Nederland is eerst tien-

tallen jaren bezig geweest de kanten van de waterwegen te verstevigen en netjes te maken. Maar omdat het onder meer slecht is voor de wormen en de bevers worden op diverse plaatsen stenen weer weggehaald en storten oevers in. Ik kom langs plekken waar je zo onder het weiland kan kijken. Wortels spoelen vrij, bomen vallen om en drijven vervolgens rond in de Maas. En dat is weer gevaarlijk voor mijn schroeven.”

“Het ideale plaatje en de werkelijkheid liggen nog ver uit elkaar. Ik weet nog goed dat het plan gepresenteerd werd. Samen met mijn vader zat ik destijds bij die presentatie. Ik hoorde mensen om ons heen al zeggen: ‘Hier gaan we problemen mee krijgen.’ Of de politiek al doorheeft wat er allemaal gaande is, betwijfel ik.” <



Hoogste tijd voor vitaliteit

Nu heel Nederland op de zolderkamer of aan de keukentafel zijn of haar werkweek vult, beeldbellen meer regel dan uitzondering is en het isolement van kantoor bijna als normaal begint te voelen, is het de hoogste tijd voor vitaliteit. Weg met de coronakilo's, nu meer dan ooit.

tekst: Harm Vonk

beeld: Matty van Wijnbergen

De uitbraak van het coronavirus heeft ons in onzekere tijden gebracht. Die onzekerheid brengt werkstress met zich mee. In een onderzoek van vakbond CNV onder 2500 werknemers gaf ruim een derde aan in de situatie van thuiswerken een hogere werkdruk dan voorheen te ervaren. Bij 21 procent is het ziekteverzuim op het werk toegenomen. Eén op de tien van hen zit door de crisis aan tegen een burn-out.

Uit onderzoek van het World Economic Forum blijkt bijvoorbeeld dat medewerkers met een goede gezondheid gemiddeld 83 procent productief zijn, tegenover 65 procent bij medewerkers met een slechte gezondheid. Het belang is tweeledig: er is winst te halen voor werkgever en werknemer.

'Als je echt wilt, ga je door. Maar je krijgt spierpijn'

Volgens het artsenvakblad Medisch Contact levert elke euro die een werkgever besteedt aan de gezonde leefstijl van een werknemer drie euro aan kostenbesparing op de ziekteverzuimkosten oplevert.

Veel bedrijven zien dat in. TVM verzekeringen is een van de bedrijven met een eigen, omvangrijk vitaliteitsprogramma. Na onder andere oud-voetballer John de Wolf en oud-topschaatsters Jochem Uytdehaage en Renate

Groenewold is inmiddels topatleet Churandy Martina aan medewerkers gekoppeld. Zij komen (of blijven) in beweging door de Churandy Challenge: na een trainingstraject van drie maanden lopen ze op 16 januari een minimale afstand van 5 kilometer, ieder op zijn of haar eigen niveau. Martina is hun online coach.

Of sprinter Churandy Martina zelf de 5 kilometer zou voltooien, blijft altijd de vraag. Maar hij is de gedroomde kandidaat als trainer. Want al zou je het niet zeggen bij het zien van de stralende, vriendelijke lach: Martina is streng. En hij onderschrijft het belang van vitaliteit. "Een challenge als deze kan de stok achter de deur op weg naar een gezondere invulling van je dagen, maar je moet het natuurlijk wel zelf willen."

De definitie van vitaliteit is in deze 'energiek, veerkrachtig en gemotiveerd'. Dat maakt dat werkgevers dus graag willen investeren in vitaliteit. Daarnaast is er de balans tussen werk en privé; door onder andere de komst van sociale media vinden werknemers het lastig om te bepalen wanneer de werktijd

ophoudt en het privéleven begint.

Marathon

Het gesprek met Churandy Martina (36) op het zonnige terras op Sportcentrum Papendal dwaalt halverwege af naar 'small talk': de deelname van de interviewer aan de Marathon van Barcelona. "Echt?", vraagt Martina met grote ogen. "Waaróm!? Waarom dóe je zoiets met jezelf..."

Het ongeloof spat uit zijn woorden, ogen. Uit zijn alles. Even moet hij zoeken naar woorden. En dan: "42 kilometer... Voor zulke afstanden gebruik ik de auto. Want zeg eens eerlijk: waar denk je aan tijdens 42 kilometer lopen? Ik doe 100 meter. Lekker snel. Ik hóef niks te denken. Zoef! Klaar. Of ik ooit een marathon ga lopen? In de toekomst? Nee hoor, 400 meter is maximaal. Als ik langer ga lopen... Mijn rug, ga weg! Hou op! Nou ja, wie weet kom ik daar ooit nog eens. Je weet nooit."

In de wintermaanden, als hij van afstand de online vitaliteitschallenge voor de medewerkers van TVM begeleidt, bereidt Churandy Martina zich voor op de Olympische Spelen van Tokyo. Terwijl de deelnemers zich aan de hand van mogelijke trainingsschema's en hardlooppapps in het zweet jagen, hervat de sprinter zo langzaam maar zeker weer zijn indoortrainingen. "Een planning in je hoofd hebben is belangrijk", doceert Martina.

Martina kijkt uit naar de Churandy Challenge. Het is op het eerste oog een peulenschil voor iemand die bekend staat om zijn motiverende houding, zijn sympathieke uitstraling en positieve denkwijze. Coachen zit Martina in de genen, zo lijkt het. 'Doe je best, wat je ook doet in je leven. Leer van je fouten, blijf positief en dan komt het goed.'

Het zijn wijze lessen. En daar voegt Martina nu iets aan toe, niet alleen voor de deelnemers aan zijn challenge, maar voor iedereen die het aangaat. Van ondernemers tot chauffeurs.: "Je moet een doel hebben, iets willen bereiken en ervoor willen gaan. Je moet willen winnen, ik wil je niet trainen om te verliezen. Blijf dan maar >





thuis. Sorry, maar ik ben een strenge trainer. Wil je iets veranderen, wil je iets bereiken, dan is het aan jou of er iets gebeurt. Dat geldt voor je werk, je privé, je relatie of in sport.”

Hij hamert op discipline. “Na één keer trainen zul je misschien kapot zijn. Op dat moment komt het aan op écht willen. Als je echt wilt, ga je door. Maar je krijgt spierpijn. En je wilt het liefste stoppen. Denk eraan: spierpijn is weakness leaving the body. Je moet doorgaan, daar word je sterker van. Het begin is het moeilijkste. Dat is met alles zo. Nog steeds heb ook ik spierpijn na de eerste trainingen. De volgende dag zit ik toch weer in de gym.

‘Probeer ondanks het thuiswerken een vast ritme aan te houden’

Spierpijn hoort niet alleen bij beginners. Wij zijn dezelfde personen. Alleen loop ik *ietsjes* harder.”

Een positieve instelling is eveneens cruciaal “Neem het coronavirus. Natuurlijk hou ik me daarmee bezig. Alleen al omdat ik niet ziek wil worden. Maar je hebt ook geen keus, want niemand kan om deze crisis heen. Alles komt bij je, of je nou wilt of niet. Ook ik word daar natuurlijk niet blij van, maar ik blijf positief. Kijk, het is al slecht. Als ik dan ook nog slecht ga denken, gaat het nog slechter... Ik kan mensen begrijpen die negatief gaan denken, maar waarom zo’n leven lijden? Daar heb je toch niks aan?”

Zo’n Challenge, vindt Churandy Martina, is symbolisch voor alles wat je wilt bereiken in je leven. Want ook onderweg naar de Challenge krijgen deelnemers te maken met tegenslagen: blessures, kleine pijntjes, slecht weer, gebrek aan motivatie. Net als in het echte leven zal er altijd tegenslag zijn. Maar laat je er niet zomaar door uit het veld slaan, is zijn les. “Tegenslag is lastig, maar het is

niet zo dat je je been moet missen. Het is niet het einde van de wereld”, vertelt Martina. “Kijk op zo’n moment hoe je dan weer verder kunt. Natuurlijk heb ik ook tegenslag gehad, maar ik had er alles aan gedaan. Ik kon mezelf niks verwijten. Op dat moment was ik gewoon niet goed genoeg. Maak jezelf niet gek. Waarom zou je? Je verandert er toch niks mee?”

Roken en overgewicht

Churandy Martina had niet veel bedenktijd nodig om ‘ja’ te zeggen tegen de vitaliteitschallenge van TVM verzekeringen. De sprinter onderschrijft het belang van vitaliteitsprogramma’s. “Je leeft gezond, je bent lekker actief en je leeft langer. Nou ja, het is in elk geval beter dan dat je niet beweegt en niks doet. Je hebt eerder moeite met ademen, rugpijn.”

Enkele cijfers: de Universiteit van het Britse Warwick deed onderzoek naar vitaliteit en concludeerde dat geluk mensen 12 procent productiever maakt. Gelukkige mensen gebruiken hun tijd efficiënter en het heeft invloed op hun inspiratie en creativiteit. Daarnaast is ziekteverzuim onder gezonde werknemers lager.

Overgewicht zou organisaties ongeveer 10 procent productiviteitsverlies opleveren, omdat te zware medewerkers minder fit zijn, vaker verzuimen en vaker chronisch ziek zijn. Roken kost het bedrijfsleven per jaar 305 miljoen euro, omdat rokers vaker verzuimen dan niet-rokers, zo blijkt uit statistieken van het RIVM.

“Zo’n challenge kan je bovendien een boost geven”, vervolgt Churandy Martina. “Zo van: wij doen dit samen, we werken hier samen naar toe. Voor een goede samenwerking in het algemeen tussen medewerkers is dit ook belangrijk.”

Neem nou het huidige thuiswerken. Het zou een obstakel kunnen zijn om goed bezig te zijn met vitaliteit. Martina: “Maar probeer ondanks het thuiswerken een vast ritme aan te houden. Loop ’s ochtends een rondje. Dan begin je de werkdag echt in een andere vibe, een andere setting. Na het douchen heb je écht zin om aan de slag te gaan. Of tussendoor, als je even

vastloopt, werk even aan je buikspieren. Om daarna weer door te gaan. Zeker met zittende beroepen is het lang niet altijd gemakkelijk, maar grijp elke kans aan om te bewegen, zoals zo’n challenge.”

Hij noemt ritme, vaste momenten in een dag, een logische opbouw. En kijkt naar zichzelf. “Mijn dagritme is best wel strak, maar juist daardoor wel makkelijk”, zegt Martina, voordat hij zijn bezigheden opsomt: opstaan,



douchen, goed ontbijten, trainen en lunchen. Na de middagtraining volgt chillen in de namiddag, koken, eten, weer chillen en slapen. “Dat laatste is het lekkerste moment van de dag”, zegt hij met een knipoog.

Het klinkt moeilijker dan het is, benadrukt Churandy Martina. De winst zit ‘m soms in kleine dingetjes in ons alledaagse leven. “Neem bijvoorbeeld de trap in plaats van de lift. En probeer elke keer weer iets sneller

te lopen. Of neem je lunch in je pauze niet mee naar de kantine of je bureau, maar loop een rondje in de omgeving, ook als het wat minder weer is. En probeer elk uur even op te staan, je benen even los schudden en even te rekken en te strekken.”

En doe je zo’n challenge, maak dan juist gebruik van je collega, zoek de samenwerking op. Het is, volgens Martina, de kracht van de groep. In het geval van de Churandy Challenge

van TVM: “We gaan het samen doen. We gaan elkaar challengen. We helpen elkaar over de finishlijn en dan hebben we allemaal gewonnen. Sommigen trainen al en willen beter worden, anderen beginnen nu. Natuurlijk is er iemand die het snelste is, prima, maar we doen het als groep. De groep is je omgeving. Zoek positieve mensen om je heen. Mensen die zeggen: Kom op, we gaan het doen. Een soort olie-vlek die steeds groter wordt.” <

Met filmpjes voor medewerkers motiveert Churandy Martina de deelnemers aan de Challenge.



TVM greenpaper over kansen en risico's van digitale platformen



Amazon die de transportmarkt overneemt met een eigen platform? Digitale platformen die de markt binnendringen? Traditionele vervoerders die worden weggevaagd?

De opkomst van digitale vervoersplatformen is onontkoombaar. In de huidige coronacrisis komt dat nog eens extra aan het licht. De eerste TVM greenpaper geeft een helder beeld van kansen en bedreigingen die er zijn voor de transport- en logistieke sector.

In de consumentensector zijn platformen als Uber, Thuisbezorgd, Amazon en Bol.com niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven; in de (traditionele) transport- en logistieke sector staan platformen pas in de kinderschoenen, maar ze timmeren aan

de weg. In deze TVM greenpaper, een whitepaper in onze kleuren, zet TVM kansen en bedreigingen op een rij. Zo wordt klantcontact van traditionele bedrijven als grote meerwaarde gezien ten opzichte van platformen. Tegelijkertijd blijken bemiddelingsplatformen zonder eigen producten geen sterke factor in tijden van crisis.

TVM concludeert dat logistieke dienstverleners en transporteurs hun ogen vooral niet moeten sluiten voor de nabije toekomst. TVM produceerde de TVM greenpaper in samenwerking met onderzoeksbureau Panteia.



Kijk voor onze TVM greenpaper op www.tvm.nl of scan de QR-code



TVM brengt sectorstudie over kansen creëren in crisistijd



Waar ondernemers halsreikend uitkomen naar 2020 als potentieel topjaar, belanden we door de uitbraak van het coronavirus wereldwijd versneld in de volgende crisis.

ING, TVM en TLN publiceerden onlangs een gezamenlijke sectorstudie om inzicht te geven in ondernemen in tijden van crisis. Hoe komt het dat het ene bedrijf sterker uit de crisis komt dan de ander?

Aan de hand van de sectorstudie 'Crisis? Creër je eigen kansen' willen ING, TVM en TLN bedrijven in de transport- en logistieke sector bewust maken van hoe te anticiperen op uitdagende omstandigheden. Het rapport geeft inzicht, creëert bewustwording en biedt handvatten door voorbeelden van ondernemers te geven en ruimte voor discussies te bieden.

Conclusie uit het onderzoek, uit-

gevoerd door onderzoeksbureau Panteia, is dat schakelen op het juiste moment essentieel is. Ondernemen is topsport: een keer te laat op- of afschakelen kan tot gevolg hebben dat het jaarendement is verdampt.



Kijk voor onze sectorstudie op www.tvm.nl of scan de QR-code

“Zoals het daar ligt”

Bij de verkoop van een gebruikt schip worden in de overeenkomst vaak bepalingen opgenomen die bedoelen te regelen wie het risico draagt voor gebreken die na de eigendoms-overdracht aan het licht komen. U verkoopt het schip bijvoorbeeld “as is, where is”. Of u aanvaardt het schip in de staat waarin het zich bij de koop bevindt. De koper die na de levering waterschade onder de vloer van de woning ontdekt of op een ander gebrek stuit, kan het dan wel schudden, toch?

Nou, nee. Althans, niet altijd. Het begint met uitleg. Neem de bepaling: De koper aanvaardt het verkochte zoals het door hem is bezichtigd en in de staat waarin het zich toen bevond. Lang werd ervan uitgegaan dat de koper de verkoper dan niet meer met succes kan aanspreken; met zo'n bepaling had de verkoper zijn aansprakelijkheid rechtsgeldig uitgesloten. Nu geldt veelal – het hangt natuurlijk van de

zijn voor risico van de koper gebracht.

Gaat een verkoper dan altijd vrijuit en staat de koper met lege handen als een koopovereenkomst een aansprakelijkheidsuitsluiting (exoneratie) bevat? Nee. Wanneer de verkoper een garantie heeft gegeven, bijvoorbeeld de garantie dat het schip met een gereviseerde motor wordt geleverd en hij die garantie niet nakomt, dan zal een exoneratie hem niet helpen. En dan zijn er nog altijd de redelijkheid en de billijkheid. Zo maakt de koper toch kans wanneer de verkoper hem bewust op het verkeerde been heeft gezet door hem bekende gebreken te verzwijgen.

Vraag zo nodig om verduidelijking van een bepaling voordat u ermee akkoord gaat.

Geeft het uw bedoeling goed weer? En begrijpt uw contractspartij dat u dat ermee bedoelt?



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.

‘Vraag zo nodig om verduidelijking van een bepaling voordat u ermee akkoord gaat’

omstandigheden in het specifieke geval af – dat in een dergelijke bepaling niet méér is te lezen dan dat het schip wordt verkocht in de staat waarin het door de koper is gezien en dat daarin slechts de verplichting van de verkoper ligt besloten om in de periode gelegen tussen de bezichtiging en de levering geen veranderingen aan het schip aan te brengen. Geen uitsluiting van aansprakelijkheid dus.

Uitgebreidere clause

Wat te denken van een uitgebreidere clause? Zoals: Het schip wordt aan koper in eigendom overgedragen in de staat waarin het zich bij het tot stand komen van deze overeenkomst bevindt met alle zichtbare en onzichtbare gebreken. In dat geval is – in de regel – wél duidelijk afgeweken van de wettelijke regeling dat de verkoper een schip moet leveren dat voor normaal gebruik geschikt is en ook voor het overige aan de overeenkomst beantwoordt. Met zo'n bepaling worden eventuele zichtbare of onzichtbare gebreken op de koop toe genomen; zij

blikveld te verruimen en heeft hij zijn loopbaan bij TVM opgezegd. Hij vervolgt zijn carrière bij een expertisebureau dat, naast in de binnenvaart, ook actief is in de zeevaart. Uiteraard wensen wij Rutger veel succes bij zijn nieuwe uitdaging.

Rutger Fortuin neemt afscheid van TVM

Velen van u zullen Rutger Fortuin kennen als één van de scheepsexperts van de afdeling Scheepvaart.

Voor keuringen, inspecties of schadeopnames stapte hij met enige regelmaat bij onze leden aan boord. Na een periode van zes jaar heeft Rutger besloten zijn



5 VRAGEN

We zien het, vooral bij laag water, steeds meer: droge ladingschepen die een of meerdere duwbakken meenemen om de vracht te vervoeren. Maar neem even pas op de plaats vóóordat je deze klus aanneemt, benadrukt George Lagerburg, relatiebeheerder scheepvaart bij TVM verzekeringen.

1 Waarom speelt dit juist nu?

“Er is een lange periode geweest van laag water. Er is te weinig smeltwater vanuit de gebergten en het is lange tijd droog geweest. Er is dus minder waterafvoer op de rivieren en we hebben dus te maken met lage waterstanden. En bij laag water is er meer vraag naar vaartuigen. Immers, je kunt minder meenemen omdat er minder diepgang mogelijk is. Er is meer laadruimte nodig voor dezelfde hoeveelheid lading.”

2 Hoe wordt die schaarste vaak opgelost?

“Er worden vaak duwbakken ingezet en er wordt aan schippers van de binnenvaartschepen gevraagd: joh, kun jij ze niet meenemen? En dat is een aantrekkelijk aanbod, want je kunt extra geld verdienen, terwijl je dezelfde route vaart.”

3 Wat is in die gevallen het grootste probleem?

“Heel vaak is er geen probleem en zijn de schepen ingericht op het langsrij nemen van een of meerdere duwbakken. Maar wij hebben het nu over de schepen die incidenteel duwbakken meenemen. Er zijn schepen die niet de juiste papieren ervoor hebben. We willen graag wijzen op het Certificaat van Onderzoek. Daarin moet staan vermeld dat jouw schip een bak mag meenemen. Staat dit niet in je certificaat, dan zou je een keuringsinstantie kunnen vragen wat voor jou de mogelijkheden zijn. Bijvoorbeeld bij het expertisebureau die aan boord komt voor het certificeren.”

4 En hoe ziet de verzekeraar dit?

“Er zijn drie voorwaarden om de klus met de duwbak aan te nemen: het Certificaat moet het toestaan, je moet het vooraf melden bij de verzekeraar en het langsrij meenemen moet worden uitgevoerd onder één van de bekende vooraf overeengekomen sleep- en duwcondities. Tot vier reizen per jaar berekenen we alleen een extra eigen risico van 2500 euro per gebeurtenis. Als je vaker met duwbakken vaart, dan kost het 2100 euro bruto premie per jaar min je no-claimkorting, maar heb je geen extra eigen risico.”

5 Hoe zou jij de ideale situatie omschrijven?

“Het enige waar wij op hameren is: mag het schip duwbakken vervoeren volgens het certificaat? En licht ons vooraf in. Zorg voor voldoende personeel, maak vooraf afspraken met de opdrachtgever, bereik overeenstemming over de afgesproken condities; waar liggen bijvoorbeeld de aansprakelijkheden, aangezien zo'n duwbak bijvoorbeeld elders is verzekerd. Duidelijkheid is belangrijk.”





Honeymoon op de Donau

Als kinderen van de vaart zit onderweg zijn diep verankerd in het DNA van Arnoud van Weelden en Joni Faasse. Op de wensenlijst van het pasgetrouwde schipperspaar zijn al heel wat bestemmingen afgevinkt. Bovenal dromen ze ervan om, bij wijze van verkapte huwelijksreis, met hun eigen schip de Cura romantisch de Donau af te varen. Het boterbriefje hebben ze al.

tekst: Luuk Blijboom
beeld: Gerlinde Schrijver

Het is uitermate onbeleefd een gegeven paard in de bek te kijken. Waarom zou hetzelfde dan niet gelden voor een konijn? De 24-jarige schipper Arnoud van Weelden lacht als onder de eettafel in het woongedeelte van de Cura, zijn 86 meter lange binnenvaartschip, deze ochtend de onmiskenbare geluiden klinken van een knaagdier dat de vlijmscherpe tanden in een stuk hardvoer zet. Nee, klinkt het, heel gebruikelijk is het niet om een konijn aan boord te hebben. En eerlijk gezegd is de kooi waarin de langoor zit eigenlijk ook een paar maten te groot voor de ruimte die Van Weelden samen met kersverse echtgenote Joni Faasse (21) bewoont. “Maar Fluffie was nou een-

ruim bemeten appartement in de grote stad. Wij kozen hiervoor.”

Het was eigenlijk een logisch besluit om tot de kostbare aanschaf over te gaan; wonen in een dichtbevolkt gebied op de wal, daar moeten beide schipperskinderen zelfs niet aan denken. Van Weelden: „Alleen al bij de gedachte dat ik iedere dag in mijn auto voor het stoplicht zou moeten staan, breekt het zweet me spontaan uit.”

Wie er van kinds af aan van droomt om, evenals grootouders en ouders, als zelfstandig ondernemer op de vaart te werken, weet nu eenmaal wat de consequenties zijn. “Een timmerman en een stratenmaker hebben alleen een hamer nodig om hun beroep uit te kunnen oefenen. Een schipper moet een iets grotere besteding doen. Het is natuurlijk een enorme uitgave, maar het maakt je tegelijkertijd wel enorm bewust van de keuze die je samen maakt. Wanneer je niet voor de volle honderd procent achter de keuze staat en volledig toegewijd bent aan je werk, red je het ten langen leste niet.”

Tegenwind

Kiezen voor een zelfstandig bestaan als binnenvaartschipper ten tijde van corona is geen sinecure. Drieënhalf jaar geleden hakten de twee de knoop door en was het niet de vraag óf, maar wannéer ze hun eigen schip zouden kopen. De economische tegenwind als gevolg van covid-19 bleek uiteindelijk geen partij voor de liefde voor de vaart. “Het transport heeft enorm te lijden

onder de crisis. Wij vervoeren voornamelijk zand en droogvoer. Het inkomen verschilt momenteel per maand, er is echt sprake van pieken en dalen. We hadden niet op een slechter moment kunnen instappen. Maar omdat we dit al ons hele leven wilden, hebben we de kans die we een half jaar geleden kregen met beide handen aangegrepen.”

Het was afgelopen voorjaar liefde op het eerste gezicht toen beiden aan boord stapten van het schip dat ze later tot Cura zouden omdopen. Van Weelden en Faasse waren namelijk specifiek op zoek naar een schip met een oudere motor. Om de financiering rond te krijgen, werd een ondernemingsplan geschreven waarin groen varen centraal stond. Het stel koos er bewust voor het schip opnieuw te motoriseren. “We zijn uitgekomen bij een zogenaamde ‘Stage V’, een motor met nabehandeling die roet en stikstof filtert, waardoor de uitstoot meer klimaatneutraal wordt. Dat is vandaag de dag natuurlijk wel een hot item.”

De aanschaf was voor beiden een langgekoesterde droom die in vervulling ging; met een grootvader en vader die op de vaart zaten, wist de in Werkendam geboren Van Weelden al vroeg dat hij later schipper wilde worden. “Ik geloof dat ik vroeger tegenover mijn vriendjes nog wel eens heb geroepen dat ik later als kraanmachinist of brandweerman mijn brood wilde verdienen. Volgens mij wist ik destijds diep in mijn hart echter al beter.”

Voor Faasse, afkomstig uit het Zeeuwse Sint Philipsland (“Flupland, zoals we daar zeggen”), gold exact hetzelfde: in haar jeugd verbleef ze, van haar vijfde tot haar zestiende - elf >

‘Liever geen vriendin dan een vriendin die niet wil varen’

maal ons huwelijkscadeau van de broer en zwager van Joni. En zoiets kun je moeilijk weigeren, toch?”

Op 25 september 2020 traden de twee geliefden in het huwelijk. Tweeënhalve maand daarvoor kochten ze een van oorsprong Duits schip uit begin jaren 60 van de vorige eeuw, met zo’n typische ‘langzaamloper’ van 800 pk in de machinekamer. Een enorme investering, zeker voor mensen van hun leeftijd. “Andere mensen van onze generatie kopen voor dat geld een

jaar lang - op hetzelfde schippersinter-
naat in Werkendam, waar Van Weel-
den vier jaar intern zat. Zo is nu een-
maal het leven van een dochter wier
ouders de kost verdienen in de beun-
vaart, het transport van zand en grint.

Omdat ze het niet zag zitten om
zelfstandig te gaan varen, werkte
Faasse aanvankelijk op een bevrach-
tingskantoor. Haar leven kreeg een
wending die ze al niet meer voor
mogelijk had gehouden, toen ze Van

namige schip waar grootvader Chris
van Weelden in zijn werkzame leven
op voer) de ultieme vrijheid gevonden
waar het naar verlangde. Het is een
bestaan zonder enige vorm van
agenda. Dat plannen schier onmog-
elijk is, is voor het echtpaar juist de
charme van het vak. “We hebben de
afpraak voor dit interview drie keer
moeten verplaatsen, omdat telkens
op het allerlaatste moment een vracht
voorbij kwam. Zo gaat het met zoveel
dingen. Het afspreken
met vrienden op de wal
is net zo moeilijk. Daar
moet je echt tegen
kunnen.”

Sinds de dag dat het
ja-woord klonk, koestert
het pasgetrouwde stel
een diepgewortelde
wens. Niets ten nadele
van de reizen die Van
Weelden eerder als
bootsman en stagiair bij

zijn toekomstige schoonvader maakte
over de Maas of de Waal, begrijp hem
goed. En ook van het lossen van een
lading zand in de haven van Brugge
kan hij enorm genieten. “Ik bedoel: in
welk beroep heb je zoveel vrijheid?”

En toch. Het stadsaanzicht van Nij-
megen vanaf de Waal heeft hij, hoe
mooi dat ook mag zijn, intussen wel
gezien. En ook die weidse zichten
vanaf de waterwegen van de Lage Lan-
den laten zijn hart geen sprongetje
meer maken. Nou ja, laat hem het zo
zeggen: “Het kan gewoon niet tippen
aan de tochten die ik in het verleden

door Duitsland heb gemaakt.”

De Boven-Rijn. De Moezel. De Saar.
Het schipperspaar begint spontaan te
glunderen bij de kostbare herinnerin-
gen aan het overweldigende natuur-
schoon. “Dat je vaart op een rivier die
een meter of zestig, zeventig breed is
en je aan beide kanten wordt omringd
door bergen... Mán, dat is zo super-
mooi. Dan sta ik echt om me heen te
kijken. Op zulke momenten zou je
bijna vergeten dat je aan het werk
bent. Als je daar vaart, wil je bij wijze
van spreken de losdatum en -tijd ver-
geten om ergens spontaan aan te
meren en te genieten van de schoon-
heid. Op zulke momenten voel ik me
zó bevoorrecht.”

En dan heeft het stel nog niet eens
de reis gemaakt waar stilletjes van
gedroomd wordt: bovenaan de bucket-
list staat, als soortement van witte-
broodsweken, een trip met de eigen
Cura over de Donau. Zelfs nu die
allang niet meer zo ‘schön’ en ‘blau’ is
als Johann Straus jr. het in 1866 voor
ogen had, toen hij in Wenen zijn
wereldberoemde wals componeerde.

Rijnpatent

Via de Rijn over de Donau een lading
naar Boedapest transporteren – iets
mooiers kunnen de twee zich niet
voorstellen. Op huwelijksreis zijn en
geld verdienen, wat kan een mens zich
beter wensen? Het zijn evenwel de
strengere regels van de Duitse overheid
die het realiseren van die trip voorals-
nog in de weg staan; Van Weelden
beschikt nog niet over het Rijnpatent
van het Centraal Bureau Rijvaardig-
heden, het vaarbewijs dat nodig is om
tussen Spijksche Veer (km 857,40) en
de Mittlere Rheinbrücke in Bazel (km
166,64) te mogen varen.

“Om dat papiertje te halen, moet je
in totaal zeven examens afleggen. Ik
heb er vier met goed gevolg afgerond
en ben dus inmiddels over de helft.
Eigenlijk is het heel gek: met een
Nederlands vaarbewijs mag je overal in
België en Duitsland varen, behalve op
de Rijn. Wat misschien nog wel veel
vreemder is: werkelijk niemand weet
waarom deze uitzonderingsregel geldt.”

Het stel heeft geen haast om einde-
lijk eens de Donau op te mogen varen.
“Het is voor ons geen kwestie van
moeten. We hopen gewoon dat het ooit
nog eens op ons pad komt.” Gewoon
een kwestie van de benodigde papie-
ren behalen en vervolgens geduld
betrachten, dus.

Komt tijd, komt raad.

Of liever: komt lading, komt reis. <

‘Andere mensen van
onze generatie kopen
voor dat geld een ruim
bemeten appartement
in de grote stad’

Weelden tegen het lijf liep op de brui-
loft van gemeenschappelijke vrienden.
Ze vond niet alleen de man, maar ook
de baan van haar leven.

Andersom is het overigens ook het
geval, haast Van Weelden zich te zeg-
gen. “Voor mij gold: liever geen vrien-
din, dan een vriendin die niet wil
varen.” Grijnzend: “Gelukkig is door
Joni voor mij de keuze wel heel
gemakkelijk gemaakt.”

Vrijheid

Het kersverse echtpaar heeft op de
Cura (vernoemd naar het gelijk-



**Arnoud van Weelden
en Joni Faasse
dromen ervan om
met hun eigen Cura
de Donau af te
varen: "Het is voor
ons geen kwestie
van moeten. We
hopen gewoon dat
het ooit nog eens
op ons pad komt."**



CURA

Eenvoudige smidsknecht legde fundament voor florerend bedrijf

Ook de scheepvaartsector ontkomt niet aan het Covid 19-virus. In deze onzekere tijden zijn schippers voorzichtig met investeringen. Toch moeten scheepsmotoren blijven draaien. Onderhoud en reparatie van motoren, daarin heeft Hoogendijk Sliedrecht nog altijd veel werk.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

Zorgen zijn er zeker, maar angst voor de toekomst is er niet echt bij de gebroeders Piet (65) en Teus (58) Hoogendijk. Zij zijn de derde generatie in het bedrijf, dat 107 jaar geleden in Capelle aan den IJssel werd gesticht door opa Teunis Hoogendijk. Zij bouwen samen met 28 medewerkers voort op het fundament dat destijds werd gelegd.

Capelle. Teus weet uit overlevering: “Hij veranderde de naam in Electrische Smederij Hoogendijk. Hij kocht namelijk een elektrische smeedhamer. Het slaan met de voorhamer was toen definitief voorbij. Het zware smeedwerk ging voortaan onder de elektrische hamer.”

Opa Hoogendijk maakte voor- namelijk wantschroeven voor de tuigage op de schepen. Dat waren holle kokers met een linkse en een rechtse draad erin. Aan het eind ervan zaten ogen. Forse, zware jongens, waarvan één exemplaar bewaard is gebleven. Dat is te bewonderen in het bedrijfspand in Sliedrecht. “En uit één stuk gesmeed”, benadrukt Piet Hoogendijk.

Verschonon

“Hij had daar in Capelle vijf medewerkers boven de 17 jaar en één leerling onder de 17. Zij werden in de praktijk opgeleid. Met een voorhamer deden ze voor- en naslaan. Iemand legde het staal in het vuur en dan ging het gloeiend op het aambeeld. Dan sloeg de een op de rechterkant, dan de ander op de linkerkant. En in hoog tempo. Opa ging tussen de middag altijd naar huis. Dan moest hij zich verschonen. Hij zweette als

een otter. Vanwege het hete vuur en vanwege het zware smidswerk.” Teus: “Hij had zulke spierballen.” Piet: “Zijn rechterhand was ook veel groter dan z’n linker. Dat kwam van dat slaan. We hebben hier nog een aambeeld van hem staan. Dat is helemaal hol geslagen.”

In de crisisjaren tussen 1927 en 1932 kon hij niet alle werknemers aanhouden. Het bedrijf is toen behoorlijk ingekrompen. En de crisisjaren waren nog amper voorbij of toen brak de Tweede Wereldoorlog uit. Teus: “Opa wilde niet voor de Duitsers werken. Hij stapte over op het maken van kachels. Allesbranders. Dat was natuurlijk niet wat hij wilde. Het was een uitvlucht. Om maar niet voor de Duitsers te hoeven werken. Het was een kwestie van overleven.”

Na de oorlog pakte opa Teus Hoogendijk z’n oude ambacht weer op. In 1950 kwam de tweede generatie in het bedrijf. Dat was Tienus Hoogendijk, de vader van Piet en Teus. Die was meer geïnteresseerd in dieselmotoren. Langzamerhand kwam het accent steeds meer te liggen op motoren. Piet: “Vader kende een aantal binnenschippers. Die vroegen hem wel eens om raad. Als bijvoorbeeld de uitlijning niet helemaal klopte dan ging onze vader dat bestuderen. Hij had helemaal geen apparatuur, maar hij kon wel goed overweg met schuifmaten en dat

‘Zijn rechterhand was ook veel groter dan z’n linker. Dat kwam van dat slaan’

Vergeten doen ze opa niet. In het bedrijfspand aan de Merwede in Sliedrecht zijn attributen te zien die meer dan een eeuw geleden door opa werden gebruikt. Piet en Teus bewaren dankbare herinneringen aan hun ondernemende opa.

De in 1892 geboren opa Teunis begon in 1913 op 21-jarige leeftijd in Capelle als eenvoudige smidsknecht een eigen bedrijfje. Zijn idealen vielen abrupt in het water door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Vier jaar lang moest hij in militaire dienst. Na de oorlog startte opa Hoogendijk opnieuw. Weer in



Teus (links) en Piet Hoogendijk werken aan een scheepsmotor die geheel gereviseerd wordt.

soort dingen. Uiteindelijk kreeg hij de motoren dan toch weer op de rit. Dat verhaal ging natuurlijk al snel de IJssel over. Daar heeft hij naam door gekregen.”

Teus: “Op een gegeven moment kreeg vader contact met rederij Moerman. Die had acht coasters in de vaart, van 500 tot 1200 ton laad-

‘Het was een kwestie van overleven’

vermogen. Daar heeft hij veel voor gerepareerd. Hij kreeg het vertrouwen. Maar, zei Moerman dan, als er een storing is moet je er zelf naar toe. En niet een van je medewerkers.”

Piet: “Hij was altijd onderweg. Ik was een jaar of vijf en ik zag m’n vader alleen in het weekeinde. Hij was altijd onderweg.”

Naar Sliedrecht

Vanwege de dijkverzwaring bij Capelle moest Hoogendijk daar in 1968 vertrekken.

In Sliedrecht werd de werf van Damen aangekocht door vader Hoogendijk. Piet: “In Capelle hadden ze ook een kleine gieterij. Ze vonden het zonde om die af te breken. Ze hebben dat gebouw aan de onderkant losgemaakt en het met een bok naar Sliedrecht vervoerd.” Teus: “Dat was toen een kunststukje.”

In het nieuwe onderkomen kwamen de Deutz-motoren erbij, evenals MWM-motoren, later ook MAN. De zaak kwam goed tot bloei. Piet: “Toen ik van school kwam zei vader: wat wil je? Wil je hetzelfde doen of wat anders? Ik zei: laten we het maar proberen. Hij zei: dan kom je eerst zes weken van de vakantie hier werken. Dat heb ik gedaan. Op een coaster heb ik een machine klaar gemaakt. Een Brons. Zal ik nooit vergeten. Toen zei vader: Ik heb met de kapitein afgesproken dat je nog zes weken met die mensen meevaart. Je moet gewoon kijken of je het goed gerepareerd hebt. Dat was een

prachttijd. Alles ging gelukkig goed. Alles bleef heel.”

Teus: “Ik wilde eerst naar de zeevaartschool. Ik ben met een coaster mee geweest. Ik kwam niet van de zeeziekte af. Dus de Zeevaartschool kon ik wel vergeten. Ik heb alles geprobeerd, pillen, pleisters achter de oren, niks hielp. Toen heb ik hts-werktuigbouwkunde gedaan en later ook nog economie. Ik ben hier in het bedrijf met hermotorisatie begonnen. Ouwe motoren eruit, nieuwe erin. Piet deed meer de reparatiekant.”

Onzekere tijden

“Omdat we niet precies weten welke kant we opgaan met de energiebron is her-

motorisatie momenteel wat aan de slappe kant. We hebben LNG voorbij zien komen, momenteel zitten we op GTL, of XTL. Diesel/elektrisch kan ook een mogelijkheid zijn. In de verdere toekomst zou het ook best waterstof kunnen worden. Maar daar zitten nogal wat haken en ogen aan. Bijvoorbeeld: als een moderne dieselmotor 1800 pk levert dan levert waterstof naar schatting rond de 1300 pk.”

“Wat moet je klanten nu adviseren? Oudere schippers worden niet meer door de bank gefinancierd, omdat ze te oud zijn. Maar ze moeten wel verder. Want het schip is hun pensioen. Wij proberen deze categorie overleefd te houden. Maar we zijn ook bezig om mogelijkheden te zoeken voor de verduurzaming van de binnenvaart. We hebben alle hedendaagse technieken in huis. Op www.hoogendijksliedrecht.nl is dat goed te zien.”

Piet: “Het zijn spannende en onzekere tijden. Door corona zakt de markt wat in. Op schepen komt het virus ook voor. Als je een monteur hebt ingepland en die is morgen verkouden, dan moet hij getest worden. Duurt twee dagen. Als hij dan positief wordt getest zit hij minimaal veertien dagen thuis. Op een ploegje van 28 man personeel hakt dat er best in.”

Zondagsrust

Eén ding verandert niet bij Hoogendijk Sliedrecht: de zondagsrust. Alleen bij levensbedreigende situaties





Teus en Piet Hoogendijk treden met het voor- en naslaan nog altijd in de voetsporen van opa Teunis: “Hij had zúlke spierballen.”



komt het bedrijf in actie. Vanuit hun gereformeerde achtergrond hanteren al drie generaties Hoogendijk dit principe. Een vierde generatie zit er hoogstwaarschijnlijk niet in. De kinderen van Piet en Teus voelen er vooralsnog niet voor om het stokje over te nemen. Toch wordt er al hun opvolging gewerkt. Teus: “Er kan met ons altijd wat gebeuren. Dan moet er een plan zijn om door

te gaan. Daar praten we ook over in het MT, het managementteam.”

Bovendien willen Piet en Teus Hoogendijk zelf ook wat meer vrije tijd hebben. Ze nemen vakantie en om beurten een vrijdag vrij. Teus: “Ik moet nog vaak denken aan wat onze vader zei toen bij stopte. Hij zei: ‘Jongens, kijk uit. Ik heb in mijn kleinkinderen gezien wat ik in m’n eigen kinderen gemist heb.’ Dat is voor ons allebei een les.”

TVM stopt met certificering binnenvaartschepen

Jarenlang stapten experts als Han Philipsen met twee petten op het hoofd aan boord van binnenvaartschepen. Dan weer waren ze schade- en verzekeringsexperts, dan weer voerden ze inspecties uit namens het NBKB ten behoeve van de certificering van schepen. Aan die praktijk komt een einde: de verantwoordelijkheden worden strikt gescheiden. Expert én inspecteur Philipsen vertelt.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

T

VM-expert ing. Han Philipsen heeft het een beetje aan zijn rug en dus is het aan het einde van zijn loopbaan in de binnenvaart wel handig dat hij een van de twee veiligheidshelmen op zijn hoofd mag afzetten. Niet langer is hij de man van de dubbelfunctie, die zowel de schade vaststelde als de man die met zijn hamertje klopte op de scheeps-

vanzelf in, als werknemer van een expertisebureau.

Belgisch classificatiebureau

In opdracht van een Belgisch classificatiebureau voor de binnenvaart keurde hij regelmatig schepen, zodat de verladers er zeker van waren dat hun lading in een beetje deugdelijk schip terecht kwam. “Die wilden daar een bewijs van zien, want van de keuringen van de scheepvaartinspectie hadden ze niet zo’n hoge pet op.”

De inspecteurs en de experts kwamen elkaar echter geregeld tegen en zaten niet om dubbel werk verlegen, de een voor een certificering, de ander

voor een verzekering of een “klopbrief” (Unitas of IVR). “Dan zeiden we tegen elkaar: ‘Twee van die mannetjes die lopen te kloppen, dat doen we niet’. Dus gaven we elkaar een kopietje.”

Zeker na de eeuwwisseling, in de jaren van de liberalisering met een terugtrekkende overheid en meer marktwerking, was het gebruikelijk dat de schade-expert en de inspecteur vaak in een en dezelfde persoon huisde.

Voortschrijdend inzicht

Philipsen stond in die rol ook mede aan de wieg van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart

(NBKB), een instantie die jaarlijks circa 1500 keuringen en certificeringen faciliteert. Dat gebeurt onder mandaat van de Nederlandse en Luxemburgse overheid.

“Wij hadden destijds een gedegen kennis van de wetten regelgeving. En de verzekeraars boden hun klanten die diensten ook allemaal aan. Waarom? Omdat de concurrentie het ook deed. Dus is dat lange tijd zo gebleven.”

Dat is volgens Philipsen ook nooit een probleem geweest, maar hij ziet dat de tijdgeest verandert. “De scheiding is een gevolg van voortschrijdend inzicht. Twintig jaar geleden was het allemaal geen probleem – nu wel.”

Verzekeraars moeten voldoen aan strenge eisen wat betreft transparantie, moeten verantwoording afleggen voor hun handelen. Daarin passen geen twee petten en dubbele verantwoordelijkheden.

Gaandeweg is het besef gegroeid dat er een wezenlijk onderscheid bestaat tussen certificeren en verzekeren. Volgens Philipsen is het in het verleden vaak genoeg tot misverstanden gekomen over het niet-heldere onderscheid tussen de rol van de inspecteur en verzekeringsexpert. Het

‘Het schip is het object waar jij je geld mee verdient’

wanden om de dikte vast te stellen. Philipsen hoeft niet meer op de heling door de drek onder een schip te kruipen. “Ik ben 65 en dan je moet daar een keer mee ophouden. Ik heb een zwakke rug, dus laten we die een beetje in ere proberen te houden.”

In zijn lange loopbaan in de binnenvaart is hij echter nooit gebukt gegaan onder die dubbele last. Hij wist niet beter dan dat hij zowel als expert als inspecteur fungeerde. “Dat is organisch zo gegroeid”, stelt hij nuchter vast. Als afgestudeerde aan de HTS in Dordrecht (‘De enige goede op het gebied van scheepsbouw’) rolde hij er



Han Philipsen had een dubbelfunctie. Hij was expert én inspecteur: “Kom je voor een certificering van een schip, dan weten ze dondersgoed dat je óók de expert van de verzekering bent.”

is immers een kleine wereld.

“De schippers kennen je, werken al jaren met jou. Kom je voor een certificering van een schip, dan weten ze dondersgoed dat je óók de expert van de verzekering bent. En wat zegt een schipper dan bij een schade? ‘Maar het schip is gekeurd door de verzekering’. Dat is natuurlijk niet waar, maar het leidt tot misverstanden. Ze zien je als Philipsen van de verzekering.”

Discussies

De twee petten leidden tot meer discussies. “De ogen van de verzekeraar gaan namelijk verder dan de wet. Ik kijk ook naar de risico’s”, legt hij uit. “Want we stappen aan boord en kijken

toch ook naar het risico van het schip. Als ik een deur open trek en de geur van alcohol of een wietlucht komt me tegemoet, dan hoeft ik al niet meer te weten hoe het schip er technisch voor staat. Ik noem dat een moreel risico.”

Hetzelfde geldt voor het onderhoud, voor de scheepvaartinspectie van veel minder groot belang. Daar wordt vooral gekeken naar de milieu- en geluidsnormen of de veiligheidsvoorwaarden. “Is het keuringscertificaat aanwezig en hangen de brandblussers wel op de juiste plek. Kortom, past alles binnen de regels. Maar een verzekeringsexpert kijkt ook naar het gehele schip. Het onderhoud van de motor is geen punt van zorg voor een

inspecteur, maar een verzekerings-expert kijkt daar wel naar omdat we liever geen grote hoofdmotorschade betalen als gevolg van te weinig onderhoud. Dus moet bij ons de schipper met de billen bloot. Dat is een wezenlijk andere benadering en die verantwoordelijkheden moet je zo zuiver mogelijk houden.”

Moeite om die ene pet af te zetten, heeft Philipsen niet. “We hebben vorig jaar met alle betrokkenen bij TVM Scheepvaart samen gezeten en we hebben gezamenlijk een weg gekozen. Een middenweg is er niet meer, dus kiezen we voor de duidelijke rol van verzekeringsexpert. Daarom doen we de inspecties de deur uit.” <



Wij geven 10 miljoen aan onze sector

Wij zijn TVM. Opgericht als coöperatie. Bij ons gaat het niet om het behalen van zoveel mogelijk winst, maar om onze klanten zo goed mogelijk te helpen.

Dat vinden wij de normaalste zaak van de wereld.

Dus steken wij de helpende hand toe in een tijd dat onze sector het lastig heeft door corona.

Hoe? Door geld te geven aan onze Nederlandse (zakelijke) klanten.

Hoeveel? 10 miljoen euro!

Samen voor een gezonde toekomst van onze sector.

Kijk voor meer informatie op
www.tvn.nl/gezondetoekomst



TVM