

TVM

SCHEEPVAART

Liana vlogt over de binnenvaart

‘Jongeren enthousiast
maken voor het vak’



Dirk Jan Klein Essink:
‘Solidariteit is
tweerichtingsverkeer’



Folkert Jan Semplonius:
‘Meevaren opent
mensen de ogen’



Han Philipsen:
‘Geen risico
nemen met GTL’



De barre winter van 2018

Het was afgelopen winter bar en boos met het weer. Hoogwater, laagwater, vorst én storm zorgden voor de nodige overlast. Piet Zeldenrust, lid van de Ledenraad van TVM, blikt terug. “Alle afzetplekken vielen weg.”



TVM GAAT NU OOK DE LUCHT IN

Drones zijn aan een opmerkelijke opmars bezig. Ook als middel om vracht te vervoeren. Voor TVM reden om mee te doen aan een luchtbrug naar de Wadden.



VLOGGENDE SCHIPPER

Ze was matroos en schipper. Onlangs kwam er een nieuw vakgebied bij: vloggen. Liana Engibarjan hoopt door filmpjes op Instagram, LinkedIn en haar website jongeren naar de binnenvaart te lokken.

TVM Scheepvaart is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor scheepvaartleden van de TVM groep die ieder kwartaal verschijnt.

Hoofdredactie: Frank Woestenburg

Eindredactie: Jan Dijkgraaf

Redactie: Bert Jansma, Hendrik de Jonge, Jolanda Metselaar,

Annetta de Vries-Tabak en Paul Haverkamp

Correctie: Hillie Hoogeveen

Fotografie: Glenn Wassenbergh en Francois Wieringa

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 @tvmalert

📘 www.facebook.nl/tvmverzekeringen

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





16

CRUISEN OP DE SJOUWER

Cruisen op een binnenvaartschip? Voor Folkert Jan Semplonius van het Kvb Sjouwer is het de gewoonste zaak van de wereld om toeristen aan boord te hebben. Zo biedt hij landrotten een kijkje in zijn keuken.



4

'ROL VERZEKERAARS VERANDERT RADICAAL'

CFRO Dirk Jan Klein Essink legt uit hoe de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen naar de toekomst kijkt.



32

GEWOON HARD WERKEN

Jan Poppen, die van Scheepswerf Poppen een van de belangrijkste bouwers van binnenvaartschepen maakte.

VAN DE DIRECTIE



In dit nummer van TVM Scheepvaart komt een aantal ontwikkelingen in de binnenvaart voorbij. Van de kansen van de vessel train tot vrachtovervoer via drones. Onze branche wordt weleens gezien als behoudend, maar we zijn met z'n allen wel degelijk nadrukkelijk bezig met de toekomst. Ook als verzekeraar.

Ondertussen hebben we op 7 april tijdens de ledenbijeenkomst in de Ernst Sillem Hoeve in Den Dolder in een nieuwe setting teruggekeken op vorig jaar. De afdeling Scheepvaart heeft in 2017 goed gepresteerd. Ondanks een kleine daling van de omzet, hebben we een positief resultaat behaald. Van elke euro premie gaven wij 98 eurocent uit aan onder meer schade; en dat is voor een coöperatie een goed resultaat.

En dat in een jaar dat nog nadrukkelijk in het teken stond van de formele samenvoeging van SON en Noord Nederland tot de afdeling Scheepvaart van TVM. Hoewel dat voor ons in Hoozeve een zeer hectische periode was, hebben we

'Goed bereikbaar zijn en de vertrouwde service verlenen'

steeds geprobeerd onze klanten optimaal te bedienen. Goed bereikbaar zijn en de vertrouwde service verlenen. Dat is in mijn ogen goed gelukt.

Wat ons ook goed doet is hoe TVM ons binnen het bedrijf heeft gepositioneerd. Wij profiteren van de schaalgroottes van TVM, maar de grote kennis van onze mensen van de binnenvaart wordt gezien en gerespecteerd. Dat is in mijn ogen de basis om de komende jaren te gaan groeien.

Ik wens u veel leesplezier.

Hendrik de Jonge
directeur

COÖPERATIE



20

GROETEN UIT DEN DOLDER

De ledenbijeenkomst van de afdeling Scheepvaart kende dit jaar een nieuwe opzet met de Tafel van TVM. En een blik naar de toekomst van Carlo van de Weijer.



22

MOTORDEKKING AANGEVULD

TVM introduceert een nieuw product, waarmee scheepseigenaren zich kunnen verzekeren voor een 100 procent vergoeding bij motorschade.



23

VRACHT OF VRACHT?

In de binnenvaart heeft het woord 'vracht' twee betekenissen. Jurist Peter van Dam gaat in zijn column in op de tweede: geld.



23

CONTACT MET DE BANK

Wie schade heeft aan zijn schip, krijgt te maken met de 'hypotheekclausule'. Egbert Boelens in de rubriek '5 vragen' over het hoe en waarom.



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.

Project v komt goe

NOVIMAR, het project dat moet onderzoeken of platooning in de vorm van een vessel train toekomst heeft in short sea en de binnenvaart, is inmiddels negen maanden onderweg. Projectleider Oscar Lauf over de stand van zaken.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh



Vessel train ed op stoom

Varen in een treintje'. Simpler dan dat kan de 'vessel train' niet omschreven worden. Maar kan het ook? Heeft het zin? En wat moet er allemaal gebeuren voor het op brede schaal wordt ingevoerd?

Oscar Lauf, namens Netherlands Maritime Technology (NMT) project-leider van het NOVIMAR-project, heeft de afgelopen negen maanden alle bezwaren wel voorbij zien komen. Maar 'zijn' opdracht is niet om met de 22 betrokken partners uit heel Europa uit te zoeken waarom het niet kan, maar hoe eventueel wel.

De EU heeft 7,9 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het project en wil na vier jaar resultaat zien. "Om dat te bereiken is het heel belangrijk om exact te benoemen wat we wel en niet doen. Je kunt wel tien jaar studie doen naar de vessel train. Maar die tijd hebben we niet. Dus moet je selectief zijn. Heel strak omschrijven wat de scope is, waar je op gaat focussen. Daar zijn we de afgelopen maanden heel druk mee geweest."

Eind maart was in Boedapest een tweedaagse meeting van alle partners waar de puntjes op de i zijn gezet. "We hebben daar vastgesteld wat we precies gaan doen tot halverwege het project, de zomer van 2019. Dan brengen we alles bij elkaar, doen we een eerste beoordeling van de haalbaarheid en kijken we wat we voor de tweede helft eventueel moeten bijstellen."

Tot nu was het vooral keuzes maken. Bijvoorbeeld om in eerste instantie bij vracht de focus te leggen op

containers. "Een van de doelstellingen is om vrachtwagens van de weg te halen. Dan ligt het voor de hand om eerst gegroepeerde vrachteenheden zoals containers te onderzoeken. Worden dan kleinere schepen haalbaar, waardoor we verder dan nu in stedelijke gebieden kunnen komen? En kunnen we dan een roll on, roll off vrachtafhandelingssysteem bedenken om de vracht eerder van schepen op de eindbestemming te krijgen; op wielen, maar niet per se in de vorm van een vrachtwagen? Daar valt winst te behalen, dus daar ligt dan onze focus."

Nieuwe middle man

Een andere groep partners kijkt naar het business model voor de vessel train. Lauf: "Er zullen wellicht bedrijven met veel schepen zijn die hun eigen vessel train gaan organiseren. Maar hoe kunnen anderen dat doen? We kijken naar een nieuw soort 'middle man' in de vorm van een 'third party shipping company'. Waarbij je dan op twee manieren kunt bevrachten. Dan kun je denken aan een soort spoorboekje, maar ook aan oproepbasis. Die businessmodellen gaan we de komende tijd met de Universiteit van Antwerpen allemaal doorrekenen."

Antwerpen speelt sowieso een grote rol in het project. "We gaan Antwerpen nemen als 'proefgebied' voor het transportmodel. Dat betekent dat we in de transportstroom van Antwerpen naar het achterland de vessel train

gaan inpassen. Dan kunnen we in een model toetsen hoe het in de praktijk zou werken. Want dat blijft de hoofdvraag: kunnen we door gebruik te maken van moderne technologie de operationele kosten van transport over water verlagen en het zo nog aantrekkelijker maken?"

Minder mensen

Voorbeeldje: personeel. "Door slimme technologie neem je de crew op een

'Met kleinere schepen kunnen we verder, stedelijk gebied in'

schip werk uit handen. Dan kun je zeggen: je kunt met minder mensen toe. Maar er kan ook uitkomen dat een schip dat nu zestien uur per dag vaart 24 uur gaat varen met dezelfde bezetting. Het is duidelijk dat vervoer per schip dan aantrekkelijker wordt."

Het is een van de vele kwesties waarbij aanpassing van de regels ongetwijfeld nodig is. "Maar dat geldt bij veel innovaties", weet Oscar Lauf. "Daar moet je je nooit door laten weerhouden, want anders blijft altijd alles bij het oude."

Wie het project op de voet wil volgen, kan terecht op de website www.novimar.eu.



Hoogwater oorzaak

Hoogwater, zware stormen, laagwater en kruierend ijs, het was een bizarre winter voor de binnenvaart. De grillige natuur had aardig wat omzetting en praktische hindernissen tot gevolg. Schipper Piet Zeldenrust plaatst er op basis van bijna vijftig jaar ervaring zijn kanttekeningen bij. “Het was een duur wintertje.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh en ANP

Boswachter Thomas van der Es twitterde begin maart zijn grote verbazing over de extremen in de voorbije winter in de natuur in de Biesbosch en elders langs het water. Vanuit Werkendam verkondigde de natuurbeheerder: “De hoogwatervloedlijn van een paar weken geleden is nog zichtbaar. Nu raakt de Biesbosch ‘al’ zijn water kwijt. Onaangenaam koud, maar mooi om dynamiek van gebied te zien.”

Zijn waarnemingen gingen gepaard met beelden van slechts zelden droogvallende platen in het natuurgebied, waar enkele weken daarvoor het hoogwater de weerstand van de oevers en waterkeringen nog testte.

De winter van 2018 staat ook in het logboek van schipper Piet Zeldenrust uit Sint Nicolaasga als bijzonder

HIGHLIGHTS

‘De hoogwatervloedlijn van een paar weken geleden is nog zichtbaar. Nu raakt de #Biesbosch ‘al’ zijn water kwijt’

‘Bij Duisburg kun je altijd wel een auto eraf zetten, nu ging dat niet. Al je afzetplekken vallen weg, je komt niet meer aan de wal’



ak 'duur wintertje'

gedocumenteerd.

Want tweemaal extreem hoogwater, een zachte winter met een uitzonderlijk koud slotakkoord en een door een harde oostenwind veroorzaakte laagwaterstand in de lage gedeeltes van de rivieren plaatste de binnenvaart voor nogal wat problemen.

"We hebben deze winter extreem veel water gehad en weinig vorst", zegt Zeldenrust (63), schipper van het koppelverband Deo Gratias en sinds zijn veertiende levensjaar actief in de binnenvaart. Door alle wateren gewassen dus.

Weihnachtswasser

Op basis van die lange staat van dienst is hij wel wat gewend. Zo is er meestal rond Kerstmis een golf van hoogwater, in goed Duits het 'Weihnachtswasser' genoemd. "En vaak krijg je kort daarna een vorstperiode. 'Potje vol, dekseltje erop', noemen wij dat altijd. Dan komt er op het hoge water een laagje ijs te liggen. En natuurlijk krijg je na veel sneeuwval in de Alpen veel dooiwater dat naar zee stroomt. Maar aan het einde van deze winter met die

oostenwind dan ineens laagwater, dat is wel bijzonder", aldus Zeldenrust, lid van de Ledenraad en Raad van Advies van TVM.

Overall in West-Europa was het trouwens raak. De vele neerslag – fijn voor de wintersporters, slecht voor schippers, kades en dijken – leidde tot veel overlast.

Zo trad de Seine in Parijs ver buiten zijn oevers, waren er veel stremmingen op de Rijn in Duitsland en liepen de uiterwaarden langs de Rijn en de Waal onder water. Op 28 januari – het piekmoment van het hoogwater – stroomde bij Tolkamer liefst 7 miljoen liter water per seconde ons land binnen. Dankzij het project Ruimte voor de Rivier hoefde niemand in het rivierengebied te evacueren, zoals wel het geval was in februari 1995, toen overstromingen in het Land van Maas en Waal dreigden. Nu zorgde een stelsel van verdiepte

kribben, afgegraven uiterwaarden en nevengeulen voor een veilige buffer bij hoogwater.

Kades ondergelopen

Toch hadden de binnenvaartschippers er wel degelijk last van, benadrukt Zeldenrust. Al was het alleen maar omdat zijn collega's en ook zijn koppelverband Deo Gratias bijna nergens

Overall in West-Europa
was het raak;
de neerslag leidde
tot veel overlast

fatsoenlijk konden meren. "De kades waren allemaal ondergelopen, je kon de auto niet met de kraan aan land zetten om even een boodschap te doen of van bemanning te wisselen", legt hij een van de praktische problemen op tafel. "Bij Duisburg kun je altijd wel een auto eraf zetten, nu ging dat >



WINTER VOL UITSCHIETERS

De binnenvaart in West-Europa ondervond in de voorbije winter behoorlijk veel last van de weersextremen. Al sinds halverwege december 2017 was de stand van de Rijn verhoogd, met een piek van 14,64 meter boven NAP op 10 januari 2018.

Een beknopt overzicht:

Begin januari: in Duitsland worden de eerste maatregelen genomen in verband met hoogwater. Op bepaalde delen van het Duitse deel van de Rijn gelden snelheidsbeperkingen en inhaalverboden. Vertragingen en stremmingen veroorzaken veel problemen. Op de Maas wordt eveneens een hoogwaterregime van kracht in verband met de bruggen met geringe hoogte. Zo kan onder de brug bij Ravenstein door maximaal drie lagen containers worden gevaren.

Storm 18 januari: een ongekend zware storm trekt op deze dag over het land met windstoten van 120 km/u tot zelfs 143 km/u (gemeten bij Hoek van Holland). Rijkswaterstaat sluit de Ramspolkering. De KNRM in Dordrecht verleent tot drie keer toe assistentie in de binnenvaart. De reddingboot KBW 1910 meet 12 Beaufort uit westelijke richting. Op het Hollands Diep en de Dordtse Kil worden golven gezien van 2,5 meter. Op de Bergsche Maas slaat een schipper overboord, maar hij kan worden gered. Een matroos van een schip op de Beneden Merwede bij Papendrecht slaat door de harde wind tegen het dek en

wordt gewond naar het ziekenhuis gebracht. Er is veel schade aan binnenvaartschepen, zoals aan een stuurhuis en aan luiken.

Eind januari: de derde hoogwatergolf van deze winter bereikt op 28 januari de hoogste stand bij Lobith met 14,20 meter boven NAP, aldus Rijkswaterstaat. De watervlaktes die ontstaan doordat Rijn, Waal en IJssel buiten hun oevers treden, trekken veel hoogwatertoeristen. De waterschappen waarschuwen de belangstellenden om auto's niet in de berm van de dijken te parkeren, want de dijklichamen kunnen daardoor schade oplopen. Ponten worden uit de vaart genomen omdat ze niet meer kunnen meren. Natuurgebieden in uiterwaarden worden afgesloten.

Begin maart: in de rivieren wordt een extreem lage waterstand gemeten, veroorzaakt door een aanhoudende zware oostenwind (kracht 7/8). In Rotterdam wordt in de Maas een waterpeil van 1,53 meter onder NAP gemeten. Dat is sinds 1972 niet meer voorgekomen. Om het water binnen te houden, worden de Haringvliet-sluizen gesloten. Veerdiensten naar de Wadden zijn gestremd. Rijkswaterstaat kondigt tijdelijk een vaarverbod af voor de hoofdvaarweg Amsterdam-Lelystad en de Randmeren. De harde oostenwind drukt hier ijsschotsen op elkaar, wat een veilige doorgang voor de scheepvaart belemmert. Op het Markermeer moet een ijsbreker in actie komen.



niet. Al je afzetplekken vallen weg, je komt niet meer aan de wal. We moesten noodgedwongen ouderwets met het bootje naar de kant, tot aan het gras.”

De Fries verwijst naar zijn zoon Theo, die met het ms Linda eveneens werd getroffen door de stremming begin maart bij Lelystad. Zijn zoon vervoert op contractbasis zout tussen Delfzijl en Akzo in de Botlek. Rijkswaterstaat stelde een vaarverbod in vanwege de lage waterstand en het vele ijs in het IJsselmeer. “IJs in maart, dat heb ik zelden meegemaakt. Maar ook is het weer een bewijs van het gezegde: ‘maart roert zijn staart.’”

Hij en zijn zoons Ruben, Jozua en Hans, alle drie betrokken bij de Deo Gratias, hadden eveneens het nodige te stellen met de weersomstandigheden. Al moet gezegd dat het koppelverband tijdens het winterse kolen-transport redelijk de dans ontsprongen is. “In die hoogwaterweek hadden we tijdens de pegelstand Marke 2 het geluk dat we Mannheim als

bestemming hadden. Moet je verder, naar Basel of naar Speyer, dan lig je zo maar een week stil en heb je gewoon pech.”

Tijdens dat hoogwaterregime geldt wel een verlaagde snelheid om schade aan oevers te voorkomen. In de opvaart en met de was in het water is het trouwens lastig varen met een volgeladen Deo Gratias met 5600 ton kolen in de ruimen. Zeldenrust maakte deze winter voor het eerst mee dat hij bij de Clemensgrund, op de Rijn, motorvermogen tekortkwam.

Recht in de stroming

Dat gebeurde in de nacht van 22 op 23 januari. “Er kwam net een schip af, dus ik kon niet de ruimere buitenbocht nemen, maar voer in de krapere binnenbocht recht in de stroming van de rivier. Met de was in het water komen dan enorme krachten los”, vertelt de schipper. “Dan merk je dat jouw koppelverband ondanks 3050 pk aan motorvermogen niet meer vooruitgaat. Sterker nog, we voeren een kilometer per uur achteruit, ondanks vol motorvermogen. Je komt gewoon stil te staan terwijl je moet klimmen. Dat is me in tien jaar tijd niet gebeurd.”

Zeldenrust kon uiteindelijk na de passage van >

HIGHLIGHTS

‘Uiteindelijk zijn we achteruit de haven van Haften ingestoken, want het spookte behoorlijk met windkracht 12’





het tegemoetkomende schip via de buitenbocht alsnog de reis vervolgen. Niet voor niets liggen in dat smalle, bergachtige gedeelte van de Rijn vier voorspanboten om binnenvaartschippers er doorheen te slepen. “We hebben het altijd nog kunnen drukken, maar het was bijna zo ver geweest dat we ook een sleepboot nodig hadden om in de opvaart Clemensgrund te passeren.”

Een andere bijzondere ervaring was de storm op 18 januari. Die dag voer de Deo Gratias op de Waal bij Zaltbommel. Volgens de weersverwachtingen zou het oog van de zuidwesterstorm een stuk noordelijker passeren, maar de kern bleek uiteindelijk boven de Waal te liggen.

Drie vrachtauto's waaiden die dag van de weg op de brug bij Zaltbommel. Dat nieuws kregen de radioluisteraars allemaal mee. Maar wat het nieuws niet haalde, was de spookachtige situatie op de rivier.

Uitzonderlijke omstandigheden
Zeldenrust: “Het was een beangstigende situatie met uitzonderlijke

omstandigheden. We hadden de stroom mee en een zuidwesterstorm tegen, dat geeft altijd hoge golven. Ik heb mijn zoon Jozua op de brug geroepen, om samen te overleggen wat het beste was. Met een schip van 180 meter kun je niet zomaar even een haven in. Tussen de kribben varen om beschutting te zoeken, was geen optie, want daarvoor is ons schip te groot. Veel mogelijkheden blijven dan niet over. Uiteindelijk zijn we achteruit de haven van Haften ingestoken, want het spookte behoorlijk met een windkracht 12.”

Hij toont ten bewijze een foto van het schip van een collega, die in de buurt voer. De luiken zijn finaal van het ruim geblazen. Een flinke schade dus, zoals meer schippers overkwam.

Los van de schade was het met de weersextremen en de vaarbepalingen en stremmingen toch al een winter met financiële tegenvallers. In de opvaart krijg je vaak na 48 uur nog

een vergoeding van 50 procent van het liggeld, maar in de afvaart draait de schipper meestal zelf voor de strop op. “Sommigen hebben met het hoogwater twee keer een week verspeeld”, verduidelijkt Zeldenrust. “Dat kost een schipper afhankelijk van scheeps-

‘We voeren een kilometer per uur achteruit, ondanks vol motorvermogen’

grootte al gauw 10.000 tot zelfs 20.000 euro per week aan inkomstenderving.”

De Deo Gratias is met de stremmingen redelijk de dans ontsprongen. “Maar met al die beweging in het water is ons brandstofverbruik in de opvaart flink hoger geweest, zeker een derde meer dan bijvoorbeeld in 2017 met een veel kleinere rivier. Al met al was het voor iedereen een duur wintertje.” <



Denkend aan de buschauffeur

Hoe staat het met uw CSat?

Ergens hoop ik dat u geen idee heeft wat ik met die vraag bedoel. Want als dat wel het geval is, dan bent u zo iemand. Iemand die zijn tijd verdoet met cursussen, trainingen, workshops en hoe die ellende allemaal nog meer heet. Die daar van iemand die zelf in loondienst is zou moeten leren hoe hij (of zij) een betere ondernemer wordt.

De CSat.

Toen ik het woord zelf voor het eerst hoorde, heb ik het eerlijk gezegd moeten opzoeken. Ik dacht dat het de naam was van een satelliet ofzo. Of de toevoeging aan de naam van een dieselmotor. De 470 CSat. Iets met de turbo.

Maar het bleek een term uit de marketing. De afkorting van 'customer satisfaction'.

Ik weet niet hoe het met u zit, maar als ik een Engelse term hoor voor een woord dat ook gewoon in het Nederlands bestaat, word ik altijd een beetje wantrouwig.

Klanttevredenheid

vertalen in customer satisfaction? Customer satisfaction afkorten tot CSat? Why!?

Ik bedoel: waarom?

Omdat de prijs van de cursus dan omhoog kan?

Als een snelle marketingjongen in een strak blauw pak met net te goedkope bruine puntschoenen u als ondernemer iets wijs denkt te kunnen maken over 'CSat', of over ondernemerschap in het algemeen, trap er dan niet in. Vraag u slechts af, net als bij de beleggingsadviseur, waarom hij het niet zelf gaat doen, als hij het allemaal zo goed weet.

Als het gaat om klanttevredenheid moet ik altijd denken aan mijn oude collega Evert. Evert was allesbehalve een snelle jongen. Buik. Klein snorretje, toen snorretjes al lang niet meer konden. Drie lange haren aan zijn linkeroor. En, dieptepunt, een balpen in zijn borstzak. Toen we Evert voor het eerst ons kantoor in zagen lopen, dachten we dat hij de buschauffeur was die ons kwam ophalen voor het jaarlijkse personeelsuitje.

Vanaf dat moment heette hij intern 'de buschauffeur', maar in werkelijkheid was Evert een verkoper.

Een van de ruim twintig die we er hadden.

In zijn eentje goed voor 25 (!) procent van de omzet.

En daar had ie geen 40 uur per week voor nodig. En al helemaal geen 50. Of 60. Eerder 25.

Als zijn baas Evert vroeg om deel te nemen aan een cursus (of workshop), weigerde Evert. "Je dacht toch niet dat ik me door zo'n snotneus laat vertellen hoe ik moet verkopen? Gaan jullie maar lekker in zo'n zaaltje zitten en daarna een potje karten met z'n allen, dan ga ik wel verkopen."

En voor zijn baas het woord 'team' en 'samenwerking' kon laten vallen, zat Evert in de auto. Op weg naar een klant.

Ik heb Evert weleens gevraagd wat de sleutel tot zijn succes was. "Ik lever de oplossing voor het probleem van de klant, terwijl die klant vaak nog niet eens weet dat ie een probleem heeft", zei Evert. "En ik trek 'm het vel niet over de oren, want ik wil volgende week weer bij 'm langs kunnen komen."

Natuurlijk moest Evert zorgen dat product en prijs in orde waren. En als dat niet zo was, dan regelde hij het alsnog. Of zei hij eerlijk dat het feest niet doorging, omdat beide partijen tevreden moesten zijn over de deal.

Zo simpel is het, in de basis.

Ik wens u minder mooipraters in strakke blauwe pakken en meer buschauffeurs.

'Ik laat me door zo'n snotneus niet vertellen hoe ik moet verkopen'

Jan Dijkgraaf
(Rotterdam, 1962)
is professioneel
buttkicker, schrijver
van management- en
cadeauboeken,
columnist en gek op
de weg en het water.
Vooral in landen waar
altijd de zon schijnt.



‘Data zijn goud waard’

Zelfrijdende auto's. Platooning. 3D-printing. Drones. De wereld verandert in hoog tempo. Datzelfde geldt voor de klassieke rol van een verzekeraar. “En daarmee automatisch ook voor de producten en diensten die wij aanbieden”, betoogt Dirk Jan Klein Essink, CFRO van TVM.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Sander Drooglever en Glenn Wassenbergh

Verzekeringstechnisch heeft TVM een lastig jaar achter de rug. De combined ratio, oftewel de verhouding tussen de verdiende premie en de uitgekeerde en gereserveerde schade en kosten, steeg tot boven de honderd procent. Dat betekent dat er op de verzekeringen verlies werd geleden. De eenmalige kosten die voortvloeien uit de collectieve claim tegen het truckkartel speelden daar overigens een rol in, maar belangrijker waren de grote (letsel)schades in de WA-portefeuille.

Volgens Klein Essink is er sprake van een tendens in verzekeringsland. “Dat heeft te maken met de wetgeving op het vlak van onder andere letsel schade, waardoor de aansprakelijkheid feitelijk veel verder gaat. De schadeuitkeringen schieten daardoor omhoog.

Meer elektronica

Een andere oorzaak zit ‘m in het gegeven dat er steeds meer elektronica in een auto zit verwerkt, waardoor herstelkosten stijgen. En daarnaast groeit ook nog eens de economie stevig, waardoor niet alleen de hoogte van de claims, maar ook het aantal claims toeneemt vanwege de toegenomen verkeersdruk.

Het is dus een extra noodzaak om de operationele kosten van TVM verder omlaag te brengen?

“Zeker. We voelen als coöperatie ook de plicht tegenover onze leden om het bedrijf zo efficiënt mogelijk in te richten. We zijn op dit moment bezig met een optimaliseringsslag om onze bedrijfsvoering nog efficiënter in te richten. Denk aan de digitale platformen die we nu aan het ontwikkelen zijn. Daar gaan onze leden in de nabije toekomst de vruchten van plukken, op allerlei manieren.”

“Het verwerken van binnenkomende facturen gaat in de toekomst volledig automatisch gebeuren. Onze klanten vinden het ook prettig als ze zoveel mogelijk digitaal via Mijn TVM met ons kunnen communiceren. Dat hoort ook bij deze tijd.”

Terug naar de schadecijfers.

Hoe is dat op te vangen?

“Onze doelstelling is een combined ratio van 98 procent. Om dat te bewerkstelligen, zullen we echt iets aan de premies moeten gaan doen. Dat is helaas onontkoombaar. De concurrenten in de markt zijn ons al voor gegaan en voor een gezonde bedrijfsvoering is het noodzakelijk. Het is tevens een eis van toezichthouder DNB om per product een positief rendement te behalen. Dus ook van het WA-product.”

Hoe gaat die premieverhoging bij TVM vorm krijgen?

“We zijn steeds meer toegegaan naar het principe ‘de vervuiler betaalt’. Die lijn trekken we door. In dat kader kijken we hoofdzakelijk naar frequentie van schades. Daarnaast ontkomen we er waarschijnlijk niet aan om ook een collectieve WA-premieverhoging door te voeren.

TVM is een coöperatieve verzekeraar. Dat houdt dus in: niet op winst gericht en je draagt elkaars lasten.

‘We voelen de plicht om het bedrijf zo efficiënt mogelijk in te richten’

Samen sta je sterk. Dat solidariteitsbeginsel van een coöperatie staat op het eerste gezicht wellicht haaks op een dergelijke individuele benadering, maar solidariteit werkt natuurlijk ook de andere kant op.

Kijk, als er een keer iets gebeurt, dan moeten we er als verzekeraar staan. Dat is duidelijk, daar is iedereen het over eens. Dat is de primaire taak van een verzekeraar. Maar als ➤

HIGHLIGHTS

‘Onze doelstelling is een combined ratio van 98 procent.’

‘Als je de vaste vervuiler niet aanpakt, moeten anderen de lasten dragen.’



je de vaste vervuiler niet aanpakt, moeten anderen die lasten dragen. Kijken naar frequentie van schade is op zich dan een rechtvaardig instrument om differentiatie in premies aan te brengen.”

Is het een zorg dat de ontwikkeling van de gemiddelde schadelast structureel stijgt?

“Dat wel, maar het is nu eenmaal een gegeven. De technologische ontwikkelingen gaan door, WA-schades zullen blijven en als dan ook nog eens de wetgeving verandert, dan moet je daar als verzekeraar gewoon op inspelen. Daarnaast is het onze plicht, zeker ook richting onze leden, om te proberen de schadebedragen zo laag mogelijk te houden. TVM is niet voor niets themeigenaar van transportveiligheid. Wij doen al jarenlang ontzettend veel op het gebied van preventie. Onze maatschappelijke campagne, samen met Volvo

Trucks, rond het NK Veiligste Chauffeur is daar een mooi voorbeeld van.”

Veiligheid verbeteren

“Tegelijkertijd zie je dat ook onze klanten zich enorm inzetten om de veiligheid op de weg te verbeteren. Ze doen dat onder meer op het gebied van preventie, bijvoorbeeld door middel van opleiding, bijscholing en coaching van hun chauffeurs en ook door de inzet van technologische innovaties.”

TVM heeft over 2017 een positief resultaat geboekt, vooral doordat de beleggingen goed rendeerden en daarmee het tegenvalende verzekeringsresultaat compenseerden. Hoe kijk je daar tegenaan?

“Toch wel met gemengde gevoelens natuurlijk. Als verzekeraar moet je verdienen op je core business. Dat wordt echter steeds moeilijker. Dus moet je inspelen op die veranderende markt.

IT wordt steeds belangrijker in onze digitale maatschappij. Ook voor banken en verzekeraars. Wij kunnen dankzij het gebruik van big data steeds beter maatwerk leveren. Data-analisten gaan ons hierbij helpen. Onze organisatie wordt hier ook op ingericht.”

Hoe gaat de klant dat concreet merken?

“Het principe ‘pay how you drive’ gaat echt een vlucht nemen. Als grootste transportverzekeraar moeten wij met dat product als eerste in Nederland op de markt komen. Aan de hand van rijgedrag, schadegegevens en bepaalde algoritmen kunnen we voorspellen wat een bepaalde klant in het nieuwe jaar aan schade gaat rijden. Data zijn goud waard.”

Veel draagvlak

“We hebben ook gemerkt dat er in de markt veel draagvlak bestaat voor dit



principe. Het objectieveert. Als klant word je aangeslagen voor de schade die je zelf hebt veroorzaakt. Door de gereden schades weet een ondernemer welke chauffeurs van hem goed of slecht zijn. Maar door technische monitoring van het rijgedrag van deze chauffeurs weten wij dat eigenlijk al voordat er schade gereden wordt. We kunnen daar de premies op afstemmen, maar we kunnen ook samen met de ondernemer bepaalde chauffeurs beter opleiden, bijvoorbeeld door middel van coaching.”

Speelt privacybescherming hierbij nog een rol?

“We mogen gegevens opslaan en gebruiken, zolang er een gerechtvaardigd doel is. De zogenoemde doelbinding. Dit aspect moet vanzelfsprekend goed geregeld en vastgelegd zijn.”

Hoe staat TVM er verder voor?

“We hebben een robuuste solvabiliteit van rond de 240 procent. Ieder jaar draait De Nederlandsche Bank aan een aantal knoppen, waardoor de eisen opnieuw strenger worden. Nederlandse banken moeten tegenwoordig al fors meer bufferkapitaal aanhouden als gevolg van internationale afspraken. Dan hebben we het over een bedrag van 14 miljard euro. Ik verwacht dat we in de verzekeringswereld hetzelfde gaan mee-maken op basis van de signalen die we zien.”

Niet door ondergrens

“Een buffer is er om toekomstige risico's op te vangen. Onze doelstelling is

om niet door onze ondergrens heen te zakken en die hebben we vastgesteld op 200 procent. Dat wordt nu keurig gehaald. Maar we moeten altijd bij de les blijven. Bijvoorbeeld als je kijkt naar onze beleggingen. De afgelopen jaren zijn onze obligaties in waarde gestegen omdat de marktrente daalde. Maar de rente is nu aan het stijgen, waardoor een tegenovergesteld effect ontstaat.”

En de klassieke rol van TVM als verzekeraar verandert dus.

“Vooraf dat, ja. Technologische ontwikkelingen leiden nu eenmaal tot minder schades. En dus tot lagere premies. Dat gaat dus ons bedrijfsmodel raken. We hebben daarop geanticipeerd door onze strategie te herijken. We verzekeren niet meer alleen de wielen, maar volgen de goederen door de hele logistieke keten. Ons pakket van goederen en diensten zullen we hierop aanpassen, innoveren en verbreden, waarbij we ervoor zorgen het klantbelang centraal blijft staan. Dat geldt ook voor de scheepvaart.”

Kun je hier een concreet voorbeeld van noemen?

“Bij diensten denk ik dan bijvoorbeeld aan juridische dienstverlening, onder meer op het gebied van cybersecurity. TVM verkoopt binnenkort een cyberverzekering. We gaan werken met risicoadviseurs die heel goed een risicoscan van het bedrijf van een klant kunnen maken. De bedoeling is dan niet meteen om een nieuwe polis aan de man te brengen, maar om de ondernemer de zekerheid te geven dat deze scan alle risico's voor zijn bedrijf in beeld brengt. Hij kan dan vervolgens maatregelen nemen om de risico's te beperken, bijvoorbeeld door preventie of een andere inrichting van zijn bedrijf. Voor de resterende risico's kan hij zich vervolgens verzekeren bij ons. Ik denk dat deze manier van wer-

‘Het principe ‘pay how you drive’ gaat echt, een vlucht nemen’

ken een mooi voorbeeld is van de manier waarop TVM het belang van haar leden centraal stelt. Inderdaad, zoals het een coöperatie betaamt.” <

Zie ook www.tvn.nl/jaarverslagen



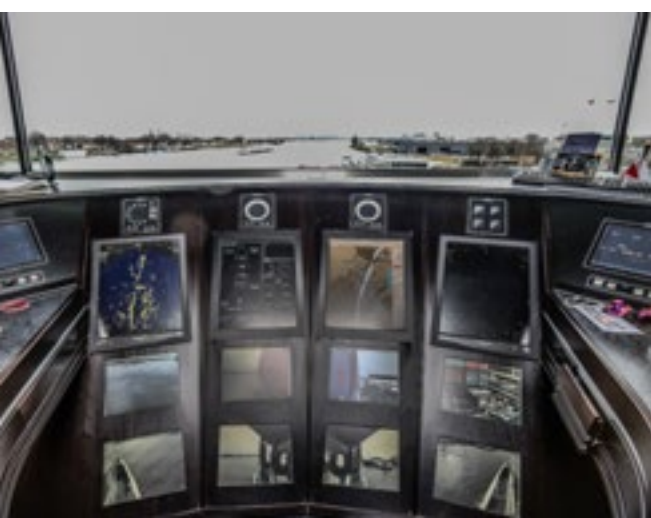
Cruisen op de

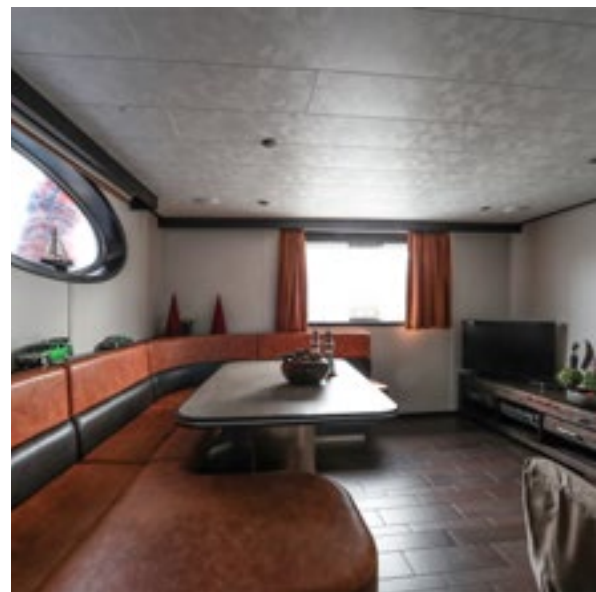


Niks mis met traditionele strandvakanties of stedentrips. Maar steeds meer mensen willen iets bijzonders. Voor Alex Mutsaars was dat in 2014 reden om te starten met Binnenvaartcruises.nl. Wij monsterden aan op het koppelverband Sjouwer van Folkert Jan Semplonius. “Ik vind het prachtig om mensen te laten zien wat we doen.”

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh





Sjouwer

Folkert Jan Semplonius was helemaal niet voorbestemd om schipper te worden. “Ik was een boerenzoon. Als kind ben ik een keer aan boord gestapt bij een aangetrouwde neef van mijn vader en toen wist ik: ik ga varen. Water trok me altijd al, maar dat zo’n binnenvaartschip zo stil lag als een huis, ik vond het iets magisch.”

Het is die ervaring die de eigenaar van Kvb Sjouwer en Kvb Kruier er toe bracht zich eind 2014 aan te sluiten bij Binnenvaartcruises.nl. “Enerzijds wil ik mensen graag laten zien wat wij nou precies doen. Anderzijds zitten we met een personeelstekort in de binnenvaart. Stel nou eens dat mensen die ons zo ontdekken besluiten om alsnog te binnenvaart in te gaan. Dat zou toch schitterend zijn? Wij hadden vroeger thuis best wel vaak logés, dus ik was wel gewend aan vreemden om me heen. Er was maar één ding dat me tegenhield: het geregeld. Je had op internet wel van die lijstjes met mensen die wilden meevaren, bijvoorbeeld van Arnhem naar Rotterdam, maar dat is natuurlijk veel te veel gedoe. Dus toen Alex met een oproep kwam en bleek dat hij juist al die rompslomp zou regelen, was ik overtuigd en

besloot ik mee te doen.”

‘24 uur met...’

Inmiddels heeft Semplonius ruim drie jaar ervaring als schipper en gastheer van zijn ‘cruiseschip’. “Ken je dat programma ‘24 uur met...’?

Nou, daar lijkt het af en toe echt op. Je krijgt heel leuke en indringende gesprekken in de stuurhut. Omdat je een paar dagen met elkaar doorbrengt, gaat het echt de diepte in. Je leert wat mensen bezig houdt, wat ze voelen, wat ze doen... Van hen hoor ik bijna altijd dat ze heel relaxed weer van boord gaan. Kijk, ga je naar een camping of een hotel, dan moet je allemaal dingen dóen om de omgeving te zien. Hier niet. Je zit in de stuurhut of beneden, je hoeft helemaal niets en het landschap trekt aan je voorbij. En je leert onze wereld kennen.”

Het door twee Mitsubishi V16’s van 1700 pk aangedreven Kvb Sjouwer is 190 meter lang, 11,45 meter breed, heeft een diepgang van 3,58 meter en kan 400 TEU vervoeren. Het in 2009 opgeleverde koppelverband is van alle

gemakken voorzien. Waaronder dus vier hutten voor in totaal maximaal zes ‘cruiseklanten’. Zoveel zijn het er nooit, want het moet voor Folkert Jan Semplonius en zijn Nederlands/Filipijnse bemanning wel leuk blijven.

‘Als je een paar dagen met elkaar doorbrengt, ga je echt de diepte in’

“Het is in de eerste plaats natuurlijk gewoon een onderneming.”

Go with the flow

Een onderneming waarop Semplonius zichtbaar trots is. Wie aanmonstert op de Sjouwer krijgt na de kennismakingskoffie in de stuurhut een uitgebreide rondleiding op schip.

En daarna geldt voor de gasten: ‘go with the flow’. “Wij passen ons niet aan hen aan, zij moeten zich aan ons aanpassen. Zoals wij leven, leven de gasten. Neem het eten. Het is gewoon eten wat de pot schaft. Een vijfgangendiner is ➤



NIET VOOR HET GELD

Gasten van het Kvb Sjouwer betalen 100 euro per persoon per dag (120 euro voor gasten die alleen zijn). Daarvoor krijgen ze een eigen kamer, inclusief badkamer, ontbijt, lunch en diner en koffie en thee. Als de auto mee moet aan boord, kost dat 50 euro extra.

Gemiddeld blijven Nederlandse gasten drie tot vijf en Duitse of Zwitserse gasten vijf tot acht dagen.

“Voor het geld moet je dit als schipper niet doen”, waarschuwt Folkert Jan Semplonius. “Op de omzet die wij maken, is de opbrengst van de gasten een heel klein druppeltje. Je moet het in de eerste plaats leuk vinden om je vak te laten zien en mensen te ontmoeten.”

Riny en Folkert Jan Semplonius met 'hun' jongens.

het nooit natuurlijk. Maar als wij het druk hebben, kan het ook dat er alleen maar een pan macaroni op tafel komt. En die enkele keer dat alles uit de klauwen loopt zelfs dat niet. Dan gaat de patatpan aan en... hup! Maar we hebben ook weleens uitgebreid gebarbecued toen we alle tijd hadden.

Het komt zoals het komt. Daar ligt

‘Je realiseert je dat er meer op de wereld is dan je eigen dorpsplein’

het brood, daar staat de koelkast en als je tekort komt, staan er beneden nog drie. De ideale situatie is dat ze zich gedragen alsof ze thuis zijn. Met dit verschil dat je aan boord wel móet relaxen. Dat is het enige wat je kunt doen. Het gekke is alleen: het komt heel vaak voor dat mensen vijf dagen aan boord zijn en niet zijn toegekomen aan het boek dat ze hadden meegenomen.”

Voor controlfreaks moet het een kwelling zijn, zo’n eerste keer op een

schip van dit formaat dat 24/7 vaart en dus ook niet even aanlegt om een mooi kasteeltje te bekijken of een paar boodschappen te halen. Er is maar één de baas: de schipper.

Behoorlijk aanpassen

“Het gekke is”, heeft Semplonius gemerkt, “dat zelfs die mensen het geweldig naar hun zin hebben. Ik heb al twee keer een vrouw mee gehad die zei dat alles thuis strikt volgens haar regels en schema’s verliep. Die moest zich behoorlijk aanpassen aan boord. Maar ze zei: ‘Ik heb me er bij neergelegd. Ik kan toch niks anders. Dat geeft me rust’. Zien we in het gastenboek vaker terug. We leven best in een hectische wereld met z’n allen. Continu maar doordraaien en doorgaan. Als je letterlijk nergens heen kunt, als je bent overgeleverd aan de goden, is dat voor sommige gasten bijna therapeutisch. Het kan in het begin best ontregelend zijn, maar als je je er aan overgeeft, is het de ultieme vakantie.

We hebben weleens gasten die een week van tevoren bellen. ‘Waar lig je volgende week donderdag’, vragen ze dan. Ik zeg dan: ‘Ik weet het zelfs een

dag van tevoren niet. Ik ben al blij als ik het een uur van tevoren weet’. Dat is hoe het gaat bij ons. Wen er maar aan. Mijn vrouw Riny heeft daar toen we vroeger samen begonnen te varen ook erg aan moeten wennen. Ik niet. Ik ben zelf een losgeslagen projectiel. Hoe minder er gepland is, hoe beter ik me voel. Wij gaan in december naar de Filipijnen, waar we onze matrozen en hun familie gaan bezoeken, en dat moet je natuurlijk wel plannen. Maar eigenlijk is dat niks voor mij.”

Op een dorpsplein

Het meenemen van gasten is dat wel. “Wij laten mensen zo kennismaken met de binnenvaart. Andersom leer ik ook mensen uit hele andere takken van sport kennen. Van een verzekeringsagent uit Zwitserland tot een professor aan de Erasmus Universiteit. En door die ontmoetingen realiseer je je dat wij eigenlijk maar op een dorpsplein wonen, terwijl er nog veel meer is op de wereld. De gasten op hun beurt dus ontdekken dat wij niet zomaar een stuk ijzer zijn dat met een paar mensen erop door een kanaal dobbert. Sommigen hebben nog het idee dat we een stel zigeuners zijn. Terwijl de binnenvaart gewoon een hartstikke modern vak is.”



Een vak waarvan Folkert Jan Semplonius –bij wijze van spreken– niet weet of hij het volgende maand nog uitoefent. Want? “Want ik zeg altijd: ‘Alles is te koop.’ Als er morgen iemand de goede prijs biedt voor de Kruier of de Sjouwer, kan ik er zo afscheid van nemen. Ik ben namelijk wel gewoon ondernemer. Maar dat geldt ook voor ons huis in Haskerhorne, hoor. Al zal ik dan wel eerst mijn vrouw moeten overtuigen, haha.”

Hij zegt het wat gekscherend, maar Semplonius is na een start als zetschipper al 25 jaar zelfstandig ondernemer en houdt van zijn vak. De laatste aankoop was het Kvb Sjouwer, dat besteld wordt voor, maar opgeleverd tijdens de crisis. De Kruier verkopen, wat aanvankelijk het plan was, lukte uiteraard niet. Semplonius en de compagnon met wie hij beide schepen had, besloten afscheid van elkaar te nemen en Semplonius ging alleen door met beide schepen.

“Hij wilde stoppen, ik wilde doorgaan. Dus ik ging alleen verder. Het was een zware tijd, maar ik vond het geen moeilijke beslissing. Want als ik gestopt was, dan was ik alles kwijt. En dan had ik me voor een ander drie slagen in de rondte moeten werken. Dan liever voor mezelf. En ik ben er nog

niet helemaal bovenop, maar het gaat wel lukken.”

Veel intensiever

“Als ik heel eerlijk ben, vond ik de crisis niet alleen vervelend. Kijk, als je vaart en alleen maar winst maakt, dan doe je dit werk met twee vingers in de neus. Maar in een crisis, als je moet bezuinigen, ga je anders naar je bedrijf kijken. Geld verliezen is nooit leuk, begrijp me niet verkeerd. Maar in een crisissituatie is je manier van werken zoveel intensiever. Als je een keer met je neus op de feiten wordt gedrukt, word je daar alleen maar scherper van. Al zeg ik wel: twee, drie jaar was wel genoeg geweest. Nu duurde het zeker zeven jaar, dan zie je niet altijd een einde aan de horizon opdoemen. Ik ben blij dat ik niet opgegeven heb.”

En die verkoop? “Het punt is: ik manage de Kruier op afstand. Dat is niet helemaal mijn ding. Ik kan het wel, maar meer betrokkenheid vind ik lekkerder. Loslaten is een van de moeilijkste dingen in het leven. Ik zou me eerlijk gezegd liever op een schip focussen. Op de Sjouwer ben ik veertien dagen aan boord en veertien dagen thuis. Het voelt alsof ik altijd vakantie heb.”

<



Goed jaar voor scheepvaart

Tijdens de ledenbijeenkomst van de afdeling beroepsvaart van TVM in de Ernst Sillem Hoeve in Den Dolder schijnt altijd de zon, ook al wordt ie al begin april gehouden. Binnen én buiten.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Francois Wieringa



De opzet van de jaarlijkse ledenbijeenkomst van de afdeling scheepvaart was behoorlijk vernieuwd. Geen lange rechte tafel met daarachter drie mannen van middelbare leeftijd, maar een 'ronde' setting, met naast directeur Hendrik de Jonge en Raad van Commissarissen-lid Freek Wansink twee dames, TVM's Chief Commercial Officer (CCO) Wilma Toering en presentatrice Marijke Roskam.

De laatste zorgde dat het formele vergaderdeel een heel informeel karakter kreeg, maar dat de leden toch met alle noodzakelijke informatie weer huiswaarts keerden.

Toezichthouder Freek Wansink trapte af met een lofzang op de coöperatie. "Ik vind een coöperatie de mooiste vorm voor een verzekeraar. Je draagt samen de lasten, je kent elkaar en daardoor is er veel minder snel sprake van fraude. Bovendien hoeft een coöperatieve verzekeraar ook niet achter elke hype aan te lopen. Sterker: er wordt van ons verwacht dat we ook het algemeen maatschappelijk belang in acht nemen."

Eén van de mensen op wie de RvC toezicht houdt, is Wilma Toering, die

vorige zomer toetrad tot de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. Ook zij benadrukte de coöperatieve gedachte. "Wij willen toegevoegde waarde aan onze klanten leveren. Daarvoor is het belangrijk dat wij een goede connectie met de leden hebben. Bij de scheepvaart-leden is dat fysiek gezien lastiger, omdat ze vaak onderweg zijn. Dat ondervangen we met de Raad van Advies, waarin een aantal scheepvaartleden zitting hebben. Dat is een belangrijke groep voor ons. Want het is niet 'hullie/zullie', maar 'wij samen'."

Scheepvaart-directeur Hendrik de Jonge herkende dat. "In onze branche is de sociale controle sterk en iedereen kent elkaar. Daarom ben ik zo blij dat TVM de afdeling scheepvaart als aparte afdeling positioneert."

Met toekomst

Van de 5220 leden die TVM momenteel heeft, zijn er 1060 scheepvaart-leden. In omzet is de afdeling scheepvaart relatief klein (15,8 tegenover 244,4 miljoen euro), maar dat zegt niets over het belang dat er ook intern aan wordt gehecht. De binnenvaart is immers een sector met toekomst. Wilma Toering: "Wij willen beheerst

'Je moet niet wachten met bijsturen tot je een negatief resultaat hebt'

groeien, ook in het buitenland. In België hebben we op de weg en het water al een heel mooie positie opgebouwd en in Duitsland begint het ook."

Groei is ook het doel van Hendrik de Jonge: "Wij hebben als afdeling scheepvaart een gezond resultaat neergezet in 2017. De omzet is echter wel licht gedaald. Ons doel is: meer premie genereren, want dan ben je gezonder bezig. Enerzijds door te groeien. Anderzijds zien we dat de prijzen omhoog gaan. De reparatiebedrijven zitten vol, de schadelast neemt toe. Wij hebben de premies sinds 2001 nooit verhoogd of zelfs maar geïndexeerd. Ik kan me voorstellen dat we dat in de toekomst niet kunnen volhouden. We gaan dan ook goed monitoren of we er voor 2019 iets aan moeten doen. Want wat we willen voorkomen, is dat we te laat zijn en opeens forse verhogingen moeten invoeren. Je moet niet wachten met bijsturen tot je een negatief resultaat hebt, maar tijdig ingrijpen. Dat is misschien geen populaire boodschap, maar liever realistisch blijven dan alleen een goed nieuws-show opvoeren."

Op inspelen

Goed nieuws is er ook 'van buiten': de binnenvaartsector is op stoom. "Wij waren best een conservatieve sector", aldus Hendrik de Jonge. "Maar als je ziet waar men allemaal mee bezig is... De vessel train, autonoom varen, semi-autonoom, drones, elektrisch varen, noem maar op. Het duurt misschien bij ons allemaal wat langer dan bij het wegtransport, maar het komt er zeker aan. En daar moeten wij als verzekeraar uiteraard ook op inspelen omdat het ook verzekeringstechnisch gevolgen heeft."

Welke ontwikkelingen er allemaal aan zouden kunnen komen, vertelde in de tweede helft van de ledenbijeenkomst TomTom's eigen 'transportprofessor' Carlo van de Weijer in een flitsende presentatie over innovatie en vooral snelheid van innovatie. Een onderwerp waarover in de 'derde helft', het lunchbuffet, uitgebreid werd nagepraat.



PREVENTIEWIJZER IS UIT

Preventie krijgt ook in de binnenvaart toenemende aandacht. TVM heeft daarom een Preventiewijzer gemaakt. Een handzaam boekje met praktische tips voor onderweg.

Hendrik de Jonge: "Van alle ongevallen komt zo'n 90 procent door menselijk falen. Met de Preventiewijzer willen we bewustwording creëren." In het boekje komen zaken aan de orde als schadeafhandeling, de autokraan, reisvoorbereiding, veiligheid aan boord en stuurhuisvuistregels.



PIET ZELDENRUST HERKOZEN

Piet Zeldenrust werd bij de ledenbijeenkomst van de afdeling scheepvaart van TVM herkozen als lid van de Ledenraad van de coöperatie TVM. In de vijftigkoppige ledenraad zitten drie leden namens de afdeling scheepvaart en Zeldenrust was als enige van de drie aftredend en herkiesbaar. Met een klaterend applaus kreeg hij de steun van 'zijn' achterban voor een nieuwe termijn.



‘Risico kan worden beperkt’

Het verzekeringspakket van de afdeling scheepvaart van TVM is uitgebreid. Vanaf nu kunnen leden voor een relatief geringe premie 100 procent vergoeding krijgen van het vastgestelde bedrag bij motorschade. TVM's relatiebeheerder binnenvaart Alex Jansen legt het uit.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Francois Wieringa

“**D**e uitbreiding van de verzekeringsvoorwaarden is er vooral gekomen omdat de motoren van schepen steeds complexer worden”, zegt Alex Jansen. “Het gevolg van die complexere motoren is dat de bedragen die omgaan bij schade ook steeds groter worden. Men kan namelijk zelf nog maar heel weinig doen. Mijn vader sleutelde zijn motor vroeger zelf in en uit elkaar als er iets aan de hand was. Dat kostte hem dus weinig arbeidskosten van monteurs. Alleen materiaal. En materiaal is relatief niet veel duurder geworden, maar arbeid en onderzoekskosten wel.”

Complexere motoren, meer arbeid, hogere onderzoekskosten, het leidt volgens Alex Jansen logischerwijs ook tot meer onzekerheid over de hoogte van het schadebedrag. “De motor is het hart van het bedrijf. Als die het niet doet, ligt je bedrijf stil. Dus dat mag niet gebeuren. In een tijd waarin zaken tot drie cijfers achter de komma vastliggen, behalve wat er gebeurt als je schade hebt, zagen wij een probleem voor onze leden. Want het vergoedingspercentage, het bedrag dat TVM betaalt van het schadebedrag, varieert van 100 tot 65 procent. Maximaal betaalde de verzekerde naast een eigen risico dus 35 procent van de schade zelf, en dat kan tegenwoordig een fors bedrag zijn. Dat bedrag is vooraf moeilijk te berekenen of te reserveren. De bank wil dat soms niet financieren, want die ziet het als normaal ondernemersrisico. Door ‘de motorinstallatie uitgebreid’ aan te bieden, halen wij die onzekerheid weg. We bieden op die manier een extra zekerheid.”

Behoeftte aan

De aanvulling wordt ook aangeboden omdat klanten er naar vroegen. “Steeds meer”, aldus Alex Jansen. “Er was behoefte aan zo’n uitbreiding. ‘Eigen risico prima, maar ik onderhoud mijn motoren goed en als het dan toch fout gaat, wil ik dat de rest is afgedekt’, zeiden ze dan. Als coöperatieve verzekeraar voorzien wij graag in die behoefte.”

De premie voor de uitbreiding is overzichtelijk en simpel te berekenen. “We rekenen er 1,10 euro per kiloWatt vermogen van de hoofdmotor voor”, zeg Alex Jansen. “Bij een grote hoofdmotor van 1000 kW komt dat neer op 1100 euro per jaar. Bruto, want daar

gaat de eventuele korting vanwege schadevrij varen nog van af. Aangezien het gemiddelde hoofdmotorvermogen bij onze vloot 600 kW is, zou de premie voor de gemiddelde verzekerde 660 euro bedragen. We hebben dat bedrag voorgelegd aan een aantal klanten en die vonden het alleszins redelijk.”

Goede documentatie

Er is dus wel een belangrijke voorwaarde verbonden aan de uitbreiding: goed onderhoud. Alex Jansen: “We willen op het moment dat iemand aanspraak maakt op een uitkering onder ‘motorinstallatie uitgebreid’ goede documentatie van het onderhoud zien. Dat kan via het Machinekamer-journaal dat wij voor onze klanten hebben gemaakt. Maar het kan ook op een andere manier. Er zijn verschillende motormanagementsystemen en als iemand het in een eigen systeem met nota's en werkbonden bijhoudt, mag dat ook. Als wij maar goed kunnen vaststellen dat het vereiste onderhoud is gepleegd.”

En daarbij hoort tegenwoordig: smeerolieanalyses. “Vroeger kon je misschien met je vingers voelen of olie nog goed was. Nu werkt dat niet meer, als je het kunt voelen dan ben je al te laat. Wij willen een officiële analyse hebben. Smeerolieanalyse is een perfecte tool om vroegtijdig te ontdekken dat er iets in de motor fout gaat. Dus wij willen bij schade kunnen vaststellen dat er periodieke analyses zijn gedaan. Natuurlijk dienen ook de aanbevelingen uit deze analyses uitgevoerd te worden.”

Voor wie is dit nieuwe product geschikt? Alex Jansen: “Voor motoren vanaf het derde jaar. Maar ook niet voor eeuwig, want op het moment dat de dagwaarde lager is dan het schadebedrag, krijg je de dagwaarde uitgekeerd. Dus er komt een moment dat wij vanuit onze rol als coöperatieve verzekeraar zeggen: ‘Volgens onze gegevens is de dagwaarde van uw motor nu zo laag dat een extra dekking weinig nut meer heeft. Wanneer dat moment bereikt wordt, is maatwerk en dat sluit aan bij onze zorgplicht. Wij willen de klant namelijk goed verzekeren en maximaal ontzorgen, maar niet laten betalen voor een onnodig product.’”



KLAAR VOOR DE AVG?

De nieuwe Europese privacywet AVG is vanaf 25 mei van kracht. Dan moeten alle bedrijven kunnen aantonen dat ze goed omgaan met persoonsgegevens van medewerkers, klanten en leveranciers. Meer weten? TVM heeft voor de leden alle informatie op een rij gezet. Inclusief checklists en documenten. Zie www.tvn.nl/avg.

Misverstanden over vracht

“De haven is verlaten, want er is nog maar een vracht”, klinkt het in een bekend lied van een popgroep uit Zeeland. U weet dat vracht in het algemeen spraakgebruik weliswaar lading betekent, maar dat het ook de financiële beloning voor het vervoer van lading is.

Over vracht in de laatste betekenis leven nog wel eens misverstanden. Zo hoor ik regelmatig dat verrekening met vracht niet mogelijk is. Als uw bevrachter een vordering op u heeft, bijvoorbeeld omdat schade is ontstaan doordat u te laat op de plaats van bestemming bent aangekomen, zou die schade niet met uw aanspraak op vracht verrekend mogen worden.

Dat is echter niet juist: verrekening met vracht is in beginsel toegestaan. Het vervoerrecht verbiedt verrekening met vracht niet. Vanzelfsprekend moet wel zijn voldaan aan de eisen die het ‘gewone’ recht aan verrekening stelt. Zo moeten partijen elkaars schuldenaar en schuld-eiser zijn en moet nakoming van de te verrekenen vordering afdwingbaar zijn.

In afwijking van de wet kunt u afspreken dat verrekening met vracht uit den boze is. Indien bijvoorbeeld de Internationale Verlade- und Transport-bedingungen (IVTB 2010) van toepassing zijn, dan heeft de bevrachter (en ook de ontvanger) niet de bevoegdheid om een door u betwiste vordering te verrekenen met uw aanspraak op betaling van de vracht. Die bevoegdheid is in die voorwaarden uitgesloten. Dat is echter niet in alle algemene vervoersvoorwaarden gebeurd. Bovendien zijn die voorwaarden niet altijd van toepassing. Als u wilt dat uw vracht zonder verrekening betaald wordt, moet u daarop dus attent zijn en zo nodig een concrete afspraak met uw opdrachtgever maken.

Recht op vracht

Los daarvan heeft u, zelfs als u aansprakelijk bent voor geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van de lading, toch recht op vracht. Uw aanspraak op vracht gaat dus niet teniet als u uw verplichting schendt om de lading af te leveren in dezelfde staat als waarin u die heeft ontvangen. Maar dat betekent niet dat uw vrachtvordering onaantastbaar is: verrekening van die vordering met een tegenvordering wegens ladingschade is, mits aan de verrekeningsvereisten is voldaan en behoudens afwijkende partij-afspraken, mogelijk.

Verder heerst wel de gedachte dat bij beëindiging van een vervoer-/bevrachtingsovereenkomst altijd aanspraak bestaat op een derde van de vracht. Of dat die aanspraak tot een derde van de

vracht beperkt is. Het ligt echter anders. Ik geef enkele voorbeelden.

Aantoonbaar hoger

Wanneer u als vervoerder een overeenkomst opzegt omdat de afzender/bevrachter u verkeerd heeft geïnformeerd over de lading, dan kunt u (onder het CMNI-verdrag) betaling verlangen van, inderdaad, een derde van de vracht, óf van schadevergoeding. Als uw schade aantoonbaar hoger is, hoeft u met een derde van de vracht dus geen genoegen te nemen.

In het omgekeerde geval, wanneer uw opdrachtgever de reis voor belading annuleert, dan is hij verplicht uw schade te vergoeden; een op een derde van de vracht gefixeerde vergoeding geldt niet. Dat kan overigens ook een nadeel voor u zijn, omdat u het bestaan en de omvang van de schade moet aantonen.

Hoe dan ook: ken uw recht en laat u daarover zo nodig informeren.



JURIST
PETER VAN DAM

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

5 VRAGEN



De hypotheekclausule. Wie schade heeft aan zijn schip en die claimt bij de verzekeraar, krijgt er onherroepelijk mee te maken. Senior schadebehandelaar Egbert Boelens legt haarfijn uit hoe het precies zit.

1 Wat is de hypotheekclausule?

“De hypotheekclausule verplicht ons om bij een uitkering voor een schade aan het schip toestemming aan de hypotheekverstrekker te vragen voor we overgaan tot betaling. Dit is doorgaans een formaliteit, maar eigenaren vinden het soms vervelend om ons de gegevens van hun hypotheekverstrekker te verlenen. ‘Waarom willen jullie dat weten?’, zeggen ze dan.”

2 En als die clausule niet in de polis staat?

“Dan moet het tegenwoordig ook. Voorheen moest het alleen als de polis was voorzien van een hypotheekclausule, maar tegenwoordig is het wettelijk verplicht bij alle grotere uitkeringen die wij doen. In feite mogen wij geen cent uitkeren voor de hypotheekverstrekker toestemming heeft gegeven.”

3 Wat gebeurt er precies bij schade?

“Wij vragen de scheepseigenaar naar de contactgegevens van de hypotheekverstrekker, bellen die en mailen vervolgens, omdat we uiteindelijk een schriftelijke machtiging moeten hebben. Meestal is dat binnen een dag geregeld, maar een enkele keer duurt het een paar dagen. De hypotheekverstrekker heeft ook belang bij een snelle afhandeling, want die wil ook niet dat een schip onnodig lang stil ligt.”

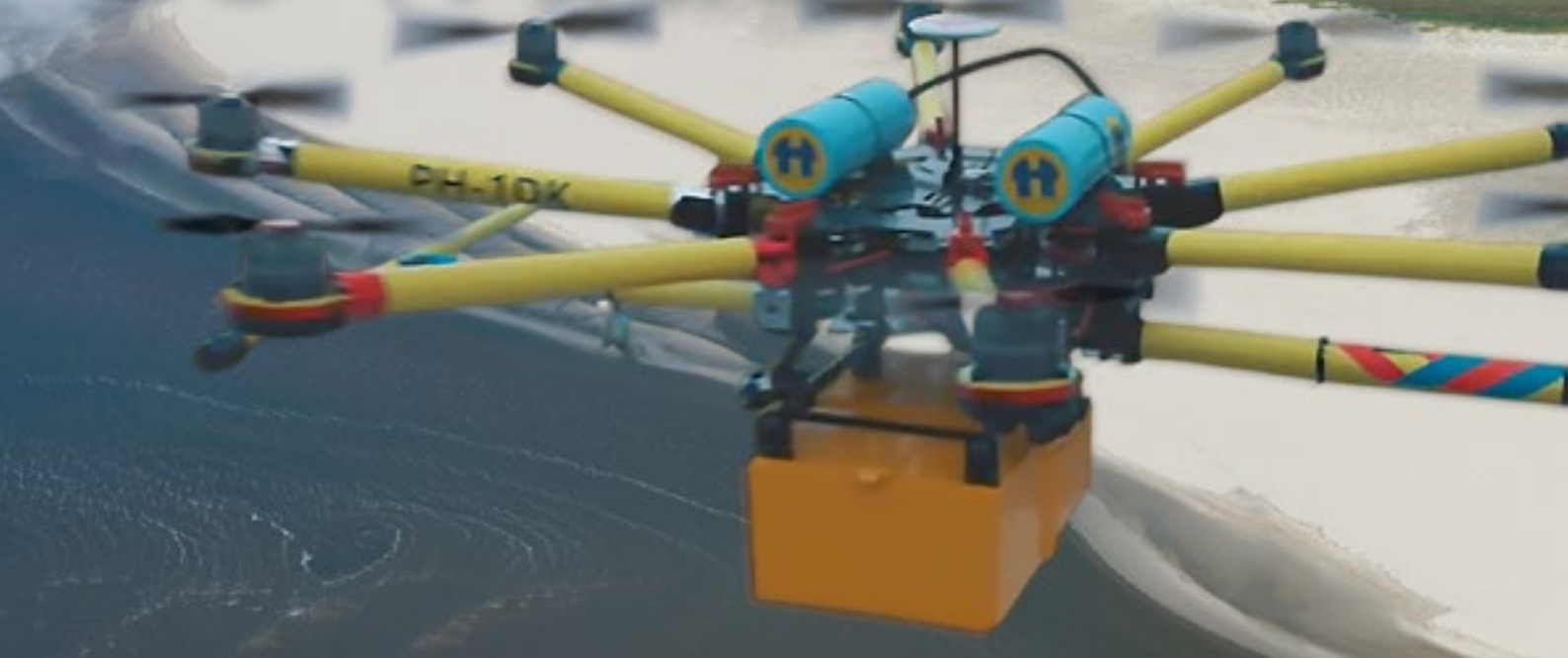
4 Wat gebeurt er als TVM zich niet aan de clausule houdt?

“Als wij zonder machtiging betalen aan bijvoorbeeld een werf, heeft de hypotheekverstrekker het recht om ons, bijvoorbeeld bij een betalingsachterstand, hetzelfde bedrag ook aan hun te laten betalen. In een extreme situatie zouden we dan dubbel moeten uitkeren en dat is natuurlijk niet de bedoeling.”

5 Leidt de clausule weleens tot problemen?

“Eigenlijk nooit. Alleen onze vraag naar de gegevens van de contactpersoon van de hypotheekverstrekker levert nog wel eens vraagtekens op. Na uitleg waarom wij die gegevens nodig hebben en wat wij daarmee precies doen, heeft de klant er begrip voor.”

Luchtbrug naar de Wadden



Een paar jaar geleden was het nog 'speelgoed'. Nu worden drones gezien als een zeer kansrijk alternatief transportmiddel. In Noord-Nederland wordt op dit moment een proef opgezet voor het vervoeren van noodmedicijnen naar de Waddeneilanden. En dat is pas het begin...

tekst: Frank Woestenburger

beeld: Francois Wieringa en ANP

De ogen van ondernemer Egbert Swierts beginnen te glinsteren bij de vraag om in een paar zinnen een toekomstbeeld te schetsen. In gedachten ziet hij ze vliegen, de drones wel te verstaan.

"Over vijf jaar hebben we in Nederland en Europa de eerste luchtcorridors waarin drones over langere afstanden min of meer permanent heen en weer aan het vliegen zijn. Of over tien jaar de eerste pizza's al met drones bezorgd worden, weet ik niet. Maar geloof me, die kant gaat het wel op. De ontwikkelingen gaan razendsnel."

Op het terrein van vliegveld Groningen Airport Eelde (GAE) houdt Swierts met zijn bedrijf OmniDrones

Academy kantoor in het voormalige pand van de Rijksluchtvaarschool, met uitzicht op de aankomst- en vertrekhal. Hij is tevens bestuurslid van de stichting Drone Hub GAE, het kennis-, innovatie- en ontwikkelcentrum voor drones met civiele toepassingen.

In de hoek van zijn riante werkruimte staat een indrukwekkende drone opgesteld, met een doorsnee van pakweg twee meter. "Deze heeft verder geen functie meer en staat er alleen nog een beetje voor de show. Dit is alweer een oud model", merkt hij achteloos op.

Hij is het gewend, maar de ontwikkelingen op het gebied van drones zijn bijna niet bij te houden. Datzelfde geldt voor de toepassingen. De focus van Drone Hub GAE ligt momenteel

HIGHLIGHTS

Zeker in Nederland biedt het luchtruim enorme mogelijkheden qua transport.

'Vanuit Samenwerking Noord-Nederland loopt er nu een Europese subsidieaanvraag voor een proeftuin om verder te experimenteren met drones.'



op het experiment om noodmedicatie naar de Waddeneilanden te vliegen. Een luchtbrug met drones van Lauwersoog naar Schiermonnikoog, een traject van 7,6 kilometer. Als het aan Swierts ligt, wordt de eerste officiële vlucht deze zomer gemaakt. Ook TVM verzekeringen is betrokken bij het innovatieve en maatschappelijk relevante project.

Vergezicht met drone

Het experiment is een initiatief van Swierts en Jaap Hatendoer, manager Beleid en Innovatie van UMCG Ambulancezorg. De twee kwamen twee jaar geleden eigenlijk per toeval met elkaar in contact, vertelt Swierts, zelf een voormalig taxiondernemer. “Met een drone onder mijn arm ben ik een keer naar hem toegegaan. Hij liet me toen een mooie tekening zien, een vergezicht van hoe ambulancezorg er in de toekomst uit komt te zien. Op die tekening stond ook een drone.”

Hatendoer vult aan: “Helemaal nieuw is het niet. In Rwanda wordt door drones bijvoorbeeld al met bloed gevlogen omdat het weggennet daar niet volstaat. Op deze manier kan

alsnog binnen dertig minuten bloed geleverd worden in bijna heel Rwanda. Het luchtruim, zeker ook in Nederland, is relatief heel leeg en biedt enorme mogelijkheden qua transport, mits de Nederlandse overheid en bevolking daarin meegaan en de regelgeving wordt aangepast. Vliegen met drones is voor ons alleen interessant als we bij spoed 24/7 zo’n transport mogen uitvoeren. We zijn nu bezig aan een ontdekkingsstocht en hebben daarin nog een lange weg te gaan. We willen de Mount Everest beklimmen, maar bevinden ons nog in het basiskamp.”

Ogen uitgekeken

De eerste aanzet werd gegeven toen Swierts eind 2016 op uitnodiging van de provincie Drenthe aan tafel kwam bij gedeputeerde Henk Brink. De laatste was eerder met een delegatie van Rabobank in Silicon Valley geweest en had daar zijn ogen uitgekeken. Ook op het gebied van drone-innovaties geldt

Silicon Valley als het beloofde land. Brink zag echter meteen mogelijkheden voor Noord-Nederland en dan met name voor Groningen Airport Eelde. Samen met Noordelijke Innovation Board nam Brink het initiatief om te komen tot de oprichting van een Drone

‘We willen de Mount Everest beklimmen, maar zijn nog in het basiskamp’

Competence Center als middel om kennis, innovatie en onderzoek op het gebied van onbemande luchtvaart naar een hoger niveau te brengen. Het betekende de geboorte van Drone Hub GAE.

Vanuit Samenwerking Noord-Nederland loopt er nu een Europese subsidieaanvraag voor een proeftuin om verder te experimenteren met drones. Voor Groningen Airport Eelde zou dat een eerste integratie van >



bemande en onbemande luchtvaart betekenen.

Bij het experiment met het vliegen van medicijnen tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog zijn naast GAE, UMCG Ambulancezorg en Drone Hub ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Drenthe, ANWB Medical Air Assistance, TU Delft en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum aangesloten. Eind november tekenden deze partijen tijdens een kennis-event op het vliegveld al een intentieverklaring voor het vliegen met drones buiten het gezichtsveld, oftewel 'Beyond Visual Line of Sight'.

Het is de bedoeling dat er drie verschillende types drones getest worden van respectievelijk het Lucht- en Ruimtevaartcentrum, TU Delft en Drone Hub. De laatste partij werkt met de goedkoopste optie. "Wij kijken naar laagdrempelige toepassingen, die dichtbij de markt liggen", aldus Swierts. "Tussen alle partijen ligt de afspraak om kennis te delen. Er zit geen competitie-element in, deze proef is bedoeld om de BV Nederland verder te brengen."

In de praktijk

Dan de praktijk. De drone waarmee gevlogen gaat worden is de DJI Matris 600 Pro. De kale versie kost in de winkel zo'n zes- tot achtduizend euro. De variant die de lucht ingaat is aanzienlijk kostbaarder vanwege alle technische snufjes en innovaties waarmee deze is uitgerust en alle manuren die in de ontwikkeling ervan gestoken zijn.

Volgens de eerste berekeningen zal het apparaat het traject tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog in maximaal 17 minuten kunnen afleggen, rekening houdend met lading en (tegen)wind.

HIGHLIGHTS

'Een drone mag in de huidige regels niet verder dan 500 meter verwijderd zijn van de piloot of zender.'

TVM GELOOFT IN TRANSPORT MET DRONES

Ook TVM verzekeringen is inmiddels aangesloten bij het experiment om met drones noodmedicatie van Lauwersoog naar Schiermonnikoog te vliegen. TVM ontwikkelt zich in hoog tempo van verzekeraar van wielen tot een full-service verzekeraar van logistiek en transport. Daar horen ook innovatieve vormen van transport bij, zoals drones. “Het verzekeren van drones betekent voor TVM een eerste stap in de onbemande luchtvracht”, vertelt Wilma Toering, CCO van TVM. “De technologische ontwikkelingen gaan snel, zeker in de transportsector. Niet voor niets hebben we daar als verzekeraar onze strategie op aangepast. Innoveren en excelleren door focus zijn twee van onze kernwaarden. Wij zien drones in eerste instantie als een ondersteunend middel van weg- en watertransport.”

Het is de verwachting, zo stelt Toering, dat bestaande logistiek dienstverleners in de toekomst drones gaan inzetten. “Voor een gespecialiseerde transportverzekeraar is het van belang dat wij dergelijke transportmiddelen leren kennen en gaan verzekeren. De proef van Dronehub Groningen Airport Eelde is voor ons dan ook een mooie kans om kennis te maken met de verzekerings-technische risico's van drones. Daarnaast dragen wij vanuit onze expertise graag bij aan de ontwikkeling van het vliegen met drones buiten het zichtveld. Dat laatste is immers een vereiste om drones op termijn op grotere schaal in te kunnen zetten.”



Het maximale vlieggewicht van drone inclusief lading is 15,5 kilogram, waarbij de drone zelf al zo'n tien kilo weegt. Zwaardere objecten dan medicijnen, bijvoorbeeld medische apparatuur, kunnen derhalve niet op deze manier vervoerd worden. Nog niet.

Problemen tackelen

“Voor het experiment is het gewicht niet interessant. Er zijn genoeg andere problemen die getackeld moeten worden”, aldus Swierts. Onder andere op het gebied van ontheffingen. Zo zal de drone hoger vliegen dan de maximale hoogte van 120 meter die normaal is

toegestaan. Bovendien mag een drone in de huidige regels niet verder dan 500 meter verwijderd zijn van de piloot of zender. Andere ontheffingen hadden betrekking op onder andere procedures en materiaal.

Hatenboer: “Uiteindelijk moet de overheid bepalen wat toelaatbaar is en voor welke missies. Mag je met een drone dwars door natuurgebied vliegen om levens te redden? Die discussie zal op een gegeven moment gevoerd worden.”

De drone die voor het initiatief van Swierts en Hatenboer gebruikt zal worden, moet een flinke afstand

afleggen. Daar was een technische innovatie voor nodig.

Swierts legt uit: “Als je nu vliegt heb je een zender en een drone die rechtstreeks met elkaar communiceren binnen een range van maximaal een paar kilometer. De afstand die wij willen overbruggen is groter. Dan kun je gebruikmaken van een satelliet, maar dat is een dure oplossing. Wij hebben gekozen om gebruik te maken van een gewoon telefoonnetwerk. We sluiten zowel de drone als het grondstation op dat netwerk aan. Dat betekent dus dat er gevlogen kan worden zolang er een mast is en een goede, stabiele >



In Rwanda worden drones gebruikt om overal in het land binnen dertig minuten bloed te kunnen leveren. Via de weg lukt dat niet.

dekking. KPN heeft in de Waddenzee een goed netwerk liggen, dat ooit is aangelegd ten behoeve van de veerdiensten.”

Geen obstakel meer

Momenteel wordt gewerkt aan de technische realisatie van vliegen op deze manier, onder andere in samenwerking met KPN, dronebouwer Vliegeng.nl uit Dokkum en Drone Hub GAE. “Er is een speciale pilot-applicatie besteld vanuit Spanje om dit mogelijk te maken. De communicatie vormt derhalve geen obstakel meer.”

Het vliegen met drones brengt vanzelfsprekend risico's met zich mee. Veel mensen herinneren zich de beelden nog van de Oostenrijkse topskiër die twee jaar geleden tijdens zijn afdaling in Madonna di Campiglio bijna werd getroffen door een drone van de Italiaanse televisie die spontaan uit de lucht viel. Het is de ultieme nachtmerrie van iedereen die professioneel met drones in de weer is. Ook de incidenten met drones die te dicht in de buurt komen van landende of stijgende vliegtuigen halen meer dan

eens de publiciteit.

Swierts: “De problemen worden bijna altijd veroorzaakt door hobbyisten. Veel mensen of organisaties die gebruik maken van drones doen dat zonder de regels te kennen en beroken daardoor, als het misgaat, veel schade. Ook aan het imago van de drones. De professionele markt heeft er last van. Geloof me, er is geen professional die het in zijn hoofd haalt om onverantwoorde capriolen uit te halen.”

Niet bij te houden

Volgens Swierts wordt er bij de luchtbrug tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog weinig tot niets aan het toeval overgelaten. “De techniek is inmiddels zo ver, dat het vliegen op zich geen risico's met zich meebrengt. Je vliegt met goedgekeurd en gecertificeerd materiaal. Ook het gebruik en onderhoud zijn aan strikte regelgeving gebonden. En de piloot moet ook zijn papieren hebben en vliegreuen maken.

Al kan er natuurlijk altijd een keer iets gebeuren.”

Swierts stelt dat inmiddels ook andere sectoren interesse hebben getoond in de proef. Hij noemt transportondernemers in de regio, land- en

‘Experiment om noodmedicatie te vervoeren met drones is voor-sorten op de toekomst’

tuinbouw, defensie, brandweer, politie en Rijkswaterstaat. “De ontwikkelingen zijn nauwelijks bij te houden. Over vijf jaar zie ik het voor me dat drones vanaf het dak van het UMCG naar bijvoorbeeld het ziekenhuis in Leeuwarden of de Waddeneilanden vliegen. En over tien jaar is droneverkeer een gangbare en geaccepteerde vorm van transport.”

Lachend: “Tegen die tijd kunnen we wellicht toch die vliegende pizza bestellen...”

Liana wil vloggen & varen

De binnenvaartsector heeft er een nieuw fenomeen bij en het heet: Liana Engibarjan. Sinds een klein halfjaar maakt deze Rotterdamse filmpjes over de binnenvaartsector die ze via Instagram, LinkedIn en YouTube verspreidt. Tijd voor een nadere kennismaking met dit extraverte uithangbord.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

“

Ik ergerde me er aan dat de binnenvaart bij veel mensen totaal onbekend is. Deze sector is heel belangrijk voor de economie, maar ze hebben geen idee wat er allemaal gebeurt aan boord. En het beeld dat ze wel hebben, is vaak nogal achterhaald. Dat van stoere kerels met op de achtergrond een

meewerkende vrouw. Met mijn vlogs wil ik laten zien dat de binnenvaart veel meer is dan dat.”

Liana Engibarjan is een spraakwaterwal, die met Rotterdamse tongval rustig vijf kwartier in een uur ‘l*lt’, zoals ze dat in haar woonplaats zeggen. Maar laten we even teruggaan naar het begin. Want ze is niet zomaar een goed uitziende jonge vrouw die als vlogger toevallig actief is in de binnenvaart, maar ‘one of the guys’. Met ervaring als matroos, stuurman en schipper, laatstelijk op de Waterbus, die in en om Rotterdam passagiers vervoert.

Kom je uit een schippersfamilie?

“Nee, helemaal niet. Ik ben geboren in Armenië, waar mijn vader kunstenaar was. Mijn ouders reisden de wereld rond. Ik heb als kind eerst in Moskou gewoond en in Estland. Daarna zouden we naar Londen gaan met een tussenstop in Nederland. En daar zijn we gebleven, omdat mijn moeder opeens klaar was met verhuizen. Inmiddels ben ik een volbloed Rotterdamse.”

Hoe kwam je er bij om de binnenvaart in te willen?

“Het was niet zo dat ik als klein kind al zei: ‘Ik wil per se de binnenvaart in’. Het was niet mijn droom. Ik wilde naar de Kunstacademie. Maar waar kunst in Armenië heel groot is, is dat in Nederland anders. ‘Hier gaan vooral mensen naar de Kunstacademie die niet weten wat ze willen’, zeiden mijn ouders.”

Goede harmonie

“Door mijn moeder zat ik op scouting. Ik was op school een buitenbeentje, maar op de scouting werd ik

geaccepteerd zoals ik was. We voeren er met een klein schip, dat voor een meisje van 12 natuurlijk heel groot leek. Het varen, het samen bezig zijn in een goede harmonie, dat vond ik geweldig.

Later deed mijn beste vriend de opleiding voor schipper. Ik pakte een boek van hem en herkende nog dingen van de scouting. En toen werd ik enthousiast en besloot ook de opleiding te gaan volgen. Mijn vader vond het eerst maar niks, het idee van zijn kleine meisje op zo’n groot schip met allemaal mannen. Maar mijn moeder, die ons heel erg heeft opgevoed met het idee dat we niks minder zijn dan mannen en altijd voor onszelf op moesten komen, was meteen razend enthousiast.”

Je klasgenoten ook?

‘Ik hoop dat ik jongeren kan enthousiasmeren voor de binnenvaart’

“Niet. Ik was heel erg een meisje. Lange nagels, blond haar, hakjes, van buitenlandse komaf en ook nog met een vreselijk grote mond. Ik was, zeg maar... anders. En de andere leerlingen kenden elkaar allemaal, die kwamen allemaal uit de schipperswereld. Ik had daarnaast een kennisachterstand. Iedereen wist bij praktische vakken waar het over ging, terwijl ik geen idee had. Ik wilde dan ook stoppen. Maar mijn moeder zei: ‘Zo heb ik jou niet >





opgevoed. Als je ergens aan begint, maak je het af.”

En uiteindelijk slaagde je wel.

“Dat heb ik mede te danken aan het echtpaar waarbij ik stage liep. Die zagen het zitten in mij en stimuleerden me erg. Dat was op de Romani, bij Nico Everts. Ze hadden geen matroos, dus ik mocht na een tijdje alles doen.”

Niet stilzitten

“Nico zei: ‘Ik zie echt potentie in jou als schipper en stuurman. Je toont meteen initiatief’. Dat was ook zo. Ik kan niet rustig stilzitten. Kijk, ik kwam aan boord in een jurkje en op hakjes en ging ook zo van boord, maar de periode daartussen was ik gewoon vol aan het werk als matroos. Dankzij hen ben ik behouden voor de binnenvaart, zeg maar.”

En hoe ging het verder qua varen?

“Ik haalde in 2011 mijn diploma en ging meteen werken bij de Aqualiner, de tegenwoordige Waterbus. Wat me het meest aansprak was dat het een combinatie was van op het water zitten en de sociale contacten met de passagiers. Een prima baan. En tussendoor heb ik nog wat reisesjes op binnenvaartschepen gedaan. Dat wil ik in de toekomst ook het liefst, het vloggen combineren met varen als aflosschipper.”

Het vloggen. Hoe is dat begonnen?

“In oktober zei iemand voor het eerst tegen me dat ik het moest gaan doen. Ik heb het idee even laten bezinken en in december besloot ik: ik ga het doen. Eerst dacht ik nog: een paar vlogjes en dan stop ik weer. Maar voor ik het wist stond ik op het congres van BLN als ‘influencer’. Daarna is het een beetje uit de hand gelopen. Soms word ik uitgenodigd, zoals op de Maritieme Academie in Harlingen en dat congres, soms stap ik gewoon spontaan bij een schip aan boord en vraag ik of ik een vlog mag opnemen. Ik heb nog nooit ‘nee’ gehoord.”

Wat wil je er precies mee bereiken?

“Er is een groot personeelstekort in de binnenvaart. Ik hoop echt dat ik met mijn vlogs jongeren kan enthousiasmeren voor het vak. In mijn ogen wordt de binnenvaart verkeerd gepromoot als het gaat om het binnenhalen van jonge aanwas. Als er al een reclamecampagne wordt gemaakt, dan zie je een man met een baard en een sigaar in zijn mond die je amper kunt verstaan. En zijn vrouw, meestal in een dienende rol. Dat is al lang niet meer de werkelijkheid en al helemaal

niet de toekomst.”

Fantastisch beroep

“Ik vind dat je veel meer moet benadrukken waarom de binnenvaart zo’n fantastische sector is. De vrijheid die je hebt is uniek. Als je veertien dagen op en veertien dagen af vaart, heb je twee weken per maand vrij. Kom daar maar eens om in een gewone baan. Plus: het in teamverband werken. De vrijheid om jezelf te zijn. Het werken in de natuur. En dan is het aan boord van de meeste schepen ook nog eens veel netter en luxer dan jongeren van de wal denken. Dát moet je allemaal laten zien, vind ik.”

Dus eigenlijk zijn jouw vlogs een aanklacht tegen de traditionele manier waarop de branche zich presenteert?

“En ook tegen de overheid. Ik heb daar al Kamerleden over gesproken en ga een vlog opnemen met oud-minister Tineke Netelenbos. Als je ziet hoe weinig subsidie er naar de binnenvaart gaat in vergelijking met de spoorwegen... Terwijl wij echt veel meer tonnage kunnen meenemen. Dat mag ook weleens gezegd worden. Alleen: Kamerleden zitten wel allemaal in de trein, maar varen bijna nooit mee op een binnenvaartschip. Ook hen wil ik laten zien hoe het echt zit.”

Slaan je vlogs aan?

“Ja, niet normaal. Ik krijg online veel reacties, word steeds meer gevraagd en ik word zelfs herkend op straat. Dat komt denk ik omdat ik helemaal mezelf ben, daar houden mensen van. Het maakt mij niks uit wie ik tegenover me heb, ik kijk tegen niemand op. Dat spreekt blijkbaar aan. En dit is gewoon een super leuke branche om vlogs over te maken.”

Je hebt zelfs een manager.

“Ik verbeeld me niks hoor, maar ik kon het niet meer bijhouden met de aanvragen en zo. Dus toen hij mij benaderde, heb ik meteen ja gezegd. Daardoor heb ik tijd om iedereen die mij een berichtje stuurt netjes te antwoorden. Ik weet dat veel bekende vloggers dat niet doen, maar zolang het niet uit de hand loopt, wil ik gewoon iedereen keurig een berichtje terug sturen. Ik wil geen publiek persoon worden, die onbereikbaar is. Dat reageren kost heel veel tijd, maar ik doe het graag. Ik wil gewoon Liana blijven. Een normale

Rotterdamse meid die met beide beentjes op de vloer staat.”

Verdien je er al veel geld mee?

“Nee, ik doe nu alles nog vrijwillig. Maar uiteindelijk ga ik dat wel veranderen, want van een cadeaubon of een bos bloemen kun je de hypotheek niet betalen. Aan de andere kant... Bij het Maritiem College vroegen ze wat voor cadeaubon ik wilde. Ik koos voor een kledingcheque. En toen dacht ik: als ik geld had gevraagd, had ik er ook kleding van gekocht, dus dit is eigenlijk

‘Lange nagels, blond haar, hakjes en een vreselijk grote mond; ik was eh... anders’

hetzelfde, hahaha.”

Er zijn vloggers die tonnen per jaar verdienen. Hoe groot kan het worden?

“Ik weet het niet. Ik wil op dit moment vooral dat zoveel mogelijk mensen mijn filmpjes gaan bekijken. Ik wil de binnenvaart aan de hele wereld laten zien. En ik zeg ook eerlijk: ik ben ijdel. Ik vind het leuk om complimentjes te krijgen en waardering. En als er maar één iemand is die door mijn vlogs tóch voor de binnenvaart kiest, ben ik al blij.”

Geen goed idee

“Weet je wat erg is? Als je als jongere de binnenvaart in wilt en het dan niet doet omdat bijvoorbeeld je omgeving je tegenhoudt. En dat je dan later zegt: ‘Ik wilde vroeger graag gaan varen, maar ik heb het niet gedaan omdat mijn ouders het geen goed idee vonden’. Dat is toch verschrikkelijk? Ik wil graag mensen die die wens hebben, motiveren om het dan wél te doen. Want de binnenvaart is gewoon fantastisch!”

En wat ga jij dan zelf doen de komende jaren?

“Sowieso wil ik als aflosser gaan varen. En verder vlogs blijven maken. En van de website ontdekdebinnenvaart.nl wil ik een platform voor de hele binnenvaart maken. Met alles erop, van mijn vlogs tot de mogelijkheid om schepen te koop aan te bieden. Maar wel met zwarte, goud en roze in de vormgeving. Want die kleuren, dat ben ik en mezelf zal ik nooit verloochenen.”

‘Alles opgebouwd door hard werken’

Het eeuwenoude dorp Zwartsluis is al meer dan vijf decennia de thuishaven van één van de belangrijkste bouwers van schepen voor de Nederlandse binnenvaart. Op bezoek bij Jan en Martin Poppen van Scheepswerf Poppen.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

Ruim zeventig jaar geleden begon het in het Groningse Winsum. In 1960 verhuisde Poppen naar het Friese Lemmer, dat drie jaar later alweer werd verruild voor Zwartsluis, een dynamisch dorp in de Kop van Overijssel, daar waar Zwartewater en Meppelerdiep samenkomen.

Ofschoon zoon Martin Poppen (41) inmiddels het roer heeft overgenomen is zijn gepensioneerde vader Jan (67) vrijwel dagelijks nog op de werf te vinden. “Hij is nu de directeur, ik ben de loopjongen”, zegt hij met een

failliet ging, moest hij op zoek naar ander werk. In Groningen kwam hij op een scheepswerf terecht. Hij hielp bij het leggen van dekken. Maar na een poosje dacht hij: dat kan ik beter. Trouwens, dat is wel een beetje een karaktertrek van de Poppens. Wij denken allemaal dat we het beter kunnen. Opa Jan was een echte vuurvreter. Mijn vader trouwens ook.”

Belangrijk specialisme

De tweede generatie Poppen vestigde zich in 1946 in Winsum. Daar ontstond

Scheepswerf Poppen, met later als specialiteit het verlengen van schepen. Tot op de dag van vandaag is dat nog altijd een belangrijk specialisme. Een andere pijler onder het bedrijf is nieuwbouw. Met gepaste trots vertelt Jan Poppen: “Wat de binnenvaart betreft zijn wij een van de grootste werven van Nederland. Wij bouwen niet zomaar schepen, nee, wij bouwen

kwaliteitsschepen. Goed, degelijk, strak. Wij zijn niet de goedkoopste, maar ik durf wel te stellen dat we een van de besten zijn, zo niet de beste. Wat wij bouwen kunnen de Chinezen, Turken of Roemenen niet. Tot juli volgend jaar is onze orderportefeuille vol.”

Dat Jan Poppen het bedrijf van zijn vader zou overnemen stond allerm minst vast. “Over wat ik later wilde worden werd thuis niet gesproken. Ik ging eerst in Winsum naar school. Toen verhuisden we naar Lemmer en

later naar Zwartsluis. Daar ging ik naar de Ulo, maar ik kon niet zo goed overweg met het schoolhoofd. Vervolgens ben ik naar Rotterdam gegaan, waar ik op een scheepswerf ging werken. In de Maasstad heb ik het UTS-scheepsbouw-diploma gehaald. En er mijn vrouw leren kennen.”

Ook een vuurvreter

Op z’n 28ste werd Jan Poppen dan toch de opvolger van zijn vader op de werf in Zwartsluis. Hij toonde zich net als zijn voorvaders een vuurvreter. “Ik wilde meer zijn dan de rest. Ik wilde niet een doorsnee renpaard zijn. Twintig jaar lang heb ik moeten knokken tegen een imago van ‘snel en goedkoop’. Ik wilde mooie schepen bouwen, die ook kwalitatief beter waren dan de rest. Ik wilde meetellen. Overal in het bedrijf heb ik gewerkt. Ik maakte offertes en deed ’s avonds samen met mijn vrouw de boekhouding. Door hard werken hebben we een geweldig bedrijf opgebouwd. In 1983 hebben we een naastgelegen werf overgenomen. Later hebben we twee loodsen gebouwd voor nieuwbouwprojecten. We zijn nog altijd gespecialiseerd in het verlengen van schepen, maar ook in reparaties en in nieuwbouw. In 2013 werden we als eerste scheepswerf in Nederland gecertificeerd op niveau drie van de CO2-prestatieladder. Met zo’n kwalificatie krijg je grote klanten. Waaronder De Vries & Van den Wiel, Van Oord en Van den Herik. Er er zijn weer plannen voor uitbreiding.”

‘Wij Poppens denken allemaal dat we het beter kunnen’

brede glimlach. “Ik heb nooit voor mezelf gewerkt. Want rijkdom interesseert me niet. Samen met mijn vrouw hebben we vele uren gemaakt voor het bedrijf. We hebben er hard voor moeten werken. Nu krijg ik een goed salaris en een pensioen.”

De kiel voor scheepswerf Poppen werd gelegd in 1946 door opa Jan Poppen. Die begon in Wildervank als scheepstimmerman en lasser. “Dat was in de crisisjaren vóór de oorlog. Toen het bedrijf waar opa werkte



Gebruik GTL is niet zonder risico

De vertegenwoordiger van de scheepsverzekeraar die een binnenvaartschipper het meeste ziet, is de expert. Bij schade, maar steeds vaker ook voor preventie. In dit magazine bespreekt Han Philipsen een 'nieuwe' brandstof: GTL.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

Als we de Sociaal Economische Raad moeten geloven, is in 2030 11 en in 2050 19 procent van de in de binnenvaart gebruikte brandstof GTL (Gas to Liquid). En als we de grootste producent van GTL moeten geloven, komt er bij de schepen die op GTL varen zo ongeveer een frisse bloemetjesgeur uit de uitlaten en kan elke traditionele dieselmotor zonder problemen à la minute overschakelen van gasolie op GTL.

TVM's schade-expert Han Philipsen beschikt over een nuchter Rotterdams karakter en hij mag de ronkende foldertaal over deze synthetische diesel-brandstof graag wat temperen. Ja, tientallen jaren onderzoek naar technologie en productie hebben er voor gezorgd dat GTL in de scheepvaart een bruikbaar alternatief voor diesel is. Maar er kleven ook risico's (en andere nadelen) aan het overschakelen.

Kun je eerst kort uitleggen wat GTL is?

"GTL is in tegenstelling tot diesel niet het product van een raffinageproces, maar een synthetische vloeistof. In de jaren 20 van de vorige eeuw was er een schaarste aan olieproducten en zocht men naar alternatieve brandstof. Toen

is er een chemisch proces bedacht om gas om te zetten in brandstof, via de Fischer-Tropsch-methode."

Wat zijn de voordelen van GTL ten opzichte van diesel?

"Het is biologisch afbreekbaar, er is minder rook, stank en lawaai en er is minder uitstoot van aromaten en kleine roetdeeltjes, er zit geen benzeen in, dat soort dingen. Daarmee is het goed voor het milieu. GTL zorgt nauwelijks voor vervuiling en dat kunnen we van diesel niet zeggen."

Maar...

"Er zijn inderdaad nog wel wat bezwaren. De leveranciers van GTL zeggen bijvoorbeeld dat een voordeel is dat er geen investeringen aan de motoren nodig zijn om op GTL te gaan varen. Maar dat betekent niet dat varen op GTL niet duurder is. Wat is namelijk het geval? Ze zeggen dat GTL een hogere energetische waarde per kilo heeft. Dat is wel zo, maar omdat het soortelijk gewicht lager is, heb je wel meer liters nodig. Je gaat 4 procent meer verbruiken aan liters. En verder is GTL 7 procent duurder."

En in geld?

"Als je van Rotterdam naar Basel vaart

en je verbruikt op een retourreis 30 ton, dan verlies je ten opzichte van diesel goed 1500 euro, heb ik uitgerekend."

Serieuze uitdaging

"Gezien de marges in de binnenvaart is dan dus sprake van een serieuze uitdaging voor de toekomst. Ik zou zeggen: de prijzen voor GTL moeten omlaag. Of die voor diesel omhoog."

Ook ernstig: de claim dat je zo kunt overschakelen van diesel op GTL onderschrijf je niet.

"We hebben er inmiddels wat ervaring mee. Ten eerste: wij vinden dat een motorenleverancier moet bepalen of er op GTL kan worden gevaren. Een motorenleverancier zegt: 'U moet varen op diesel met bepaalde specificaties'. Die specificaties halen de oliemaatschappijen wel, namelijk door allerlei toevoegingen. GTL voldoet per definitie niet aan die specificaties. En dat kan gevolgen hebben als er schade ontstaat."

En ten tweede?

"Er wordt beweerd dat GTL een drop-in brandstof is die je in elke willekeurige verhouding met diesel kunt mengen. Alleen: om GTL optimaal te

HIGHLIGHTS

'Het reinigend vermogen van GTL is veel groter dan van diesel, met alle gevolgen van dien'

'Als je direct na een revisie of met een nieuwe motor op GTL vaart, worden het olieslurpers'



gebruiken – het heeft een korter verbrandingstraject - moet je de brandstof later inspuiten en dus iets veranderen aan de instellingen van je motor. Verder zijn de rubber delen een issue. Aromaten in diesel zorgen dat rubber uitzet en zwelt. In GTL zitten die aro-

‘De motoren-leverancier moet bepalen of het kan of niet’

maten niet, dus je krijgt lekkages op rubber delen in het brandstofsysteem. Niet onoverkomelijk misschien, maar wel een feit.”

Ik hoor vooral een pleidooi tegen GTL...

“Het belangrijkste komt nog. Het reinigend vermogen van GTL is veel groter dan van diesel. Simpel voorbeeld: als je tanks en leidingen niet volledig schoon zijn, kun je een probleem krijgen. Heb je een laag slik in je tank, dan gaat GTL die meenemen je motor in. En dat wil je niet.”

Laag belasten

“Nog erger is het al een motor al vervuild is. Ik heb het voorbeeld meege- maakt van een grote motor in een klein

scheepje. Wat doe je dan? Je gaat laag in je toeren zitten, de motor laag belasten en dan krijg je geen volledige verbranding. Met als gevolg: koolafzettingen in de kop en tussen de zuigerkroon en de bovenste compressieveer. Is niet goed, maar je kunt er oud mee worden.

Tót je op GTL gaat draaien...”

Wat gebeurde er?

“Het hoonpatroon wordt weggepoetst, de olie blijft niet aan de cilinderwand hangen, aalgladde voeringen, rokende motor. Die eigenaar kon een behoorlijke revisie doen. Die doet dus, vanwege het milieu, zijn best, maar wordt gestraft

voor zijn goede gedrag met een abnormale slijtage omdat GTL een gigantisch reinigend vermogen heeft en als grafietpoeder de voeringwanden polijst.”

Wat is de les van zo’n geval?

“Dat je niet zonder meer moet overstappen op GTL.”

Wanneer wel?

“Als je het al doet, dan na een revisie of bij een nieuwe motor. Maar nu komt ie: ik heb contact met Shell gehad en daar zeggen ze weer dat je het juist niet direct na een revisie of met een nieuwe motor moet doen, want dan worden het olieslurpers. Je moet de motor eerst laten inlopen en pas daarna overstappen op GTL.”

Hoe lang?

“Zo’n 500 tot wel 1000 uur.”

Zijn er al veel schippers in Nederland die op GTL varen?

“Nee, maar er komen er wel meer. Hun argument is dan toch dat het beter is voor het milieu en dat hun motor minder slijt. Dat is ook zo en dat kan op termijn weer winst opleveren. Als dat niet zo zou zijn, zou niemand overstappen, want ik ken geen binnenvaartondernemer die alles alleen maar doet met het oog op het milieu.”

Toch hoor ik bij jou vooral heel veel reserve. Je staat niet te juichen om de komst van GTL.

“Het is onze taak om de leden te informeren. En in dit geval: om ze te waarschuwen dat ze niet zomaar moeten gaan experimenteren. Sowieso niet over op GTL voor de motorenfabrikant zegt dat het mag en bij een bestaande motor alleen na een revisie en een inlooperperiode. Dan speel je op safe. En dat is sowieso altijd ons advies, op safe spelen. Daar zijn we verzekeraar voor.”

Je hebt zelf een plezierjacht. Vaar je al op GTL?

“Ik wacht nog even. Maar daar zie ik uiteindelijk ook de voordelen wel. Er varen heel veel motorkruisers met Daffes, geen honderden, maar duizenden. En die roken en stinken allemaal. Dat ben je kwijt als je op GTL overstapt. Plus: je achterschip blijft schoner. Maar nogmaals: nooit zonder meer overstappen!”



TVM FOUNDATION

Laat dromen uitkomen met de TVM foundation!

Stuur het
aanvraagformulier
voor 1 mei naar:

cooperatie@tvm.nl

De TVM foundation geeft geld aan kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak. Samen zetten we dromen om in daden. Leden, klanten en medewerkers van de TVM groep kunnen een aanvraag indienen. Heeft u een concreet voorstel om de leefbaarheid

in uw buurt, dorp of stad te verbeteren? En kent u iemand die klant is van of werkt bij TVM? Vraag dan of ze u kunnen helpen en vraag samen een donatie aan.

Meer weten over de TVM foundation?
Ga dan naar www.tvmfoundation.nl

