

TVMM SCHEEPVAART



Binnen bij Verkeerspost Nijmegen

‘Als ze niet mopperen, gaat het goed’

PLUS



Pieter Meeter:
‘Frisian Queen staat
toch op eerste plek’



Douwe Jan de Vries:
‘Annie Lavinia is een
beeldschone dame’



Richard van der Straaten:
‘Ik sta voor de klas met
een grote glimlach’



6

Verkeerspost Nijmegen houdt Waal veilig

De drukst bevaren rivier van Nederland is de Waal. In ‘Verkeerspost Nijmegen’ zorgen medewerkers van Rijkswaterstaat dat al die schepen zo probleemloos mogelijk het Maas-Waalkanaal, Nijmegen en Millingen (v.v.) passeren. Onder hen: verkeersleider René de Grauw.



18

IN HET GAT VAN DE BANKEN

De relatie tussen grote banken en de binnenvaart veranderde de afgelopen jaren fors. Drie Rotterdamse ondernemers zagen daardoor, met de gelouterde Gerard Gommers aan boord, kansen. Inmiddels is BEEQUIP al behoorlijk actief als financier van schepen.



28

TRAINEN VOOR DAT ENE MOMENTJE

De ontwikkelingen in de binnenvaart vragen voortdurend om nieuwe vaardigheden. De branche ziet zeker de noodzaak in tot slimme innovaties. “Nu nog van her- en bijscholing”, zegt Cristiaan Heuvelman van Simwave.

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, Marlow de Kleine en Mayke de Munnik
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](https://twitter.com/tvmnl) en [@tvmalert](https://twitter.com/tvmalert)
[www.facebook.nl/tvmverzekeringen](https://www.facebook.com/tvmverzekeringen)

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





10

TUSSEN QUEEN EN SKÛTSJE

Dat Pieter Meeter nog tijd heeft om te slapen... Hij is schipper op de Frisian Queen én het skûtsje van Akkrum, kok, scheepstimmerman, elektricien én organisator van feesten en gezelligheid. Reportage uit het Friese land.



24

TERUG NAAR SCHOOL

TVM's relatiebeheerder Richard van der Straaten besloot vorig jaar tot een drastische carrièrestap. Hij werd docent op de mbo-opleiding waar hij zelf het vak leerde.



32

HERINNERINGEN

In deze 'Herinneringen': Jan van Neijenhof. Die zakelijk de spreekwoordelijke en privé de echte dood in de ogen keek.

VAN DE DIRECTIE



Beste lezers,

De scheepvaarttak van TVM is op de goede weg. Alleen vorig jaar steeg het premie-inkomen al met bijna 800.000 euro naar bijna zeventien miljoen euro.

Dat heeft er mede mee te maken dat sprake is van een wat grillige markt. Beurs-assuradeur verhoogden hun premies fors, waar wij na jaren zonder verhoging slechts de indexering volgden. Ook het feit dat wij volop gebruik kunnen maken van de expertise van 'moeder' TVM blijkt in de markt aan te slaan; de naam TVM opent inmiddels echt deuren.

De groei in premie-inkomen had hoger kunnen uitvallen, maar we hebben vorig jaar afscheid genomen van een tussenpersoon wegens achterblijvend rendement. Dat is jammer voor het premie-inkomen, maar ik denk dat onze verzekerden meer belang hebben bij een gezond rendement.

Ons rendement over 2018 ligt ongeveer op het niveau van dat van heel TVM, waarover verder in dit magazine Dirk Jan Klein Essink aan het woord komt. Dat komt met

'Goed rendement belangrijker dan premie-inkomen'

name doordat we in november en december twee grote schades hebben gehad. Bij een aanvaring in België zonk in november een binnenvaartschip en in december in Duitsland een passagiersschip. Zonder die schades hadden we een fantastisch rendement gehad. Ons doel voor dit jaar is om door te groeien naar een premie-inkomen van zeventien miljoen en een combined ratio van 98,5.

Een van de manieren waarop we dat willen doen is door nog meer aandacht te geven aan preventie. We zijn intern een werkgroep gestart die later dit jaar met voorstellen naar onze leden komt. Want het blijft zonde dat we nog altijd zien dat er stuurhutschades ontstaan of schepen aan de grond lopen door een gebrekkige reisvoorbereiding. Met een soort checklist hopen we te kunnen helpen om dat soort schades te voorkomen.

Maar voor nu wens ik u vooral veel leesplezier!

Hendrik de Jonge
directeur

COÖPERATIE



14

OP PAD MET ANNIE

Sinds 2008 is TVM verzekeringen de trotse eigenaar van de Annie Lavinia. De 'Oude Dame' is volgend jaar een eeuw oud. Schipper Douwe Jan de Vries vertelt.



22

ONLINE VERZEKEREN

Een belangrijke stap voor de pleziervaarttak van TVM: voortaan kunnen klanten hun schip online verzekeren. Dat scheelt tijd en papierwerk.



22

COLUMN PETER VAN DAM

Als schepen tegen elkaar aan varen, dan is sprake van een aanvaring. En anders niet. Toch? Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.



23

'TVM STAAT ER GOED VOOR'

Voor TVM verzekeringen was 2018 financieel een lastig jaar. Maar CFRO Dirk Jan Klein Essink benadrukt dat TVM er ten opzichte van de markt nog altijd goed voor staat.



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.

‘Ijsselmeer’s werelds verraderlijkste water’

“Als ik alles opnieuw moest doen, dan zou ik mijn vrouw weer kiezen en mijn beroep; van beide nooit geen spijt gehad.” Was getekend, Klaas van der Meer, schipper sinds jaar en dag en kenner van de gevaren op het Ijsselmeer.

tekst: Marlow de Kleine
beeld: Glenn Wassenbergh



W

ie Klaas van der Meer voor het eerst ziet, kan niet ontkennen dat de inwoner van Urk op een echte schipper lijkt: een man met doorleefde ogen, brede onderarmen gesierd met een tatoeage en een stoer baardje langs de kaken en kin. Daarnaast is hij gezegend met een bulderende stem als hij over woeste zeeën vertelt.

Al jaren werkt Van der Meer met veel plezier op zijn zelfzuigende beunschip en daardoor kent hij het IJsselmeer, inclusief de gevaren, op z'n duimpje. "Op het IJsselmeer zijn al behoorlijk wat schepen naar de kelder gegaan, regelmatig met dodelijk afloop voor de opvarenden. Het kan daar soms écht spoken, ik onderschat dat stukje water dan ook nooit", zegt hij.

Al vanaf 1983 is hij de schipper van de 'Hinte', het schip dat vernoemd is naar zijn vrouw. En alhoewel hij 64 is, denkt hij niet aan stoppen. "Varen is mijn leven; ik zou niet van 9 tot 5 in een kantoor kunnen werken. Binnenvaartschipper is geen beroep, het is een roeping."

Varen zit Van der Meer letterlijk in het DNA, want veel familieleden, zoals zijn (groot)ouders, waren werkzaam in de binnenvaart. Zelf volgde hij les op het schippersinternaat en stapte later weer bij zijn ouders aan boord.

Bij de brandweer

V.O.F. Hinte is een leerbedrijf waar hij samen met zijn schoonzoon jongeren leert binnenvaartschipper te worden. "Ze komen voor een lange tijd bij mij aan boord,

maar constant het dek boenen hoeft bij mij niet, want daar leer je niks van. Dan hadden de jongens beter bij de brandweer kunnen solliciteren en daar lekker met water moeten spuiten. Wat mijn sterke punt als leermeester is? Ik ben heel geduldig, maar je moet bij mij wel als leerling leveren."

Van der Meer staat bekend als een expert voor wat betreft de gevaren op het IJsselmeer. Dat heeft grotendeels te maken met het werk dat de schipper doet. "De Hinte is een zelfzuigend beunschip; dat wil zeggen dat wij zand van de bodem opzuigen voor de bouwindustrie. Dat werk doen wij ook op het IJsselmeer, we zien dus regelmatig hoe het daar kan verkeren."

Kent elk plekje

Van der Meer beaamt dat hij vrijwel elk plekje van de voormalige Zuiderzee kent, van elke hoek tot (on)diepe geul, aangezien hij overal met z'n schip komt. "Een oud-marineman vertelde onlangs dat hij over de hele wereld had gevaren, maar dat hij het IJsselmeer het verraderlijkste water op aarde vond. Kun je nagaan?"

Maar wat maakt dit typisch Hollands stukje water nou precies zo gevaarlijk? "Het is door de korte golfslag altijd veranderlijk en de wisselende waterdiepte maakt het onvoorspelbaar. Veel schippers verkijken zich daar op. Ik heb op Hemelvaartsdag in 1983 windkracht 9 meegemaakt, toen zijn er 10 mensen verdrinken. Met zulke windsnelheden ben je een prooi van de golven."

De actuele weersituatie in de gaten houden, lijkt een eenvoudige opgave die je niet aan schippers hoeft uit te leggen. Toch kan Van der Meer het niet genoeg benadrukken. "Onderschat het gebied daar niet, want het kan zo snel omslaan." De belangrijkste IJsselmeer-tip die hij wil meegeven, is dat mensen hun schip goed waterdicht moeten hebben, want daar ontbreekt

Jongeren hoeven niet constant het dek te boenen, daar leer je niks van'

het volgens de oude rot wel eens aan. "Ramen en deuren die inslaan of niet goed afsluiten of de ankerkettinkbak waar water naar binnen loopt. Want als het begint te golven, dan kan een schip snel vollopen, met alle gevolgen van dien. Water bijvoorbeeld dat via ontluichtingspijpen bij de brandstof in de motor komt. Als dat gebeurt, werkt je motor niet meer en lig je voor pampus in het water."

Maar ook watersporters die het IJsselmeer oversteken, moeten goed opletten. "Want die zijn soms met heel andere zaken bezig dan ervaren beroepsvaarders. Daar kan ik me aan ergeren. Mijn motto is dan ook: varen is erg simpel, maar simpel varen is erg moeilijk." <





In de cockpit van Rijkswaterstaat

Met zo'n 120.000 schepen per jaar is de Waal de drukst bevaren rivier van Nederland. Dat er relatief weinig mis gaat, is mede te danken aan de mensen van Rijkswaterstaat in 'Verkeerspost Nijmegen'. Wij keken er een middagje mee over de schouders van verkeersleider René de Graauw.

tekst: Jan Dijkgraaf
beeld: Glenn Wassenbergh



In het futuristische gebouw van de Verkeerspost Nijmegen hebben de nautisch verkeersleiders van Rijkswaterstaat de Waal en het Maas-Waalkanaal letterlijk aan hun voeten liggen. En de delen van het kanaal en de bochtige rivier opwaarts die ze niet met het blote oog zien, tussen Nijmegen en Lobith, zien ze voor zich in hun stations met radarschermen. Zeven dagen per week, 24 uur per dag, zorgen de verkeersleiders voor een veilig verloop van het waterverkeer. En mochten er calamiteiten zijn, dan grijpen ze meteen in.

René de Graauw (52) is één van de twintig verkeersleiders op de Verkeerspost Nijmegen. De Graauw is, zoals veel van zijn collega's, letterlijk een kind van de binnenvaart. Zijn ouders voeren op een zwavelzuurtanker, hij groeide op aan boord en ging later zelf op een koppelverband varen, voornamelijk in Nederland, België en Duitsland. Week op, week af, een ritme dat hem er als vader in een jong gezin uiteindelijk toe bracht om een baan op de wal te zoeken. Na een korte periode als vracht-

wagenchauffeur solliciteerde hij bij Rijkswaterstaat, waar hij eerst een halfjaar sluismeester werd in Grave en daarna als verkeersleider in op de post in Nijmegen belandde. Daar heeft hij er inmiddels twintig jaar opzitten.

“De overstap naar binnen heeft voor- en nadelen”, zegt hij. “Ik denk dat ik voor veel collega's spreek als ik zeg dat we de vrijheid die we aan boord hadden zalig vonden. Dat zit gewoon in je. Maar het leven op het schip heeft ook nadelen en die hebben vaak met kinderen te maken.”

Goed inleven

De meeste verkeersleiders kennen het leven aan boord. De meesten hebben namelijk gevaren. “Dat is een groot voordeel”, aldus De Graauw. “Je weet dan wat er leeft aan boord. Wij hebben natuurlijk veel contact met de schipper.

Als het goed gaat, maar zeker als het slecht gaat. Wij kunnen ons goed inleven in hun situatie. Want er zijn nogal wat verschillen. We hebben het ene moment te maken met een duwstel met zes of zeven mensen aan boord die heel professioneel bezig zijn en het

‘De aantallen zijn afgenomen, maar het passerend volume stijgt nog steeds’

andere moment met een klein schip met vrouw en kinderen aan boord. Zeker bij calamiteiten zijn dat belangrijke verschillen. Strikt genomen zijn alle schepen gewoon vaarweggebruikers. We behandelen ze uiteraard allemaal gelijk, maar begrip voor de situatie aan boord helpt gewoon.”

De radarschermen van de verkeersleiders tonen niet alleen de locaties >

van de schepen, maar via de AIS, het Automatic Identification System, ook de gegevens van alle schepen. Daardoor weten de mannen en vrouwen in de Verkeerspost precies wat voor vlees ze in de kuip hebben en kunnen ze op de beste manier anticiperen. “Of het moeilijk werk is? Ik vind van niet. Het is complex, in die zin dat je met veel

willen ze als ze uit de sluis komen al weten of ze kunnen uitvaren. En dan moeten ze nog een kilometer.”

Adviserende rol

Nu leveren de verkeersleiders via de marifoon de informatie die vroeger de matroos op het voordek met handen en voeten gaf. De verkeersleiders zijn

echter, anders dan bij hun collega's in de luchtvaart, niet 'de baas'. “De verantwoordelijkheid ligt altijd bij de schipper. Formeel hebben wij een adviserende rol. De schipper meldt wat hij wil gaan doen en wij geven hem de

verkeerssituatie door. Op basis van die informatie kan hij een beslissing nemen en die geeft hij weer aan ons door, zodat wij andere betrokkenen kunnen informeren. We hebben wel een stok achter de deur; wij kunnen een verkeersaanwijzing geven op basis van het RPR of het BPR. Maar dat gebeurt hoogst zelden, omdat het haast nooit nodig is. Wij geven de best mogelijke verkeersinformatie en geen schipper wil immers een aanvaring.”

Op het gebied waarvoor de Verkeerspost Nijmegen verantwoordelijk is (de sluis bij Grave valt niet onder deze post, red.) gebeuren weinig grote ongevallen. “Ik heb in mijn twintig jaar natuurlijk genoeg ongelukken meegemaakt. Maar nog nooit met ernstig persoonlijk letsel. Naar de aard van de aanvaring alleen kleine verwondingen, gelukkig. Het doet namelijk altijd wat met je, als het fout gaat. Vorig jaar hadden wij een aanvaring bij Millingen waarvan we achteraf tegen elkaar zeiden: ‘Dit had veel erger kunnen aflopen voor de mensen aan boord! Dan voelen wij ook: pfff, we zijn hier met z'n allen goed weggekomen. Zoals onze collega's op de Westerschelde in april meemaakten met de Cardium die zonk en waarbij de stuurman omkwam... Verschrikkelijk! Zoiets raakt iedereen.”

Menselijk handelen

Ongelukken zijn sowieso niet te voorkomen, weet De Graauw. “Je hebt nou eenmaal te maken met menselijk handelen. En met machines die kapot

‘Wat weleens onderschat wordt, is dat verkeersleiders moeten kunnen hollen én stilstaan’

aspecten rekening moet houden. De verschillen tussen de schepen, de uitrusting, de situatie aan boord. Als je dat allemaal weet, is het niet moeilijk.”

Volume stijgt nog steeds

Er is wel het één en ander veranderd. “In het verleden hadden we jaren met wel 165.000 passerende schepen per jaar. Met name de laatste tien jaar heeft de schaalvergroting toegeslagen. De aantallen zijn afgenomen, maar het passerend volume stijgt nog steeds. Tegenwoordig zijn schepen van 70, 80 meter kleine schepen en varen er heel veel rond van 135 meter.”

Voor de verkeersleiders zijn de schepen ogenschijnlijk strepen op een beeldscherm met een naam waarmee via de marifoon contact wordt gehouden. Hoe anders was dat enkele decennia geleden. “Ik heb letterlijk de komst van de marifoon nog meegemaakt, zegt René de Graauw. “Mijn ouders kregen 'm een jaar of veertig geleden en toen had lang niet iedereen er een-tje. Tja, hoe ging dat toen hier? De schippers regelden het zelf. Ze zetten iemand voorop, voeren voorzichtig naar de monding van het Maas-Waalkanaal en keken of ze de Waal op konden varen. En als het kon, dan gingen ze. Met handen en voeten werd dat geregeld. Zo zou het nu niet meer kunnen. Maar de tijden waren compleet anders. Alles ging veel gemoedelijker en de schepen waren veel kleiner. Toen kon je met een klein schip nog zeggen: 'Ik ga er gauw uit'. Maar met een groot schip moet je eerst gang maken. Nu

kunnen gaan. Als het roerwerk je in de steek laat, kun je weinig meer doen. Ons primaire doel is: calamiteiten voorkomen. Als er toch iets gebeurt, is ons doel om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Door het overige verkeer te waarschuwen en daardoor nieuwe aanvaringen te voorkomen en door hulp te regelen.”

Brengt ons op de tweede 'functie' van de verkeersleiders in Verkeerspost Nijmegen: de 'calamiteitenwerkplek'. Tijdens een dienst van acht uur rouleren de verkeersleiders, zodat ze alle drie de sector Millingen een keer 'doen', de sector Nijmegen én de calamiteitenwerkplek, die intern 'informatiepunt' wordt genoemd. “Een vraagbaak voor de scheepvaart op de Waal”, zelfs. Dit informatiepunt is werkzaam op een groter gebied dan de beide radarstations.

Als sprake is van een calamiteit, voelen de verkeersleiders een shot adrenaline en zitten ze meteen op het puntje van hun stoel, aldus René de Graauw. “Je wilt natuurlijk meteen de situatie weten, maar die weet de





schipper ook niet meteen. Als je op een schip van 110 meter voor lek vaart, duurt het even voor je weet hoeveel water er in loopt en hoe heftig het is. Die tijd tussen aanvaring en het moment dat je weet wat er precies aan de hand is, is best frustrerend.”

Weleens onderschat

Verkeersleiders worden geselecteerd op stressbestendigheid, juist voor zulke situaties. “Ervaring met de binnenvaart, kennis van de reglementen, mbo- of hbo-niveau, dat zijn de voor de hand liggende eisen. Maar wat weleens onderschat wordt, is dat verkeersleiders moeten kunnen hollen én stilstaan. Het kan zomaar dat je tijdens een zaterdagnachtdienst op je gemak de administratie kunt bijwerken en opeens moet ingrijpen bij een calamiteit. En het gaat bij een aanvaring niet om een stuk ijzer, maar om het bedrijf en vaak de woning van de schipper. Dat is een heel emotioneel iets en als er iets gebeurt, krijgen wij de schipper ongefilterd aan de lijn. Die heeft een probleem en verwacht iets van ons.

Daar zitten we ook voor, maar dat heeft wel impact.”

Wat René de Graauw de afgelopen twintig jaar op de Verkeerspost Nijmegen ook heeft zien veranderen, de schippers niet. “Twintig jaar geleden zaten er eigenwijze schippers bij, nu zitten er eigenwijze schippers bij en over twintig jaar zitten er eigenwijze schippers bij. Maar er is niks mis met eigenwijze mensen. In ons werk is heel belangrijk dat de toon de muziek maakt. Wij hebben tijdens één dienst soms wel honderd schippers aan de lijn. Daar kunnen wij door ons werk iets voor betekenen. Ze hoeven ons heus niet op de schouder te kloppen, want we zitten er voor. Maar als ze niet op ons mopperen, dan zijn ze tevreden. En heel soms horen we iets terug. Laatst kwam een schipper in de opvaart die we eerder bij een calamiteit hadden geholpen en die bedankte ons nog even. Is wel hartstikke leuk natuurlijk.”

Op brandstof gelet

Laagwater, hoogwater, crisis, gouden tijden, ze zien het in de Verkeerspost

Nijmegen allemaal voorbij komen. “In de crisis werd wat rustiger gevaren. Er wordt wat meer op brandstof gelet. De ligplaatsen zijn wat drukker bezet, omdat ze op lading wachten. En bij het laagwater, zoals afgelopen periode, zien we twee keer zoveel schepen als normaal. Want die lading moet toch vervoerd worden en dan nog over een smallere vaarweg ook. Dus de ruimte wordt voor iedereen kleiner. Maar ook dan wordt er wat rustiger gevaren.”

Om krantenkoppen als ‘File op de Waal’ moet René de Graauw altijd hard lachen. “Dat is altijd zo overdreven. Ik denk dat op de verbinding tussen Rotterdam en Duitsland nog ruimte genoeg is, ook bij laag water. Het is wel druk, maar toch geen file? Bij mij is de definitie van een file dat er van hier tot Duisburg schepen liggen en dat ze amper vooruit komen. Wij hebben weleens een treintje achter elkaar, maar dat vaart gewoon door, hoor. Op de weg rijden auto’s allemaal in zo’n treintje achter elkaar, maar als ze 120 of 130 op de snelweg rijden, is dat voor mij geen file. Nou, zo is het op de Waal ook.” <



Schipper vol passies en talenten

Schipper Pieter Meeter is een man van vele talenten: schipper op de Frisian Queen, schipper op het skûtsje van Akkrum, kok, scheepstimmerman, elektricien én organisator van feesten en gezelligheid. Interview met de man die zijn tijd verdeelt tussen vele passies.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Als treffend voorbeeld van de manier waarop hij werkt(e), schetst Pieter Meeter (48) zo maar een werkdag eind juli, nog niet eens zo heel lang geleden. Eerst samen met vader Eildert aan het roer van wal steken met de Frisian Queen voor een rondvaart over de Friese wateren. Vervolgens in de keuken tientallen varkenshaasjes mooi rosé braden en biefstukken bakken.

Dan, als het gezelschap rond 13.00 uur lekker zit te smikkelen, komt er een speedbootje langsij waar Meeter in stapt. Met gezwinde spoed wordt de schipper van het skûtsje van Akkrum, de Eildert Sietez, snel naar de bestemming gebracht voor de SKS-wedstrijd van die dag. De koksmuts af, de schipperspet op.

“En dan tegen vier uur, na de finish van het skûtsjesilen, weer ijlings terug naar de Frisian Queen om nog even een praatje te maken met de gasten en te informeren of ze het wel gezellig hebben gehad en of het eten goed was”, zegt Pieter Meeter hoofdschuddend.

Die dagen heeft hij achter zich liggen, bezweert hij. “Die tijd hebben we gehad. Dat doe ik niet meer.”

Nog een paar jaar

Pieter Meeter is een bijzondere telg uit een opmerkelijk geslacht: de naam Meeter is onlosmakelijk verbonden met het skûtsjesilen, net als trouwens de Zwaga's, de Minken, Van der Meulens, Brouwers en Vissers. Grootvader Siete werd kampioen in de SKS (Sint-rale Kommisje Skûtsjesilen) in 1978

en 1987, vader Eildert in 2004.

“Ik heb als schipper nog een paar jaar om mijn vader en grootvader te evenaren. Vorig jaar werd ik derde, in 2017 had ik kunnen winnen”, vertelt Meeter, sinds 2007 de baas op het skûtsje van Akkrum. “In 2017 verspeelde ik veel punten door twee protesten. Daardoor verloor ik het kampioenschap.”

Hij laat in zijn huiskamer in Akkrum, op vijftig passen afstand van de ligplaats van de Frisian Queen, een stilte vallen. “Tja, ik zou in het skûtsjesilen best een VAR willen hebben, net als bij het voetbal, dan ben je van veel gezeur af. In het skûtsjesilen heb je nu eenmaal altijd twee schippers die heilig overtuigd zijn van hun gelijk, maar één heeft er toch echt absoluut ongelijk. Dan kun je met beelden of transponders maar het beste kijken wie in zijn recht staat, daar zijn die nieuwe technieken voor. Maar ach, het is in het skûtsjesilen wat ouderwets. Nieuwe technologie heeft een lange adem nodig.”

Roer omgooien

De familie Meeter is een gevestigde naam in Friesland. Opa Siete had een kraanschip en werkte in de berging en het baggeren, vanuit Leeuwarden. Maar aan het begin van de jaren negentig viel de markt wat stil en was er veel gedoe rond vergunningen. Tijd om het roer om te gooien, vonden opa Siete en vader Eildert.

Pieter haalt herinneringen op aan die tijd. “We wilden wat anders, iets bijzonders, iets dat er nog niet was. Het moest iets speciaals zijn.” De middelste zoon van Eildert zat op dat moment nog op de MTS in Leeuwarden. Pake Siete liet zijn oog vallen op het onderwaterschip van een afgebrand hotel-

‘Ik zou in het skûtsjesilen best een VAR willen hebben, dan ben je van veel gezeur af’

schip dat in het Duitse Königswinter lag en te koop was. Vervolgens ontstond het idee voor de bouw van een raderschip, dat als partyschip en rondvaartboot kon dienen. Een raderboot in de stijl zoals we ze kennen vanuit New Orleans, 's avonds prachtig en feeriek verlicht.

“Ik had daarover in jeugdboeken gelezen, over een varend casino op de Mississippi. Dat was bijzonder. Met z'n drieën zijn we aan de slag gegaan. Vader deed het metaalwerk, ik deed het elektrische werk en de betimmeringen, al het binnenwerk maakten we van hout. Geen plastic nee, als je het doet, moet je het goed doen.”

Alles op gevoel

Alles ging op gevoel en eigen >

VAN DE HEKRADERBOOT STOND NIETS OP PAPIER

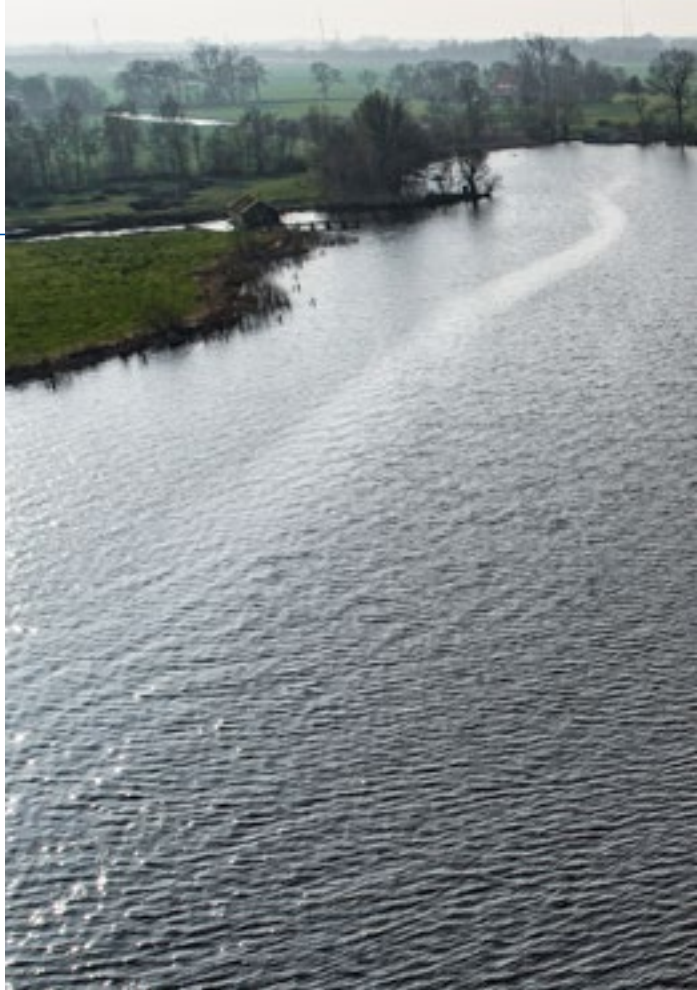
De Frisian Queen is als hekraderboot begin jaren negentig gebouwd door de familie Meeter. Niets stond op papier. Pake Siete, vader Eildert en zoon Pieter kochten in Duitsland een casco van een afgebrand schip en bouwden het geheel weer op. Drie jaar aan een stuk was de hele familie betrokken bij de bouw van de Frisian Queen.

Het moest een gezellig schip met authentieke uitstraling worden, met een nostalgische sfeer. Dus werd gekozen voor een raderboot, een in onbruik geraakt scheepstype dat wordt voortbewogen door schoepraderen en stamt uit het stoomtijdperk.

De Frisian Queen is een hekraderboot (of hekwieler) met een enkel schoepenrad aan de achterzijde. Dat is het gangbare Amerikaanse type, onder andere gebruikt op de Amerikaanse rivier de Mississippi. Europese raderboten hebben doorgaans twee schoepraderen aan weerszijden.

Raderboten zie je nauwelijks meer vanwege praktische problemen, zoals laad- en losproblemen en de extra ruimte die de raderen vragen om af te meren. Bovendien zijn ze alleen geschikt voor kalm water, want met een flinke zeegang verloopt de aandrijving moeizaam en gaat het schip schokken (een rad) of waggelen (twee raderen).

In Rotterdam vaart nog de enige raderboot met stoomaandrijving in Nederland, de Majesteit.



creativiteit. Er waren geen tekeningen. “Die maakten we pas toen alles af was.” Drie jaar achtereen investeerden de Meeters zonder verdere inkomsten in de Friese koningin. “Daarmee hielden we wel de kosten laag.” Toen de Frisian Queen af was, overleed Siete. Pieter toont met trots en eerbied het portret van Pake dat op het schip hangt, als we een rondgang maken.

Daarna troont hij ons mee naar de hypermoderne keuken, zijn domein. Formeel is vader Eildert (72) de schipper en bestiert Pieter de keuken. “Ik heb alle papieren en kan zo gaan varen, maar ik vind de keuken leuker.

‘Als je me het pistool op de borst zet, dan staat de Frisian Queen op de eerste plek.’

Ik ben specialist in buffetten, vind het heerlijk om biefstukken mooi rood en goed op smaak te bakken, of de varkenshaasjes mooi rosé te serveren. We maken alles vers aan boord klaar.”

Van huis uit is Pieter geen kok. “Ik heb met koks gewerkt, maar ik ben eh, ja, ik ben wat eigenwijs. Vind dat ik het veel beter kan. Vreselijk is het als mensen smakeloos eten voorgezet

krijgen. En ik sta liever in de keuken dan in het stuurhuis.”

Gemiddeld vier keer per week vaart de Frisian Queen uit, in het seizoen tussen half april en medio november. Aan boord zijn dan minimaal 40 en maximaal 185 gasten. Het vaargebied is gevarieerd, maar meestal wordt een rustig rondje gevaren tussen Akkrum, Grou en Eernewoude. “We hebben dan geen bruggen. Rustig varen met de kopschroef, met 7,5 kilometer per uur. Niemand heeft haast. Daarom hebben we in de afgelopen 25 jaar ook weinig schade gehad. Het varen met de Frisian Queen is gemakkelijk. We kunnen het schip op de millimeter nauwkeurig afmeren.”

Zonder gedoe

De Meeters houden van duidelijkheid. Ze werken met all-in prijzen voor eten en drinken, zodat gasten voor bedrijfsfeesten, bruiloften en andere gezelligheid precies weten wat ze kwijt zijn, zonder gedoe achteraf. Vier uur varen, een uitgebreid buffet, vrij drinken, kosten 50 euro per persoon voor 50 man? Dat is dan 2500 euro afrekenen en klaar.

Populair zijn de artiestenvaarten op elke laatste zondag van de maand. En de Frisian Queen is stevast een vaste partner tijdens Sail Amsterdam, het vijfjaarlijkse nautische evenement dat

in 2020 weer voor de deur staat. Daar vaart het majestueuze raderschip dan tussen de tall ships en al die zeilklassiekers uit de scheepvaart. “Dat is uiteraard een hoogtepunt. Dan is het altijd volle bak en altijd prachtig.”

Bijna zou je vergeten dat in die periode de druk er vol op staat bij Pieter Meeter. Want behalve de zorg over de Frisian Queen moet hij er in zijn hoogseizoen ook voor zorgen dat de Eildert Sietez meedingt in de voorste regionen in de strijd om het SKS-kampioenschap. Het zeilevenement staat bol van de tradities; het is een vervlechting van Friese cultuur, sport, zomers vertier, saamhorigheid en wat al niet.

“Elf dorpen, elf verschillende feesten. Waar we ook heen gaan is het gezellig, nooit ellende”, prijst Pieter Meeter het bijzondere karakter. “Kinderen hebben de tijd van hun leven. Voor een buitenstaander is het misschien moeilijk te begrijpen, maar het zit nu eenmaal in onze genen.”

Sinds hij in 2007 vader Eildert is opgevolgd als schipper van het skûtsje van Akkrum, weegt op hem de last om ook een kampioenstitel te halen, net als heit en pake. Onlangs heeft hij nog een paar jaar bijgetekend, zodat hij de kampioenskroon alsnog kan binnenhalen. Daarna zal hij de taak van schipper overdragen aan broer Sander.

En hoop geld

Belangrijk onderdeel van succes in de



FRISIAN QUEEN

Bouwjaar:	1994
Bouwer:	familie Meeter
Motor:	Volvo Penta, 320 pk
Hoogte x breedte x diepte x lengte:	6,70m x 6m x 1,40m x 38m
Eigenaar:	Familie Meeter, Akkrum Frisian Queen It Stalt 1 8491 DV Akkrum 0566 650 030 info@frisian-queen.nl



SKS is het binnenhalen van voldoende geld voor het zo goed mogelijk prepareren van het schip, uiteraard binnen de regels. “Er gaat een hoop geld in de schepen zitten”, beaamt Pieter. “Voor een grootzeil en een fok ben je twintig mille kwijt en die gaan twee tot drie jaar mee. Een nieuwe mast kost je 18.000 euro. Maar het is waar: meer geld leidt tot betere prestaties. Gelukkig hebben we een mooi sponsorclubje hier in Akkrum. En daarin speelt de Frisian Queen ook een rol. Sponsors steken een deel van het geld in het skûtsje en een ander deel in een feestje op de Queen.”

Het is een hele inspanning om zijn beroepsbezetenheid in goede banen te leiden, bekent hij. Het familiebedrijf leiden en ook de eer van Akkrum verdedigen, het is een krachttoer. “Veertien man aan boord van het skûtsje zijn afhankelijk van jouw scherpste en concentratie. Als de fokkeman of de zwaardman te laat is of een foutje maakt, dan blijft dat misschien onopgemerkt. Maar als de schipper niet scherp genoeg is, dan heeft iedereen dat meteen in de gaten.”

Toch, als hij de twee grote passies voor de Frisian Queen of de Eildert Sietez naast elkaar zet, dan is de keuze voor hem net moeilijk. “Als je me het pistool op de borst zet, dan staat de Frisian Queen op de eerste plek en kom het skûtsje later. Van de Queen moeten we tenslotte leven en eten.” <

SKÛTSJE: VAN VRACHT- TOT ZEILSCHIP

Skûtsjes werden in het begin van de vorige eeuw gebruikt om veevoeder, turf, mest en andere lading tot bij de boerderijen te brengen. De platbodems moesten hiervoor de talrijke ondiepe vaarten in de waterrijke, sterk agrarische provincie Friesland bevaren. De schepen werden daarom lang en plat gemaakt. Met zeilwedstrijden was voor de schippers wat extra geld te verdienen. Om het schip zo licht mogelijk te maken, werd alle huisraad van boord gehaald. Een skûtsje zoals de Eildert Sietez, vernoemd naar de vader van schipper Pieter Meeter, is een tjalkachtig schip, gebouwd van staalijzer en vooral gebruikt in Fryslân voor de noordelijke binnenwateren.

Oorspronkelijk was ‘skûtsje’ de benaming voor een veerscheepje tot ongeveer 12 ton laadvermogen. In de twintigste eeuw werd de naam algemeen gebruikt voor grotere schepen tot ongeveer 56 ton, met een lengte van circa 20 meter en een breedte van 4 meter.

De Eildert Sietez heeft een plat vlak, ronde kimmen, ronde kop en kont, gebogen voorsteven, rechte achtersteven en een vloeiende zeeg. Het heeft een roef en een voor- en achterdek. De holte is beperkt: maximaal 1,24 meter bij schepen die na 1920 zijn gebouwd en 1,16 meter bij skûtsjes van voor die tijd.

Het Friese skûtsje verschilt met Groninger en Overijsselse tjalken door een vloeiend in het water weglappende kop en kont, de zogenoemde ‘geveegde kont’. De skûtsjes zijn van 1889 tot 1933 gebouwd.

EILDERT SIETEZ SKÛTSJE AKKRUM

Bouwjaar:	1910 in Drachten
Tonnage:	43
Tuigage:	163,86 m ²
Masthoogte:	18,40m
Lengte x breedte x diepte:	19,48m x 3,56m x 0,438m
Bemanning:	Pieter Meeter (schipper), Oene Popma en Sander Meeter (fok), Willem Postma en Riemer Dijkstra (hals/liet), René Alma en Eduard van der Hoek (zwaard), Richard Koehoorn, Durk Schouwstra en Johannes Tichelaar (grootzeil), Rens Tichelaar (peiler) en Tom Otte (uitkijk).

‘Oude Dame heeft liefde en zorg nodig’

Wie aan boord stapt van de Annie Lavinia voelt, ziet en proeft bijna de rijke historie van de Lemsteraak. De Oude Dame, zoals ze door de vaste schipper Douwe Jan de Vries liefkozend wordt genoemd, viert volgend jaar haar honderdste verjaardag. “Ze staat officieel geregistreerd als een varend monument.”

tekst: Frank Woestenberg

beeld: TVM

Als opmaat naar de honderdste verjaardag gaat ‘Annie’ dit voorjaar, na een korte rustperiode op de wal, terug het water in. Tot tevredenheid van De Vries en Jelle Douma, de eigenaar van Workumer Jachtservice, het bedrijf dat al jarenlang het onderhoud verricht. Want met zo’n schip moet gevaren worden, menen zij.

De twee Friezen komen regelmatig bijeen in Workum om gezamenlijk het ruim veertien meter lange kunststuk te inspecteren en aansluitend onder het genot van een kop koffie of iets

tegelbord met dezelfde tekst. Een stijlvol gereproduceerd logboek is eveneens voorhanden en geeft opvarenden met gevoel voor nostalgie een prachtig inkijsje in vroeger tijden, toen de Lemsteraak nog eigendom was van de eerste bezitter, de Rotterdamse havenbaron Frederik van Beuningen. De vaste ligplaats was destijds de Veerhaven in Rotterdam, nabij de Koninklijke roei- en zeilvereniging De Maas.

Veel meer onderhoud

Sinds 2008 is TVM verzekeringen de trotse eigenaar van de Annie Lavinia. Ze wordt planmatig ingezet voor relatiemarketing-activiteiten, vergaderingen en bijeenkomsten.

Het schip, vernoemd naar de twee dochters van de eerste eigenaar, is zeer onderhoudsgevoelig, benadrukt De Vries. “Annie is echt een Oude Dame.

Dat vereist aanzienlijk meer onderhoud dan een modern schip dat gebouwd is met de modernste technieken en materialen. Het is een geklonken schip en gebouwd van een koolstofrijk staalsoort die tegenwoordig niet meer wordt gebruikt. Het materiaal is iets poreuzer. Wanneer de weersinvloeden er grip op krijgen, kan het snel de verkeerde kant opgaan. Anders gezegd: het is ontzettend belangrijk dat Annie goed geconserveerd wordt. Anders gaat ze rotten. Dat moeten we te allen tijde zien te voorkomen.”

Daar ligt een belangrijke taak weggelegd voor Douma en zijn personeel in Workum. “Bij dit soort schepen

moet je continu het rondje lopen, zoals wij dat noemen. Oftewel, alles grondig inspecteren. Eromheen lopen, kijken en voelen. Het is met name cruciaal hoe het schip in de lak zit. De lakwerking is na een zomer varen zo’n beetje klaar. Dus dat houdt in dat je om de zoveel tijd het lakwerk moet nalopen”, aldus Douma, die samen met zijn tweelingbroer Daan het succesvolle familiebedrijf in Workum runt.

In eigen huis

Op het terrein van Workumer Jachtservice staan twee riant loodsen naast elkaar, de derde is in aanbouw. “Straks hebben we een aparte loods voor de showroom van onze aken en custom built motorjachten, een aparte loods voor de werkplaats en een aparte loods voor de winterstalling. Voor de continuïteit van ons bedrijf is het belangrijk om het hele proces in eigen huis te hebben.”

Workumer Jachtservice heeft zo’n honderd Lemsteraken in onderhoud. Douma schat dat er in totaal nog zo’n 500 rondvaren op de Nederlandse wateren. “Maar Annie is wel een heel bijzonder exemplaar”, weet hij. “Eigenlijk is Annie cultureel erfgoed.”

De Vries: “Het schip heeft veel oud houtwerk aan boord. Bijna alle stukken hout van 1920 zijn nog steeds aanwezig op het schip, dat is bijzonder. Maar zoals gezegd, dat maakt haar ook extra kwetsbaar. Annie ligt in de zomermaanden natuurlijk buiten, in weer en wind. Dus ontstaat er een krasje, dan moet je er gelijk met de lakkwast overheen. Wanneer er eendenpoep op zit, moet >

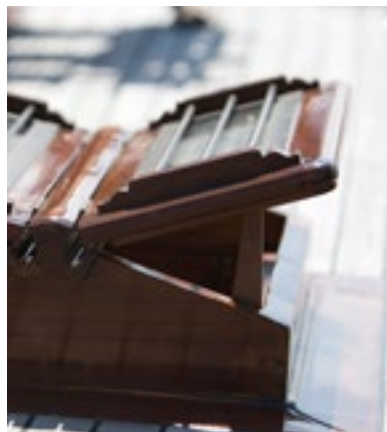
Lemsteraak Annie Lavinia viert volgend jaar honderdste verjaardag

sterkers de staat van het onderhoud te bespreken. Dat moet ook wel, benadrukt De Vries. “Annie is een schip dat voortdurend liefde en zorg vraagt. Maar ook liefde geeft.”

Dat laatste is nooit anders geweest. In 1920 liet een tevreden gast in het logboek van de Annie Lavinia al een handgeschreven liefdesverklaring achter: ‘Lavinia, wat was ‘t fijn. Zoo saampjes met je uit te zijn. En vraag je mij nog eens te gaan, g’loof maar dat ‘k ‘t niet af zal slaan!’

Aan de wand van de mahoniehouten kajuit hangt tegenwoordig een





ANNIE LAVINIA IN CIJFERS

Bouwjaar:	1920
Materiaal romp en kajuit:	geklonken staal
Materiaal zeil:	dacron
Materiaal kajuit:	mahoniehout
Materiaal dek:	teakhout

Afmetingen:

Lengte:	14,20 meter
Breedte:	4,80 meter
Diepgang:	1,10 meter
Oppervlakte zeil:	133,50 m ²

Eerste eigenaar:	F.W.H. van Beuningen, Rotterdam (1920-1933)
Huidige eigenaar:	TVM verzekeringen, Hoogeveen (2008-heden)

het gelijk schoongemaakt worden. En de zeilen moeten natuurlijk regelmatig geventileerd worden.”

Hij wil er maar mee zeggen dat Annie weliswaar een beeldschone dame is, maar zeker niet gemakkelijk in de omgang. Dat laatste geldt overigens voor meer vrouwen.

Dagelijks zicht op

De Annie Lavinia ligt in de zomermaanden in Grouw, aan de kade bij hotel-restaurant Oostergoo. De Vries: “Ik heb er dagelijks zicht op, dat vind ik belangrijk. Het schip is immers het visitekaartje van TVM, dus alles moet er spik en span uitzien. Het teakhouten dek mag niet groen zijn, de TVM-vlaggetjes aan boord moeten dat juist wel zijn. Er is veel aanloop altijd, ook van toeristen. Er worden jaarlijks echt duizenden foto’s van het schip gemaakt. Ik heb weleens gezegd: ‘Als iedereen die een foto maakt mij een euro betaalt, hoef ik het hele jaar niet meer te werken.’”

Het schip verkeert op dit moment in prima staat, stelt Douma. “In 2005

hebben we Annie een grote beurt gegeven. Het hele schip is gestraald, we hebben nieuwe verfsystemen toegepast, de hele machinekamer leeggehaald en de binnenbetimmering aangepast. We hebben toen echt een grote slag geslagen.”

Drie jaar geleden is Annie Lavinia nogmaals grondig onderhanden genomen, vult De Vries aan. “Toen hebben we het bovenste boeideel, het stuk boven de stootlijst, aangepakt en helemaal gerestaureerd. Dat was hard nodig. Sterker nog, het was bijna doorgerot. Dat zagen we aanvankelijk niet omdat de verfsystemen erop zaten. Kosmetisch oogde het allemaal prachtig.”

Dwars doorheen

Douma: “Bij een inspectie zagen we echter blaasvorming. Bij een schip betekent zoiets automatisch alarmfase 1. Een deel bleek poreus te zijn. Je kon er zowaar een pen insteken. Bij het stralen, spoten we er dwars doorheen. Ook met de putting, waar de staaldraden hangen die de mast op z’n plaats houden, was het niet best gesteld.

Vervolgens hebben we alles heel grondig gerenoveerd. Dat was een ingrijpende operatie. We hebben er compleet nieuwe stukken ingelast. Maar als je gaat lassen, kom je ook aan de binnenbetimmering. Het belangrijkste is echter dat alles nu weer optimaal is.”

Ondanks alle onderhouds- en reparatiewerkzaamheden in de loop der jaren is een groot deel van de Annie Lavinia nog steeds authentiek. De Vries: “Het achterpaneel met glas in lood in de kajuit is voor tachtig procent origineel. Datzelfde geldt vanzelfsprekend voor de romp, maar bijvoorbeeld ook voor de lierenbank op de voorsteven, waar het anker aan hangt.”

De Lemsteraken werden in het verleden vooral gebruikt voor de visserij in de driehoek Lemmer-Enkhuizen-Makkum. Later, toen het type schip eigenlijk uit de mode raakte, onder andere door de komst van de Afsluitdijk, werden veel vissermanaken verbouwd tot zogenoemde roefaken. Op deze manier konden ze nog dienstdoen als recreatievaartuigen. “Het bijzondere van de Annie is echter dat ze



als roefaak, specifiek voor de recreatie, is gebouwd. Dat was voor die tijd uniek, juist omdat zo'n schip een vermogen kostte", weet De Vries.

Niets mooiers

Hij vindt het een genot om over 'zijn' schip te praten. Er bestaat echter niets mooiers dan ermee te varen, voegt hij eraan toe. "Het varen met een Lemsteraak is een belevenis. Het is een platbodem. Zeilers houden van platbodems óf van scherpe jachten. Ik ben altijd een platbodemzeiler geweest. Dat vind ik prachtig. De stoerheid van zo'n schip, dat kun je haast niet uitleggen. Dat moet je voelen. En het is authentiek. Dat maakt de emotie en beleving nog mooier."

"Maar als je het hebt over het varen met een Lemsteraak, dat is zwaarder dan met veel andere schepen. Er komt veel meer geweld aan te pas. Als je een schip onder je hebt van twintig of dertig ton dat door de wind in beweging komt en die het water gewoon wegduwt, geloof me, daar krijg je een kick van. Vooral het knikje in de schoot is

geweldig. Wanneer de wind een beetje van de zijkant erin komt, dan ga je het hardst. Dat is geweldig, dat is prachtig."

Klasse en vertrouwen

Douwe Jan de Vries benadrukt dat Annie niet tot de snelste Aken behoort. "Ze heeft ruim 130 vierkante meter zeil, dat is niet bijster veel voor zo'n zwaar schip. Annie is vooral een heel comfortabel schip. Ze past uitstekend bij TVM. Ze is stabiel en straalt kracht, klasse en vertrouwen uit."

De hoge leeftijd baart De Vries en Douma geen zorgen. "Annie wordt volgende jaar honderd. Maar ze kan dan nog wel honderd jaar mee. Het is gewoon een kwestie van goed onderhouden", zegt Douma luchtig.

En De Vries: "Er blijft altijd werk aan zitten. Je bent er nooit klaar mee. Om een concreet voorbeeld te noemen: Annie heeft veel teakhouten stroken, die zijn verlijmd op het dek en het dak.

Dat staat hartstikke luxe. De ruimte tussen die stroken is opgevuld met rubber, want teakhout werkt altijd. Dat rubber heeft een bepaalde flexibiliteit, maar laat op een gegeven moment wel los. Ik denk dat we daar over een jaar of twee eens mee aan de slag moeten."

'Ik ben er helemaal gek mee. Dat moet ook wel, anders werkt het niet,'

Tot die tijd is het een kwestie van aandacht geven. Met veel zorg en liefde. "Annie is een Oude Dame. Daar kun je niet voorzichtig genoeg mee omspringen. Daar wijs ik de gasten aan boord ook altijd op. Er rust bijvoorbeeld een taboe op hoge hakken. Ik heb niets tegen hoge hakken, maar wel aan boord van de Annie." <



In het gat van de banken gedoken

Nog maar vier jaar geleden begonnen Peter Loef, Joris Linders en Giel Claes BEEQUIP, een leasemaatschappij voor vooral gebruikte equipment. Het bedrijf groeide in no time naar meer dan vijftig medewerkers en is sinds de komst van Gerard Gommers (jarenlang hét gezicht van de Rabobank Shipping) ook actief in de binnenvaart.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

De drie oprichters zagen een aantal jaren geleden dat de traditionele banken het midden- en kleinbedrijf steeds meer gingen mijden. “Het draaide bij de financiering van equipment steeds meer om geld en steeds minder om equipment”, constateerde mede-oprichter Peter Loef.

Bij BEEQUIP gingen ze het helemaal anders doen. Het draaide om de equipment. Bedrijven die gebruik maakten van zwaar materieel voor de bouw, infra en logistieke sector hadden bij de banken grote problemen om

Lease Officer en verantwoordelijk voor ‘intermodaal’. “Ik kom zelf uit de zeevaart. Heb voor maritiem officier gestudeerd en een tijd gevaren. Toen ik een normaal gezinsleven wilde opbouwen ben ik aan de wal bij een rederij gaan werken. En toen kwam BEEQUIP voorbij. Dat zocht mensen met kennis van depots, terminals, al die plekken waar schepen aankomen. En zo is het gaan lopen.”

Gestopt met werken

Het is vast pandoer bij BEEQUIP: eerst de mensen, dan de ‘productgroep’. Zo kwam in 2018 letterlijk ‘de binnenvaart’ binnen wandelen in de persoon van Gerard Gommers. “Ik was eigenlijk gestopt met werken”, zegt hij. “Ik had 27 jaar bij Rabo gewerkt. Eerst bij de dochter Nedship Bank en later bij Rabo-

bank Shipping, waar ik zeventien jaar directeur ben geweest. Ik had er altijd van gedroomd op mijn 63ste te stoppen met werken en dat deed ik ook. Maar ik woon hier aan de overkant van de Maas en liep ik letterlijk op straat Peter Loef tegen het lijf. Van het een kwam het ander en ik kreeg al snel de vraag of ik een binnenvaart-pootje wilde opzetten.”

Hoewel Gommers eigenlijk gestopt was met werken, hapte hij toe. De korte loopafstand naar kantoor speelde daarbij een rol, maar vooral het feit dat het verhaal van BEEQUIP hem als oud-bankier zeer aansprak. Hij werd adviseur. “Men startte met

een beperkt aantal productgroepen, containers en kranen. En de filosofie was: we gaan navolgende productgroepen pas oppakken als we de kennis in huis hebben en de producten én de markt begrijpen. Deskundigheid is het allerbelangrijkste. Dat de binnenvaart er op een zeker moment bij zou komen, lag wel voor de hand. Dat is tenslotte een belangrijke schakel in het transport van containers en maakt gebruik van kranen, pontons, enzovoorts. Er waren dus raakvlakken en toen ik aan boord kwam, is BEEQUIP met binnenvaart begonnen.”

Voorals gebruikt

Het is trouwens de enige tak van sport waarin niet via het leasemodel wordt gewerkt. “In de scheepvaart werken we traditioneel”, zegt Gommers. “Dus financiering, op hypotheekbasis, met een looptijd van zes tot elf, twaalf jaar. En wat bijzonder is: vooral gebruikt.”

De banken zijn de binnenvaart de laatste jaren heel anders gaan behandelen. Gommers: “De banken in Nederland hebben na de crisis en als gevolg van Basel III een heel ander model gecreëerd. En dat is nog steeds niet afgerond. Een van die veranderingen is dat de grootbanken hun afdeling binnenvaart vroeger heel belangrijk vonden en nu minder belangrijk. Als één bank bijvoorbeeld 70 procent van de binnenvaart ‘deed’, dan is die bank als gevolg van de crisis en de regelgeving tot de conclusie gekomen dat dat aandeel gevaarlijk groot is en terug moet naar bijvoorbeeld 30, 35 procent maximaal. Dus dan worden er bijna >

‘Dat de binnenvaart er op een zeker moment bij zou komen, lag wel voor de hand’

financiering te krijgen. En procedures duurden extreem lang. Doordat het eigen kapitaal in equipment ging zitten, werd de groei van die bedrijven belemmerd.

De formule sloeg aan. Het begon met drie man op het spreekwoordelijke zolderkamertje en inmiddels werken ruim 50 medewerkers in het kantoor aan de Rotterdamse Willemskade. Zij zijn actief in veertien sectoren, waarvan de binnenvaart er sinds driekwart jaar één is.

“Wij beginnen pas aan een nieuwe tak van sport als we de goede mensen hebben”, zegt Clark van Oeveren,



Het kantoor van BEEQUIP aan de Rotterdamse Willemskade.

geen nieuwe transacties gedaan. En dat geldt voor alle grootbanken.” Waardoor een gat ontstond voor een nieuwe partij als BEEQUIP. Zo groot als in zijn Rabo-tijd wordt het voor Gommers niet meer. “Waar ik vroeger een transactie deed met iemand die zes schepen bestelde, dus achttien miljoen financierde, zijn wij nu heel tevreden met transacties van anderhalf miljoen.”

Clark van Oeveren: “Heeft er ook mee te maken dat wij echt de focus op gebruikt hebben. Zeker in de andere productgroepen ligt daar juist onze basis. De banken wilden lease voor het MKB sowieso nauwelijks financieren, maar gebruikt materieel al helemaal niet. Daar zijn wij ingesprongen met eerst gebruikte containers en kranen. Juist bij gebruikt is het van essentieel belang dat je verstand van de materie hebt. Dat je weet dat een kraan van vijf

jaar oud met 10.000 uur op de teller makkelijk nog zes jaar meegaat als je ‘m 1000 uur per jaar gaat gebruiken. Maar om dat te weten, heb je dus specialisten nodig. Dát is de key bij BEEQUIP.”

Ordnors op tafel

Volgens Van Oeveren heeft de ondernemer daar alleen maar profijt van. “Wij zitten niet alleen met de ondernemer aan tafel, we hebben ook verstand van zijn business. Er zit geen bankjongen. Ik hoor van klanten regelmatig: ‘Als de bank een of twee keer per jaar langskomt, moeten alle ordners op tafel en wordt alles heel statisch doorgeplozen. Bij ons gaat het om de equipment, om wat de ondernemer er mee gaat dóen. En pas daarna over het geld.”

Gommers herkent het: “Ik kom weer veel in contact met oud-klienten. Die zeggen dan: ‘Joh, ik ben door de

bank gebeld en die willen een prognose voor de komende drie jaar’. Nou, als er één sector is waar je het ene jaar hoogwater hebt en het volgende laagwater en waar je heel weinig kunt zeggen over de komende jaren, behalve als je op contract werkt, is het de binnenvaart. Daarin kan je geen drie jaar vooruit kijken.”

“Neem 2018. De eerste drie maanden waren gewoon heel slecht. Als je toen aan schippers vroeg wat ze verwachtten, was het: ‘Moeilijk, moeilijk’. En achteraf was 2018 het beste van de afgelopen twintig jaar. En dan komt er iemand van de bank die je het even voor de komende drie jaar moet vertellen. Maar dat kunnen schippers helemaal niet. En ze willen ook niet achteraf afgerekend worden op verkeerde informatie.”

Van Oeveren haakt in: “Dan begin je



binnenvaartschip zich geleend had voor lease, dan was de mogelijkheid er al lang geweest.”

Toch past de sector wel binnen BEEQUIP, aldus beide heren. Gommers: “Het is complementair aan de handel van onze andere klanten. Binnenvaart zit simpelweg in hun keten tussen haven en eindklant. En hoe raar het ook klinkt: wij moeten ook de risico's spreiden. Naarmate je meer productgroepen hebt, doe je dat beter. Het gaat namelijk nooit overal tegelijk slecht. Binnen de binnenvaart hetzelfde verhaal. We hebben inmiddels duwbootjes, vrachtschepen, tankers, beunschepen...”

Gommers heeft sinds zijn entree aan de Willemskade veel oude klanten binnen zien komen. “Zo'n 70 procent van de zaken die ik heb gedaan, waren met bestaande relaties. Maar die komen heus niet voor mij. Die komen omdat wij met BEEQUIP in hun behoefte kunnen voorzien. Waarbij onze snelheid van handelen absoluut ook een belangrijk punt is. Als het moet, kunnen wij binnen een week een deal sluiten. Bij een grootbank kan het maanden duren.”

“Soms is snelheid sowieso heel belangrijk. Een van de eerste zaken die ik deed was een ketting, een aansenschakeling van vijf zaken. Dat begint met een goedkoop scheepje en eindigt met een duur schip. Daar zat een partij tussen die op het laatste moment om korting ging vragen. Die dacht: ze zijn bang dat de ketting uit elkaar valt, dus die gaan met elkaar wel lappen voor de korting. Wij hebben toen gezegd: 'Gaan we niet doen, we zetten er een andere partij tussen'. Dan is het wel even spannend natuurlijk, want je zit met een einddatum. Nou, op zo'n moment merk je dat onze snelheid en expertise heel erg in het voordeel van iedereen werkt.”

Geen lijstjes meer

Voor Gommers zelf is het werken bij BEEQUIP onvergelijkbaar met zijn

vorige baan. Daar was hij de manager, hier is hij naast adviseur van de partners de man die alles doet. “Ik heb geen bagage meer van lijstjes en overleggen en rekening houden met... Ik doe hier de deal en schuif 'm door.

‘Bij ons gaat het eerst om het materieel en de ondernemer en pas daarna over het geld’

Heerlijk.” Lachend: “En ondertussen heb ik al een lijstje in mijn hoofd van mensen die mij kunnen opvolgen als ik weer stop met werken.”

Voorlopig blijft de binnenvaarttak bij BEEQUIP klein. “Ik zit hier in mijn eentje, dan is er een fysieke grens aan wat je kunt doen”, zegt Gommers. “Vroeger had ik zeven commerciële mensen lopen, dat is een heel ander verhaal. Maar zoals het nu gaat, zo past het binnen BEEQUIP. Wij willen helemaal niet 25 procent van de Nederlandse binnenvaartmarkt hebben. We zijn objectfinanciers, dus het begint letterlijk met het bekijken van het object, het schip. Dat doe ik samen met een vaste expert, John van Elshout. En wij zijn ook wezenlijk geïnteresseerd in het object. Ik kom uit een scheepvaartfamilie, ik zit veertig jaar in het vak, dus ik weet wel wat een schip is. En als ik iets niet weet, weet ik wel iemand te vinden die het me kan vertellen. En daarna begint het cijferwerk pas. Het object heeft een betaalcapaciteit. Die kennen we. Vervolgens schatten we de ondernemer in. Of die met dat schip de optimale betaalcapaciteit er uit kan halen. Zo werken we en dat spreekt onze klanten aan.”

En ondertussen geniet de ‘ex-pensionado’ van zijn nieuwe werkomgeving. “Er zitten hier alleen maar zeer gedreven mensen die met veel energie hun taken uitvoeren. Daar wandel ik graag een paar keer per week de Erasmusbrug voor over.”

al op de verkeerde voet samen. Dan weet je als schipper namelijk dat je aan tafel zit met iemand die geen verstand heeft van jouw business. Dat geeft geen comfortabel gevoel als je daarmee voor veel geld zaken moet doen.”

Juridisch problematisch

Dat BEEQUIP in de binnenvaart niet voor lease kiest, is voor Gerard Gommers wel verklaarbaar. “Ik loop veertig jaar mee en ik heb wel wat pogingen gezien om lease in de binnenvaart salonfähig te maken, maar het is nooit gelukt. Dat komt deels doordat het juridisch problematisch is. Een voorbeeld buiten onze binnenvaart: als je met een tanker in de VS een milieurampje veroorzaakt, dan gaat men met een megaclaim naar de uiteindelijke eigenaar. Dat wil je niet. En laten we ook niet te ingewikkeld doen: als een

Natte recht gaat niet altijd voor

Een aanvaring, dat is wel duidelijk, toch? Als schepen tegen elkaar aan varen, dan is sprake van een aanvaring, en anders niet. De juridische werkelijkheid is echter anders.

Aanvaring is onderworpen aan bijzondere regels. Zo verjaart een vordering tot vergoeding van schade die door een aanvaring is veroorzaakt na twee jaar. Die termijn is veel korter dan de verjaringstermijn van vijf jaar die van toepassing is wanneer een aanvaring een 'gewone' onrechtmatige daad zou zijn.

Natuurlijk, aanvaring is "de aanraking van schepen met elkaar", zo zegt de wet. Maar daar blijft het niet bij: de aanvaringsregels zijn ook van toepassing als schade door een binnenvaarschip wordt veroorzaakt zonder dat zo'n aanraking plaatsvindt (een zogeheten schadevaring).

Van aanvaring is dus niet alleen sprake wanneer schepen tegen elkaar aan varen, maar ook als een schip tegen iets anders dan een schip vaart (een brug, een sluisdeur, remmingwerk, noem maar op) en zelfs wanneer het schip zelf niets raakt, maar toch schade veroorzaakt (denk aan een olie lekkage vanuit het schip of een overslaande brand vanaf een schip).

Nare verrassing

Het ruime aanvaringsbegrip levert voor niet met het 'natte' recht bekende partijen nog wel eens nare verrassingen op. In een geval waarin tijdens de uitvoering van baggerwerkzaamheden met behulp van een kraanschip een gasleiding werd geraakt, sprak de eigenaar van de gasleiding de scheepseigenaar tot schadevergoeding aan op grond van diens onzorgvuldig handelen, een 'gewone' onrechtmatige daad. De scheepseigenaar zag het wel scherp: de oorzaak van de schade lag aan boord van zijn schip, en daarmee was dus sprake van een aanvaring. En dat kwam hem goed uit, want de eigenaar van de gasleiding had de verjaring niet tijdig, binnen twee jaar,

gestuit zodat zij haar vordering niet te gelde kon maken. De rechter gaf hem daarin gelijk. De korte verjaringstermijn uit het aanvaringsrecht heeft, als bijzondere regel, voorrang boven de langere verjaringstermijn uit het gewone recht.

Geen verband

Maar de materie is toch wel weerbarstig. Want wat te denken van het geval waarin bij het uitvoeren van beschoeiingswerkzaamheden met behulp van een rupskraan vanaf een ponton een elektriciteitskabel wordt beschadigd? Verschil met het zojuist besproken geval lijkt er niet te zijn. Toch pakt het anders uit. Weliswaar is sprake van een schadevaring, maar, oordeelde de Hoge Raad, de schadevergoedingsvordering is gebaseerd op verwijten die geen verband houden met het gebruik van een schip. Als niet voor het gebruik van de ponton zou zijn gekozen, maar de werkzaamheden vanaf de wal waren uitgevoerd, dan zouden de verwijten hetzelfde zijn, zo luidt de motivering.

Klakkeloos toepassen

Misschien is er wel wat voor te zeggen om het natte recht niet klakkeloos toe te passen op alles waarbij 'toevallig' een schip betrokken is. Maar ik heb er toch moeite mee als het natte recht al te makkelijk buitenspel kan worden gezet alleen maar door bijvoorbeeld een handige formulering van de grondslag van de vordering. De regels zijn toch duidelijk: steeds als een schip schade toebrengt, is sprake van een aanvaring en als sprake is van een aanvaring, moeten de aanvaringsregels worden toegepast. Maar ja, zoals Marten Toonder al schreef in 'De Achtgever' "recht is iets kroms dat verbogen is".

Vijftiende editie Maritime Industry

Als vanouds is de scheepvaarttak van TVM verzekeringen present op de beurs Maritime Industry, die van 7 tot en met 9 mei in de Evenementenhal aan de Frankenweg 2 in Gorinchem wordt gehouden. Het is alweer de vijftiende editie van de beurs.

Er zijn rond de 500 exposanten aanwezig, van producenten tot importeurs en van groothandelaren en toeleveranciers.

Wie even onder het genot van een kopje koffie wil bijpraten met de vertegenwoordigers van TVM scheepvaart is uiteraard welkom bij de relatiebeheerders op de stand.

Pleziervaart: online afsluiten

Sinds kort kunnen bezitters van een pleziervaarttuig online een verzekering afsluiten. Zowel voor (potentiële) klanten als de medewerkers was het afsluiten van een pleziervaarttuigpolis een nogal omslachtige procedure. Dat is onlangs veranderd. Als bezoekers van de website de gegevens hebben ingevuld, krijgen ze meteen een offerte te zien. Bij acceptatie wordt hun vaarttuig meteen in (voorlopige) dekking genomen. "Voor de klant heeft dit als voordeel dat de hele procedure sneller verloopt", aldus directeur Hendrik de Jonge. "Dat is vooral prettig, omdat de pleziervaart bij ons behoorlijk groeit."



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.

Ledenbijeenkomst weer in Den Dolder

De ledenbijeenkomst van TVM scheepvaart heeft zaterdag 11 mei plaats op bekend terrein: in de Ernst Sillem Hoeve in Den Dolder.

Net als vorig jaar zijn er tijdens het officiële gedeelte weer twee 'Tafels van TVM'. Tijdens de eerste gaat het met over ontwikkelingen in de branche en bij TVM en de jaarcijfers over 2018. Tijdens tweede, die over verduurzaming van schepen gaat, zitten ook enkele ondernemers die ervaring hebben op dat gebied aan tafel. Het geheel staat onder leiding van radiopresentator Marijke Roskam.

De ledenbijeenkomst wordt volgens goed gebruik afgesloten met een borreltje en een lunch. Aanmelden kan via: www.tvn-events.nl/beroepsvaart of een mailtje naar: evenementen@tvn.nl. De ledenbijeenkomst begint om 10.00 uur.

‘TVM staat er financieel goed en gezond voor’

De cijfers laten zien dat 2018 voor TVM financieel een lastig jaar was. “Maar,” benadrukt CFRO Dirk Jan Klein Essink, “ten opzichte van de markt staat het weerstandsvermogen van TVM er onveranderd goed voor. We doen met een solvabiliteitsratio van 245 procent mee met de besten.”

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

Het is een wetmatigheid in schadeverzekeringsland. Ten tijde van hoogconjunctuur ligt bij TVM de frequentie van het aantal schades nu eenmaal hoger dan in laagconjunctuur. En dus zorgt de economische voorspoed bij TVM per definitie voor een hogere schaderatio. De combined ratio kwam uit op 99,2 procent. Weliswaar onder de 100 procent, maar boven de streefwaarde van 98 procent. De schaderatio bedroeg 80,3 procent, de kostenratio was 18,9 procent.

Verzekeringen zijn de core-business van TVM. Is het dan zorgwekkend dat TVM een combined ratio scoort van net onder de 100%? “Het is een zorg. Maar tegelijkertijd is het wel verklaarbaar”, reageert Klein Essink. “Allereerst wordt er als gevolg van de economische hoogconjunctuur meer schade gemaakt. En ook de gemiddelde schadebedragen worden hoger. Daarnaast zijn de WA-schades bij het wegtransport fors hoger dan de WA-premies. Dat is ook de reden dat het rendement op de WA-product omhoog moet. DNB heeft daar bij alle verzekeraars ook op aangedrongen. Deze tendens speelt niet alleen bij vrachtwagens, maar ook bij personenauto’s. Je ziet het dus terug in de hele markt. Veel andere schadeverzekeraars hebben eerder al de WA-premies verhoogd. Wij zijn een van de laatste partijen die daartoe afgelopen jaar ook moesten overgaan. Het was onontkoombaar.”

Hoe waren de reacties vanuit de markt?

“Die vielen over het algemeen mee. Er is begrip in ieder geval. We hebben gemerkt dat de meeste klanten zelf ook wel inzien dat er door de drukte meer schade wordt gemaakt. We doen echter alles om de schadelastbeheersing nog verder te optimaliseren en onze klanten zo goed mogelijk te ontzorgen.”

Daarnaast viel het rendement op de beleggingen tegen. Was dat enigszins

voorzien?

“Jazeker. De rente was eind 2017 al iets aan het oplopen. Die langlopende rente is verder gestegen en dat raakt onze obligatieportefeuille. Obligaties vormen 66 procent van onze totale beleggingsportefeuille.”

Maatregelen genomen

“We hebben vanzelfsprekend wel maatregelen genomen om de risico’s te verminderen, onder andere door obligaties met een lange looptijd te verkopen en daarvoor obligaties met een kortere looptijd terug te kopen. Daarnaast zijn de aandelen in het laatste kwartaal van 2018 wereldwijd fors gedaald.”

Hoe is het gesteld met de solvabiliteit van TVM?

“Deze staat op een mooi niveau. Eind 2018 zaten we op een solvabiliteit van 245 procent, terwijl deze vorig jaar nog 236 procent bedroeg. Wij hanteren met betrekking tot de solvabiliteit een ondergrens van 200 procent, omdat wij een coöperatie zijn en geen toegang tot de kapitaalmarkt hebben. Als je kijkt naar de financiële positie van TVM kunnen we dus gerust concluderen dat wij er financieel goed en gezond voor staan en in alle opzichten klaar zijn voor de toekomst.”

Hoe ziet TVM de ontwikkeling van schadelast?

“Het belang van schadelastbeheersing staat onveranderd hoog op de agenda. We voelen het bij TVM echt als onze



‘Plicht richting onze leden om zo min mogelijk kosten te maken’

plicht richting onze leden om niet alleen samen met de klant een zo laag mogelijke schade te realiseren, maar ook om zo min mogelijk kosten te maken. Daar is ons beleid ook op ingericht,” vertelt Klein Essink.

“Onze interne schadebehandelingskosten maken deel uit van de schaderatio. Met TVM connect streven we naar verdere procesoptimalisatie, vooral door digitalisering. Dat komt de effectiviteit en snelheid van het hele proces ten goede. En inderdaad, daar plukt onze klant straks de vruchten van.”



Het roer drastisch

Ruim 12,5 jaar was Richard van der Straaten verbonden aan de scheepvaarttak van TVM en haar rechtsvoorgangers. En toen kwam er opeens een vacature voorbij van het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam. En nu is hij docent binnenvaartkunde. En zegt: “Ik sta met een grote glimlach voor de klas.”

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

Richard van der Straaten had moeiteloos zijn pensioen kunnen halen als relatiebeheerder bij TVM verzekeringen. Na ruim 12,5 jaar kende die wereld voor hem geen geheimen meer. Maar toch besloot hij vorig jaar het roer drastisch om te gooien en het kantoortje aan de Nieuwe Maas in Bolnes, zijn uitvalsbasis, te verruilen voor een pand met een nóg fraaier uitzicht aan dezelfde rivier: de STC-toren aan de Lloydstraat.

“Door wat wijzigingen in mijn werkzaamheden stond ik vorig jaar open voor andere dingen”, legt hij uit. “Ik kwam de advertentie voor ‘docent binnenvaartkunde’ tegen en heb gereageerd. Ik ben al jaren trainer en leider bij de plaatselijke voetbalvereniging en ik vond het altijd leuk om jongeren dingen te leren en die te zien terugkomen in de praktijk. Niet dat dat je meteen een goede docent maakt, maar ik heb wel gesolliciteerd. Op een dinsdag om elf uur ’s avonds verstuurde ik mijn sollicitatie en woensdag om kwart over acht ’s ochtends had ik al een enthousiaste reactie. ‘Jij zou de man

kunnen zijn die wij zoeken’, stond erin.”

Zoveel voortvarendheid motiveert. Dus volgde een eerste gesprek. Ging Van der Straaten een dagje meelopen. “Is het wat voor mij? De sportvereniging is leuk. Maar dit is dag in, dag uit. Maar na die dag wist ik het zeker. Ik kreeg er heel veel energie van en besloot: dit is wat ik wil.”

Terug op oude school

Vanaf augustus 2018 is hij docent binnenvaartkunde aan het STC. Kennis schip, topografie, reglementen, meren/ontmeren, laden/lossen, het zijn vakken die voor hem geen geheimen kennen. Want voor Richard van der Straaten bij TVM ging werken, had hij – naast twee functies als planner bij een zand- en grindhandel en een duwvaartrederij – dertien jaar zelf gevaren. “Ik ben terug gegaan naar de school waar ik zelf mbo heb gedaan. Weliswaar op een andere locatie, de Noorderhelling bij het Stadion Feijenoord, maar wel op het STC. Twee jaar school en het derde jaar stage. En daarna ben ik gaan varen.”

Daaraan kwam een einde toen hij



ch omgegooid

en zijn toenmalige vrouw een gezinnetje wilden stichten. “Ik wilde niet die vader zijn die veertien dagen weg was. Dus ik ging aan de wal met het idee: als het niks is, kan ik altijd weer gaan varen. Maar ik had geen spijt. Ik heb mijn kinderen zien opgroeien en was er op verjaardagen en feestjes altijd bij. Ik leverde wat vrijheid in, maar kreeg er een sociaal leven voor terug. En ik ben wel altijd met één been in de binnenvaart blijven staan door mijn familie en werkzaamheden. Eerst bij TVM, en nu op het STC weer.”

De procedure verliep op het STC na de eerste kennismaking snel. “Een aantal gesprekken. En je moet voor het docentschap hbo-geschoold zijn. Ik had door cursussen wel dat niveau, maar het moest met een capaciteitstest nog wel even worden vastgesteld. Toen ook die hobbel genomen was, besloot ik het definitief te doen. Of ik tijdens die procedure nog zenuwen had? Ja. Je bent toch bezig met je toekomst. Ik was 47 en de kans is groot dat ik deze keuze voor de rest van mijn werkzame leven maakte.”

Als zij-instromer moest Richard van der Straaten trouwens ook zelf de schoolbanken in. Je kunt namelijk nog zoveel kennis hebben op je vakgebied, ook dan moet je een officiële lesbevoegdheid halen, het PDG, Pedagogisch Didactisch Getuigschrift. “Dat kost dit eerste jaar een dag in de week, de vrijdag. Eens per maand zitten we dan echt in de schoolbanken, de andere dagen heb je overleg met je cursusgenoten en maak je opdrachten. Het is best pittig, maar ook leuk. Kijk, zonder die kennis doe je dingen omdat het goed voelt of omdat je denkt dat het zo moet. Bij deze opleiding leer je de didactische en pedagogische theorie en praktijk.”

Met klotsende oksels

En dat is nuttig, weet hij nu al. “Ik zal heel eerlijk zijn: je kunt jezelf nog zo’n hele kerel vinden, de allereerste les sta je echt met klotsende oksels en knikken knieën voor de klas. Wat overkomt

mij nou allemaal? Maar dat verdwijnt al snel.”

Grofweg worden de mbo-studenten op het STC opgeleid tot matroos (niveau 2), stuurman (niveau 3) en kapitein (niveau 4). Waarin de binnenvaart-mbo

“Ik ben nu als docent terug op de school waar ik zelf destijds mijn opleiding heb gedaan”

afwijkt van andere mbo-opleidingen is dat aan strenge internationale eisen moet worden voldaan om in de praktijk te mogen werken. Hoe aardig docenten je ook vinden, met dienstboekjes, radar-examens en gevaarlijke stoffen-papieren wordt niet gerommeld.

“Daarom moeten wij streng zijn”, weet Van der Straaten. “De jongens en meiden moeten met een grote >

koffer met kennis weer naar buiten. Door mijn achtergrond in het voetbal, mijn ervaring aan boord en mijn werkverleden bij TVM heb ik daar geen moeite mee. En daarnaast geeft de studie je handvaten.

Waar ik juist aan heb moeten wennen, is hoe je omgaat met jongeren met echte problemen. Je wilt dat ieder-

ze zijn opgegroeid, daarin zijn ze een stapje voor op de rest. En in de praktijk, het roeien, varen met de buitenboordmotor, meestal ook wel.”

Roeien, wrikken, knopen, splitsen, het is niet meteen het besturen van een tanker over de Rijn en de Donau. Toch zijn het volgens Richard van der Straaten nuttige praktijkvakken.

“Neem het roeien. Stel dat je vastligt met een kapotte motor en je moet een monteur of boodschappen halen... Met de buitenboordmotor ook. Je leert in het klein manoeuvreren. En rekening houden met de wind. Dat je het achterschip

altijd vrij moet houden, omdat schade daaraan het duurste is. Ja, dan komt mijn TVM-achtergrond weer boven, haha. Met de buitenboordmotor leren ze aanmerken, hoe ze moeten wegkomen, wat ze moeten doen als twee bootjes op elkaar afvaren. Het is maar vijf PK dus klein spul, maar wel met stalen bootjes, en die zetten best door. Het is geen containerschip met 5000 ton, maar in het klein werkt het wel hetzelfde. En, heel belangrijk, ze leren er door samenwerken. Vertrouwen op de man op de kop van het schip, die het beste uitzicht heeft. Spelenderwijs leren ze best al een aardig beetje varen.”

Twee opleidingsschepen

Daarnaast heeft het STC twee opleidingsschepen voor de binnenvaart, de Prinses Beatrix en de Prinses Christina. Daarmee wordt het serieuze werk gedaan op dag- en weektochten tot in België en Duitsland. “Als de werkzaamheden het toelaten, vaar ik weleens mee”, zegt Van der Straten. “Kijken hoe de jongens het in de echte praktijk doen. Het goede daaraan is dat ze alle rollen vervullen, van matroos tot stuurman. Op die manier worden ze perfect klaargestoomd voor de toekomst.”

En die is zonnig, want er is een nijpend tekort aan gekwalificeerd personeel in de binnenvaart. Per jaar levert het STC rond de 200 mbo-gediplomeerden af, van matrozen tot kapi-teins in opleiding.

Zijn eigen toekomst ziet Van der

Straaten ook zonnig in. Hij heeft het zichtbaar naar zijn zin. In zijn nieuwe rol.

“Ik sta inderdaad elke dag met een grote glimlach voor de klas. Ik vind het leuk om die jongens en meiden het vak van binnenvaartschipper bij te brengen. Zelf ben ik toentertijd gestopt omdat de romantiek een beetje weg ging en het gezinsleven trok, maar ik kijk nog steeds verliefd naar het water. En als het kan, ga ik regelmatig een stukje varen. Het water blijft altijd trekken.”

Het geldt voor meer docenten. “Ik heb hier een aantal collega's die ik bij TVM nog als klant heb gehad. En die aan de wal gingen omdat ze stopten, bijvoorbeeld omdat ze hun kinderen niet naar het internaat wilden doen. Maar ik heb ook collega's waarvan is zelf als jonge jongen nog les heb gehad. Dat is wel heel bijzonder. En je hebt regelmatig schippers aan de telefoon. Het bedrijfsleven is namelijk heel betrokken bij ons onderwijs. Daarvoor leiden we tenslotte op. Die krijgen onze jongens en meiden aan boord en stellen uiteindelijk vast of ze het kunnen of niet. Als je niet de juiste kwaliteit studenten aflevert, blijf je niet lang bestaan natuurlijk. Verder blijven we op die manier op de hoogte van alle ontwikkelingen.”

Regelmatig tips

En ondertussen ontwikkelt de docent Richard van der Straaten ook zichzelf rustig door. Door les te geven in de praktijk, door de opleiding voor zijn lesbevoegdheid en door begeleiding van een mentor. Wat vindt die eigenlijk van zijn ‘leerling’? “Die vindt dat ik lekker voor de klas sta en goed bezig ben. Ik krijg regelmatig tips van ‘m, vooral op pedagogisch en didactisch gebied. Zorgen voor een schone werkplaats, dus jassen uit, petjes en hoodies af, telefoons uit, dat werk. Maar ook: opletten hoe de studenten het lokaal inkomen en daar op inspelen. Als ze net bij EHBO met de pop bezig zijn geweest en ze komen dollend en lachend binnen, dan moet je even een geintje met ze maken. En, heel belangrijk tegenwoordig: veiligheid bieden. Dat je bij pesten niet snel genoeg kunt ingrijpen bijvoorbeeld. Ik vind het allemaal even leuk!”

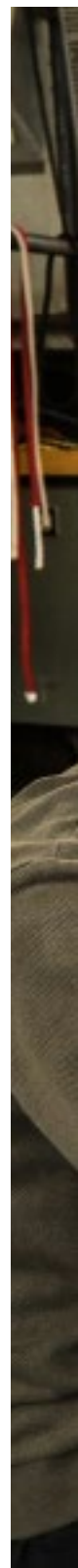
‘De jongens en meiden moeten met een grote koffer met kennis weer naar buiten’

een met een diploma van school gaat, dus je kijkt niet alleen naar de groep, maar ook naar het individu. Ook dat went. Na een tijdje ga je signalen herkennen. En dan blijkt dat stille jongetje achterin de klas waarvan jij dacht dat-ie een voorbeeld-leerling was, opeens slechte cijfers te halen. In het begin kom je daar pas achter na toetsen. Maar al doende leer je de signalen steeds eerder te herkennen.”

Eerst een snuffelstage

De STC-docenten hebben het geluk dat de meeste studenten echt gemotiveerd zijn voor het vak. “Als ze niet uit een schippersfamilie komen, adviseren wij ze altijd om eerst een snuffelstage te doen, zodat ze weten wat het werk aan boord inhoudt. Mensen van de wal weten vaak niet al te veel over het varen. Werken in ploegendienst, dat ook onderhoud aan het schip, koken en schoonmaken tot de taken kan behoren... Veel mensen vinden het sturen in de stuurhut wel leuk, maar ze kunnen maar beter voor ze beginnen weten dat er meer bij komt kijken.”

Bij veel studenten is die spreekwoordelijke koude douche vooraf niet nodig. “Die komen uit schippersfamilies en weten natuurlijk wel wat ze te wachten staat. Of dat betere studenten zijn? Niet per se. Ze zijn op sommige gebieden uiteraard wel wat verder. Vakken als kennis van het schip, wat voor soort schepen er zijn, dat hoef je die jongens niet te vertellen. De vakken waarmee







Trainen tegen het 'oh ja-momentje'

De vindingen en technische snufjes in de binnenvaart vragen voortdurend om nieuwe vaardigheden bij schippers en bemanning. De branche ziet zeker de noodzaak in tot slimme innovaties. Alleen: her- en bijscholing is nog steeds niet verplicht. “En dat moet zeker gaan gebeuren”, zegt Cristiaan Heuvelman van Simwave.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh



De schipper die zich uiteindelijk had overgegeven aan een training bij Simwave, moest eigenlijk wel een beetje lachen om zijn simulatievaart. Daar zat hij dan net in de simulator en op zijn eerste virtuele reis viel ineens de boegschroef uit. “De boegschroef doet het niet eens”, zei hij met een licht verwijt in zijn stem in de richting van zijn docent.

“Ja”, kaatste de docent terug, “dat is nou precies de bedoeling. Ook zonder boegschroef moet je kunnen manoeuvreren met het schip. Los het maar op.”

Operationeel directeur Cristiaan Heuvelman van Simwave geeft dit recente voorbeeld om aan te geven hoe er nog altijd wordt gedacht over innovaties en het gebruik daarvan. De binnenvaart gaat over het algemeen star en terughoudend met vernieuwingen om, is zijn ervaring.

Veel schippers op leeftijd zien er nut en noodzaak niet meer van in; het zal hun tijd wel duren. De vergrijzing in de

branche is duidelijk merk- en zichtbaar. “De jongere generatie staat er veel meer voor open. Voor oudere schippers is het trouwens niet zo erg, die kunnen veel compenseren met hun ervaring. Maar jongere schippers ervaren juist dat ze soms kennis van omstandigheden en van vaarwegen tekortkomen. Zij staan veel meer het nut van hulpmiddelen die het veilig varen vergemakkelijken.”

Alle facetten leren

Heuvelman weet waarover hij spreekt. Hij is een schipperskind, zijn vader voer op duwbotten. Hij is in het bezit van vaarbewijs en Rijnpatent, ging naar de Zeevaartschool en voer twee jaar als maritiem officier bij P&O Nedlloyd over de wereldzeeën. “Zes dagen in de machinekamer, dan weer zes dagen op de brug. Zo leer je alle facetten van het vak kennen.”

Vervolgens trad hij in dienst bij het zusterbedrijf van Simwave, Transafe in Hendrik-Ido-Ambacht. Die onderneming is marktleider op het gebied van veiligheid en kwaliteit in de binnenvaart, petrochemische industrie en de

‘Wij sturen erop aan niet alleen nieuwe regels te volgen, maar ook te snappen waarom ze worden ingevoerd’

maritieme sector. Uit die branche kwam destijds de grote vraag naar praktijktrainingen en bijscholingen naar voren. Vervolgens werden in april 2018 de deuren van Simwave geopend, het simulatie- en trainingscentrum voor de maritieme sector in Barendrecht.

Daar worden nu dagelijks tientallen en soms wel honderd cursisten >

geconfronteerd met realistische nabootsing van hun werkomstandigheden. En ze worden getoetst op hun kennis en mogelijkheden van het gebruik van die apparatuur aan boord, vooral onder wat moeilijker omstandigheden.

Beter en efficiënter

“Je kunt daar zo veel meer mee”, verduidelijkt hij. “In de praktijk wordt helaas maar een deel van de mogelijkheden gebruikt. Wij helpen onze klanten het nut van alle gebruiksmogelijkheden te doorgronden. Er wordt veel geld geïnvesteerd in allerlei innova-

noemt hij voor de hand liggend: “Er komt steeds meer techniek op ons af, of we nu willen of niet. Dan kun je maar beter goed voorbereid zijn. Wij sturen erop aan niet alleen de nieuwe regels en technieken te volgen en te implementeren, maar ook te snappen waarom ze worden ingevoerd en wáárom je ernaar moet handelen. Van compliance naar competentie dus.”

Beter aansluiten

De innovaties en technische hulpmiddelen die er al zijn of er nog aan zitten te komen, zijn talrijk. Zo wordt er in de branche gekeken naar (semi-)onbemand varen. Verder wordt voorzichtig gekeken of de binnenvaart wat laden en lossen betreft beter kan aansluiten in de vervoersketen, zodat ze niet meer dagen bij een terminal hoeven te liggen wachten op een zeeschip.

Ook op milieugebied liggen uitdagingen, zoals een systeem om schepen en sluizen beter met elkaar te laten communiceren, zodat schepen aangepast kunnen varen en precies op tijd bij een sluis kunnen schutten. Dat scheelt brandstof en milieuschade. “Dat staat

allemaal nog in de kinderschoenen en daar zou de branche veel meer aan kunnen en moeten doen, bijvoorbeeld door het gebruik van big data.”

Op het terrein van veiligheid is veel te winnen. Stuurhuizen die eraf worden gevaren, om maar eens wat te noemen. “Daar zijn doden bij gevallen.” In theorie is het mogelijk om het stuurhuis uit te rusten met sensoren die een aanvaring met een brug helpen voorkomen. In de praktijk is dat een kostbare investering van enkele tienduizenden euro's. Dan krabt een schipper, ondernemer of rederij zich wel drie keer achter de oren. Opletten is minder kostbaar, lijkt het, maar de praktijk wijst uit dat dit soort aanvaringen helaas niet uit te bannen zijn.

Menselijk falen

Heuvelman: “Van de schadelast bestaat circa 60 procent uit beschadiging van het casco. En 75 procent daarvan wordt weer veroorzaakt door menselijk falen. Als je als schipper beter bekend bent met de technische hulpmiddelen, dan kan dat percentage een heel stuk omlaag, is mijn inschatting.”

Tijdens de trainingen wordt de nadruk gelegd op de mogelijkheden én tekortkomingen van technische systemen. Het is een hulpmiddel, geen leidraad. Soms weten kapiteins en

‘Er wordt veel geld geïnvesteerd in allerlei innovaties, waarmee vervolgens te weinig wordt gedaan’

ties, waarmee vervolgens te weinig wordt gedaan. Wij leren hier bijvoorbeeld hoe schippers radar- en navigatiesystemen beter en efficiënter kunnen benutten. Je wilt tenslotte het rendement van de investeringen in innovaties vergroten, lijkt me.”

De noodzaak van die trainingen



schippers zich wel te behelpen met de radar, maar lang niet altijd staat dat elektronische oog correct afgesteld. Dus worden ook cursussen gegeven om met behulp van radar adequaat en veilig te navigeren.

Hij noemt als voorbeeld het voor iedereen herkenbare “oh ja-momentje”, het ogenblik dat je tot het inzicht komt dat je een foutje hebt gemaakt dat te voorkomen was geweest. “Dat je bijvoorbeeld een nieuwe vaarroute kiest waar je nog nooit bent geweest. En dat je ineens de jachthaven in vaart zoals enige tijd geleden gebeurd is. Dan denk je: ‘Oh ja’. Ik zeg altijd: ‘Een goede reisvoorbereiding hoort er ook bij.’”

Een keer mis

Heuvelman vertelt dat hij onlangs een appje met foto's van een schipper kreeg, waaruit bleek dat de vaarlijn van het navigatiesysteem over de Moezel dwars over een stuw liep. “Als je te veel vertrouwt op dat soort hulpmiddelen, dan zit je een keer mis.”

Hij wijst op de noodzaak van regelmatige updates. “Sommige schippers stoppen een cd'tje met nieuwe info in de computer, maar gaan niet na of het Tresco-systeem die updates wel heeft verwerkt. Ik ken een voorbeeld waarin dat jarenlang niet is gebeurd, ondanks dat het cd'tje met updates regelmatig de computer in ging. Geen enkele update bleek te zijn doorgevoerd.”

Heuvelman schetst dat veiligheids-trainingen nu nog te veel afhankelijk zijn van de schippers zelf. Zij hebben hun vaarbewijs gehaald en denken dat het verder wel goed is. “Maar in de binnenvaartvaart hoeft niemand een verplichte bijscholingscursus te volgen, zoals bijvoorbeeld in de zeevaart of in het wegtransport met z'n Code 95, die vijf jaar geldig is. In de branche wordt er wel over gesproken, want een regelmatige check van de kennis eens per drie of vijf jaar is geen overdreven eis, lijkt me.”

Mee met de tijd

Bij rederijen is de wens tot regelmatige bijscholing inmiddels wel geland. De ‘eenpitters’ staan minder te trappelen. “Bij rederijen is langzamerhand veel kennis ontwikkeld rondom veiligheid en het toepassen van innovaties. Er zijn veelal mensen aangesteld zich hier dagelijks mee bezig te houden. Daar wordt goed begrepen dat je als bedrijf mee moet met de tijd, qua systemen en technologie. Ik verwacht dat op den duur ook de schippers met één schip daar meer mee zullen gaan doen. Natuurlijk vind je ook al



SIMWAVE KLAAR VOOR INNOVATIES

Simwave is gespecialiseerd in het trainen van specialisten in de maritieme sector op het gebied van veiligheid, navigatiehulpmiddelen en innovaties. Zeventien mensen in vaste dienst en tientallen ingehuurd docenten en trainers geven hoogwaardige cursussen op elk denkbaar terrein in de (binnen) scheepvaart en offshore.

Of het nu om brandveiligheid gaat of om het efficiënt gebruik van navigatiesystemen en radarsystemen, voor vrijwel alle nieuwe systemen en regelgeving is een studie of training beschikbaar.

Zo staan er in Barendrecht 59 simulatoren gereed voor elke functie in de scheepvaart en offshore.

Simwave is sterk internationaal georiënteerd met klanten én docenten uit alle werelddelen. Een van de specialisten is een Braziliaanse navigatie-officier, die vloeiend Portugees, Spaans en Engels spreekt. Volgens operationeel directeur Cristiaan Heuvelman is de scheepvaart – en dus ook de binnenvaart – steeds meer internationaal georiënteerd. Zo zijn er op binnenvaartschepen tegenwoordig bijvoorbeeld Tsjechische of Filipijnse bemanningsleden. Dus worden bij Simwave cursussen gegeven om goed en eenduidig te kunnen communiceren, ter voorkoming van misverstanden die de kans op fouten en ongelukken vergroten.

Het bedrijf is onafhankelijk en heeft geen financieel belang in welke opdrachtgever dan ook. Volgens Simwave kunnen de trainingen daardoor “open, eerlijk en objectief” worden uitgevoerd.

kleinere familiebedrijven die er heel veel aan doen.”

Dat de schipper op den duur overbodig wordt, dat gelooft hij niet. Onbemand varen ziet hij op de drukke rivieren, met onberekenbare zaken als weer en wind, pleziervaart, zwemmers en zo meer, niet binnen afzienbare tijd gebeuren. Wel denkt hij dat semi-onbemand varen een optie voor de toekomst is.

Heuvelman: “De techniek neemt veel van de taken over, maar geheel onbemand varen in de binnenvaart zie ik niet snel gebeuren. Degene in de stoel krijgt het als procesbewaker wel drukker om het overzicht te houden over alle systemen en juist daarom is een brede opleiding noodzakelijk. Op zee acht ik de kans op geheel onbemande schepen wel aanwezig, omdat daar veel minder potentiële conflicten zijn. Er zijn al voorbeelden van op dit moment. Maar op de Rijn en andere rivieren, nee, daar geloof ik nog niet direct in.”

Bezig met omslag

De innovaties op het terrein van LNG,

dieselektrisch of volledig elektrisch varen vragen ook om goede trainingen, ook voor de bemanning. Hij denkt dat veel meer jongeren moeten worden opgeleid om de toekomstige techniek de baas te blijven. “Op zee zijn we daar veel verder mee, maar in de binnenvaart zijn we ook met een omslag bezig. Dat vraagt meer technische kennis. We hebben hier een high-voltage simulator. Vroeger kostte een beurt aan een benzineauto 300 euro, nu betaal je bijvoorbeeld 1300 euro voor een beurt voor je elektrische auto. Daar werken ook beter opgeleide specialisten aan en het vraagt meer specifieke kennis.”

Om die reden verwacht hij dat de vraag naar cursussen in het op innovatie toegesneden trainingscentrum in Barendrecht de komende jaren flink zal groeien.

Heuvelman: “De binnenvaart is misschien nog wat terughoudend, maar het zal vanzelf groeien. Het leukste is het commentaar dat schippers na afloop geven. Dan vragen ze aan mij: ‘Waarom is dit nog niet verplicht?’”

Zakelijk en fysiek uit de dood herrezen

Tot twee keer toe is bunkeraar Jan van Neijenhof uit Heijnen uit de dood herrezen. Eerst zakelijk, daarna lichamelijk. Dertien jaar geleden stond zijn oliehandel op de rand van de afgrond. Een collega bracht redding. Twee jaar geleden was zijn lichaam aan de beurt: een hartstilstand.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

“H et was op zaterdagmorgen, 24 juli 2017. In de badkamer zakte ik in elkaar. Mijn vrouw vond me daar. Gelukkig was hier een lasser aan het werk. Hij heeft me gereanimeerd. Ik raakte in een coma. De donderdag erop werd ik in het ziekenhuis wakker. Alles klopte weer. Nu ga ik niet meer alleen op stap. Bang dat er wat gebeurt.” Dankzij die reanimatie en een ICD kan Van Neijenhof zijn levensgechiedenis gelukkig nog navertellen.

Vader Van Neijenhof begon in 1976 met een oliehandel. Toen zoon Jan

“Daar kwamen veel Franse schepen langs. Ik heb zeven jaar in België op een schippersinternaat gezeten. Spreek vloeiend Frans. Daarom wilden ze me ook graag op die sluis hebben. ‘Want jij kunt goed met die schippers praten’, zeiden ze. Ik kon gratis wonen en ze namen mijn vrouw ook voor een aantal uren in dienst. Het kon niet mooier.”

Acht jaar later ging de sluis dicht. Na een half jaar op een veerpont in Cuijk – “Daar kreeg ik het heen en weer van” – kwam hij terug in het bedrijf van zijn vader, dat inmiddels bestuurd werd door Jans jongere broer.

Doorheen gesukkeld

“Maar hij deed het niet goed. Hij ging bijna failliet. Toen zijn mijn vrouw en ik erin gesprongen. Mijn vader wilde me wel een paar jaar helpen. We waren net een maand bezig, toen mijn vader overleed. Ook een

hartstilstand. Wij bleven achter met een schuld van 450.000 euro. Toen begon het feest. Janny ging een computercursus volgen, een zus en de vrouw van een oudere broer hielpen me met de boekhouding. Zo zijn we er langzaam aan doorheen gesukkeld. Die 450.000 euro moesten we in vijftien jaar terugbetalen. Toen ging de olieprijs stijgen. Van 270 euro voor 1000 liter naar 800. Daar kwam bij dat schippers ons ook niet meteen betaalden. Die kregen het ook

slechter. Op een gegeven moment hadden we 500.000 euro onder de mensen staan. Ik werd er helemaal gek van. We kwamen er niet meer uit.”

Er volgde nog meer narigheid. Leverancier Shell stopte ermee. Bunkeraar Van Neijenhof was ten dode opgeschreven. Gelukkig was daar Anton Wigman van collega-bunkeraar Neptun in Nijmegen. Die bracht uitkomst. Met diens hulp kwam Van Neijenhof er weer bovenop. “We zijn nu zestien jaar bezig. Vorig jaar hebben we onze laatste aflossing betaald. Dus nu zijn we vrij man. Het had allemaal veel gunstiger kunnen lopen als de mensen maar op tijd betaalden. Ik heb jaren gehad dat ik alleen aan rente 25.000 euro naar de banken bracht. Over de lopende rekening, hè. Dan je hypotheek nog...”

Naar m'n zin

“Zo lang ik het zo kan blijven doen en we kunnen ervan leven, gaan we door. Mijn oudere broer helpt me nu. Die gaat altijd met me mee op de bunkerboot. Ik ben 60 jaar, ik moet nog even. Maar zolang ik alles kan betalen heb ik het naar m'n zin. Verleden jaar hebben nog een heel mooi jaar gehad. De oliehandel blijft voorlopig nog wel bestaan. Er is volop olie. In de jaren zeventig zei iedereen: ‘De olie is op’. We zijn nu 45 jaar verder en er is nog nooit zoveel olie geweest als nu. Ze weten gewoon niet waar ze het heen moeten brengen. Olie raakt nooit op.”

‘De oliehandel blijft voorlopig nog wel bestaan, er is volop olie’

zeventien jaar was ging hij bij vader op een bunkerboot varen. “Maar dat ging niet goed. Je bent jong, hebt andere meningen. Na anderhalf jaar ben ik weggegaan. Ik kreeg werk bij veevoederfabriek Hendrix, hier tegenover.”

Na dertien jaar kreeg hij ontslag wegens een reorganisatie. Hij ging aan de slag op een sleper bij baggerbedrijf Smals. Twee jaar later werd hij sluiswachter op de particuliere sluis tussen Leukermeer en de Maas.



‘Brandpreventie een kwestie van nadenken’

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 behandelt Rutger Fortuin (gebrek aan) brandpreventie.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

Niemand wordt wijzer van een brand aan boord. Toch worden de experts van de afdeling scheepvaart van TVM verzekeringen er een paar keer per jaar mee geconfronteerd. En meestal, weet Rutger Fortuin, had de brand kunnen worden voorkomen. Of had tenminste de schade kunnen worden beperkt. “De oorzaak”, zo constateert hij, “is vaak dat bij werkzaamheden door derden,

En dat je inventariseert welke gevaren je loopt. Wat kan er eventueel mis gaan? Een voorbeeld. Onder de generator bevindt zich vet of olie. Dat moet worden schoongemaakt voor je met de werkzaamheden begint. Er moet een brandblusser of een brandslang op druk bij worden geplaatst. Er moet een brandwacht bij zijn. Hoe staat die in contact met degene die met vuur aan het werk is? Dat soort dingen moet je

met elkaar bespreken. En bij een langdurig project niet één keer, maar elke dag even.”

De brandwacht hoeft niet per se iemand van de werf te zijn?

“Dat kan. Maar het kan ook de eigenaar zijn.

Of iemand die extern wordt ingehuurd. Als maar volstrekt duidelijk is wie het gaat doen. En dat die persoon het ook serieus oppakt. We horen wel eens dat de eigenaar het doet. En dat die dan vier, vijf telefoontjes krijgt en af en toe naar elders op het schip loopt. Dat is niet echt hoe een brandwacht hoort te werken. Die moet gewoon ongestoord de hele tijd aanwezig zijn.”

Dan kan er niks mis gaan?

“Nou, de meeste branden ontstaan in pauzes of na werktijd. Een goede brandwacht maakt tijdens de pauze dus ook nog een rondje. En een kwartier tot

een halfuur na het einde van de werkzaamheden ook. Als er dan onverhoopt iets lag te smeulen, dan ontdekt-ie het tijdig.”

Wat zegt de verzekeraar over brandpreventie?

“Elk schip moet aan bepaalde eisen voldoen. En roekeloosheid is uitgesloten. Maar niemand veroorzaakt bewust een brand natuurlijk. En fouten maken is menselijk.”

Is een werf aansprakelijk te stellen als het fout gaat?

“De meeste werven en machinefabrieken werken onder Metaalunievoorwaarden en zijn dan in beginsel niet aansprakelijk te stellen. De werf beperkt haar aansprakelijkheid enorm met die voorwaarden. De werf meldt vaak dat men er van uit gaat dat het risico is verzekerd door de eigenaar. Daarmee wordt gewerkt onder de paraplu van de verzekering van de eigenaar. Dus maakt de werf een fout, dan komt alsnog de rekening naar de eigenaar.”

Zwart op wit

“Als dit niet zo is vastgelegd, is aansprakelijk stellen vaak ook lastig, omdat er veel te weinig zwart op wit staat. Als niet duidelijk is wie waarvoor aansprakelijkheid heeft genomen, kun je weinig. Als je wel hebt vastgelegd: ‘de werf houdt brandwacht’ en ‘de werf zorgt voor brandblusvoorzieningen’, dan is het een ander verhaal. Maar het is geen ideale wereld; er wordt juist heel weinig

‘Bij miscommunicatie heb je zo brand en lig je onnodig een week langer bij de werf’

bijvoorbeeld op de werf of bij de machinefabriek, geen goede afspraken zijn gemaakt met betrekking tot preventieve maatregelen en de brandwacht.”

Hoe ziet de ideale wereld er uit?

“In de ideale wereld zou het zo moeten zijn dat je als je bijvoorbeeld laswerkzaamheden moet laten doen aan de bodembepaling ter hoogte van de voormachinekamer, je eerst een plan van aanpak maakt. Dat je een werkoverleg hebt waarin je vastlegt wat er gedaan moet worden, hoe het gedaan moet worden en door wie het gedaan moet worden.

vastgelegd. Als ik eigenaar was, zou ik mezelf veel meer indekken. Want bij de minste of geringste miscommunicatie heb je een brand en lig je onnodig een week langer bij de werf. Met directe schade én inkomstendering als gevolg. Daar zit echt niemand op te wachten.”

Waar ligt de oorzaak?

“Het is geen onwil. Veel mensen in deze branche hebben een mentaliteit van aanpakken. ‘Dat doen we wel even’. Dat is een goede mentaliteit natuurlijk, maar dan loop je de kans dat de risico’s niet goed in kaart worden gebracht. En dan kan het mis gaan.”

Heb je een concreet voorbeeld?

“We hadden een keer een schip dat afgebouwd werd op de werf. Het achterschip lag richting wal en het voorschip richting water. De nieuwe eigenaar wilde twee stalen behuizingen van de brandkleppen op het voordek vervangen door RVS, vanwege minder onderhoud. Er wordt iemand als brandwacht de machinekamer ingestuurd. Maar degene die de snijwerkzaamheden aan dek moest gaan doen is niet duidelijk geïnstrueerd waar precies. Dus die begint aan de verkeerde kant van de behuizing. In de al ingetimmerde woning begint vervolgens de isolatie vlam te vatten. De brandwacht staat aan de verkeerde kant en die ontdekt het pas als iemand zegt: ‘Hé, er komt rook uit de woning.’”

Honderd meter verderop

“Paniek uiteraard. Dan blijkt vervolgens dat er alleen een kleine brandblusser is in de voorwoning, waar ze al niet meer bij konden. En de brandslangen lagen honderd meter verderop, niet onder druk. Voor de brandweer er was, was de woning uitgebrand. Gevolg: meer dan een ton schade en de oplevering van het schip werd met een maand verlengd. En tot overmaat van ramp dacht de schipper dat de werf verantwoordelijk was, maar dat bleek niet het geval. Dus kwam de schade bij de verzekeraar en het eigen risico bij de klant terecht. Terwijl al die ellende met een goed werkoverleg en duidelijke afspraken dus te voorkomen was geweest...”

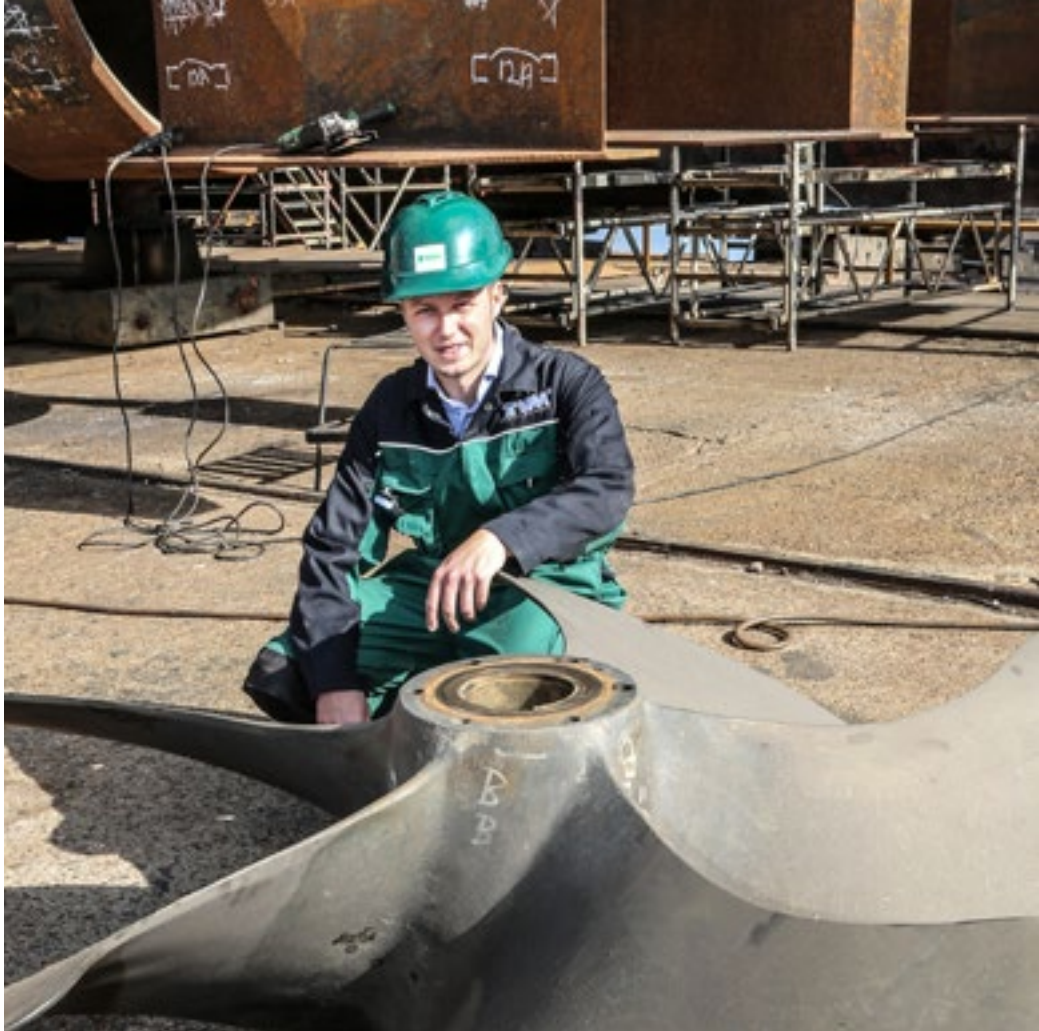
Hoe kwalificeren jullie zoiets?

Gemakzucht?

“Onderschatting, zou ik het eerder noemen. De risico’s worden duidelijk te laag ingeschat. En dat komt natuurlijk ook doordat het heel vaak net wél goed gaat.”

Gebeurt dit nou vaak?

“Elk jaar hebben wij wel een paar van dit soort brandschades, van een forse



schade tot een kleine machinekamerbrand met een hoop roetschade, die er soms toe leidt dat iemand naar het ziekenhuis moet omdat-ie rook inademde. Niet best.”

En de financiële consequenties?

“De verzekeraar draait er vaak voor op. En omdat wij een coöperatie zijn, komt dat uiteindelijk altijd in de premie terug. De schipper schiet er uiteraard ook niets mee op. Als je woonhuis afbrandt, is de herbouwwaarde meestal verzekerd. In de binnenvaart gaat het regelmatig over de vervangingswaarde. Als een generatorset van vijftien jaar oud vervangen moet worden, dan krijg je geen nieuwe terug, maar de vervangingswaarde van de set. Samengevat is het alleen maar ellende.”

En die is gemakkelijk te voorkomen?

“Eigenlijk wel. Eerst nadenken, dan doen, daar komt het vaak op neer. Je hoeft er echt geen uren over te vergaderen, maar een werkoverleg van vijf of tien minuten per dag kan al genoeg zijn. Wat zijn de risico’s? Hoe beperken we die? Wie doet wat en op welke manier? Wie doet de brandwacht?”

Dikke klap

“Zo’n werkoverleg is vooral belangrijk omdat je je dan bewuster bent van de risico’s. We hadden een keer een schip waarin twee nieuwe motoren werden geplaatst. Daar moest voor een nieuwe acculader even een steun worden

gelast. Daarnaast stond een accukist met accu’s. De lasser begint en opeens is er een dikke klap; het accugas explodeert. De nieuwe acculader, die op de accukist stond, werd daardoor gelanceerd naar de andere kant van de machinekamer. Daar wordt-ie opgevangen door de uitlaat. Nou stond achter die uitlaat een monteur. Je moet er niet aan denken wat met hem was gebeurd als die uitlaat er niet tussen had gezeten. Die monteur had ernstig letsel kunnen krijgen of nog erger. Terwijl met een goed werkoverleg vooraf ongetwijfeld was gezegd: ‘Joh, laten we die accu’s eerst even ontkoppelen’. Of misschien zelfs weghalen...”

Het klinkt altijd een beetje belerend als je zulke dingen zegt. Wij realiseren ons ook wel dat het bij preventie geen onwil van de schippers is. De bewustwording voor gevaren kan gewoon nog wat groter worden. Want het is niet voor niets zo dat menselijk falen aan de basis ligt van veel schades.

Daarom pleiten wij ook voor zo’n werkoverleg. Stel dat je naar de werf moet en er komt vuur aan te pas, is het dan zo raar om een werkoverleg te houden, de afspraken op papier te zetten en er van beide kanten een handtekening onder te zetten? Als je dat in de binnenvaart voorstelt, word je raar aangekeken. Maar als we het nou eens allemaal gaan doen, is iedereen er ook zo aan gewend.”



IK?
Ik vaar met
TVM

Varen geeft een gevoel van vrijheid. En met de bootverzekering van TVM geniet u nog meer. Heeft u toch een keer een ongelukje? Dan regelt TVM het voor u.

Zorgeloos het water op?

Kijk op www.tvm.nl/bootverzekering voor meer informatie of bel met één van onze adviseurs. Wij helpen u graag. U kunt ons bereiken via (0528) 29 27 50 of pleziervaart@tvm.nl

MET TVM ACHTER JE STA JE STERKER.

