

# TVM

## SCHEEPVAART



# De Odeon is thuis op de Saar

‘Dit is varen door een stresspijp’

PLUS



**Wilma Toering:**  
‘Er gaat veel  
goed bij TVM’



**Sebastiaan van der Meer:**  
‘Stap naar emissieloos  
varen is heel dichtbij’



**Rob Jans:**  
‘Brandpreventie een  
onderschoven kindje’



6

## Bij Wilma Toering draait het om de klanten

Bij haar komst als nieuwe Chief Commercial Officer (CCO) in de Raad van Bestuur van TVM, raakte Wilma Toering-Keen onder de indruk van de afdeling scheepvaart. "Onze mensen kennen de leden door en door."



24

### SOMS VERVAGEN DE GRENZEN

In de binnenvaart wordt al jaren geen discussie meer gevoerd over meer diversiteit. Verschillende nationaliteiten op één schip is eerder gemeengoed. Op de Chilandia zijn het er bijvoorbeeld drie.



28

### VOOR DE TROEPEN UIT

Sebastiaan van der Meer komt geen zelfvertrouwen tekort. De mede-eigenaar van Sendo Shipping heeft een hoger doel voor ogen: de binnenvaart moet niet volgen, maar voor de troepen uit lopen.

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

Hoofdredactie: Jaap Stalenburg  
Eindredactie: Jan Dijkgraaf  
Redactie: Bert Jansma, Hendrik de Jonge, Jolanda Metselaar en Annetta de Vries-Tabak  
Correctie: Hillie Hoogeveen  
Fotografie: Glenn Wassenbergh  
Vormgeving: Wouter Nijman | [www.nijman.frl](http://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](mailto:redactie@tvm.nl) | ✉ [info@tvm.nl](mailto:info@tvm.nl)  
🌐 [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) | 🐦 @tvmnl en @tvmalert  
📘 [www.facebook.nl/tvmverzekeringen](https://www.facebook.nl/tvmverzekeringen)

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





### REPORTAGE VANAF DE SAAR

Verslaggever Gerard den Elt voer een dagje mee met de Odeon over de Saar. Tussen wijnranken en waterdamp vertellen eigenaren Tonny Appeldoorn, Diny ten Haaf en Gert van den Berg over deze bijzondere rivier.



### BAKKIE AAN BOORD

Martin Seine maakte de Hendrika speciaal geschikt voor het vervoer van rollen staal. Verslaggever Harm van der Pal monsterde aan.



### VERPLICHT NUMMER

Houdt u van de plichtplegingen rond oud en nieuw? Of liever lekker solo op het water? Onze columnist wil mee!

## VAN DE DIRECTIE



Allereerst wil ik u een gezond en gelukkig 2018 wensen, zowel privé als zakelijk.

Voor de afdeling scheepvaart van TVM is dit het moment waarop we kunnen terugblikken op ons eerste volledige jaar als één afdeling in Hoogeveen. Het verdwijnen van de vertrouwde namen SON en Noord Nederland was zowel voor de klanten als voor ons natuurlijk wennen. Er was ook wel enige scepsis over hoe het ons zou vergaan binnen een grote organisatie als TVM.

Ik denk dat ik wel mag stellen dat het klanttevredenheidsonderzoek heeft aangetoond dat die scepsis onnodig was. Met name klanten die afgelopen jaar schade hebben gehad zijn uitermate tevreden over de behandeling van de schade. Heel belangrijk: door hun eigen, vertrouwde schadebehandelaars. We merken dat onze kennis van de markt en onze klanten zeer gewaardeerd wordt. Over de bereikbaarheid van onze mensen en de algemene behandeling van onze klanten was grote tevredenheid.

‘Eerste jaar als één afdeling is prima verlopen’

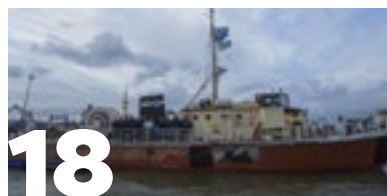
Voor ons op de afdeling is alles al met al ook soepel verlopen. Kinderziektes door het samenvoegen van de systemen werden snel overwonnen. Het was natuurlijk even de vraag hoe de Groningse en Friese medewerkers die zo hun eigen sfeer hadden in Drenthe zouden samengaan, maar ik kan niet anders zeggen dan dat dat allemaal prima is verlopen. Ik ben dan ook een dik tevreden directeur.

Die zich wel realiseert dat het altijd nóg beter kan. Daar gaan wij in 2018 dan ook ons uiterste best voor doen. Waarbij we als doel hebben om ons marktaandeel gestaag te laten groeien. Want een nieuw jaar zonder ambities is geen nieuw jaar.

Ik wens u veel leesplezier!

Hendrik de Jonge  
directeur

## COÖPERATIE



### EN DE WINNAAR IS...

De TVM foundation is inmiddels aardig bekend bij de leden. Wat is de stand van zaken?



### TOT ZEKERE HOOGTE

In het Verdrag van Straatsburg is voor de binnenvaart, de zeevaart en de pleziervaart de beperking van aansprakelijkheid bij schade geregeld. Manager schade Bert Jansma legt uit hoe het zit.



### COLUMN PETER VAN DAM

Hoe kijkt jurist Peter van Dam aan tegen het AIS aan? Kritisch. Want wordt de privacy van betrokkenen wel voldoende gerespecteerd?



### RECHTSBIJSTAND

De rechtsbijstandverzekering lijkt zo'n duidelijk product. Maar het roept soms ook vragen op. We zetten alle in's en out's op een rijtje.



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.

# ‘Schipper zijn is een leefstijl’

Voor Martin Seine (41) stond al op jonge leeftijd vast welk beroep hij later zou kiezen: schipper. Het schippersvak zit namelijk in zijn genen. Hij is de vierde generatie Seine die op het water z'n brood verdient.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh





Mijn overgrootvader was behalve scheepseigenaar ook scheepsjager.

Hij werd dan gevraagd om met zijn paarden over het jaagpad schepen naar hun bestemming te trekken. Grootvader werd eveneens schipper, net als mijn vader. En nu ben ik het. Mijn zus is trouwens ook schipper; zij vaart samen met haar partner ook op een binnenvaartschip.

Toen ik nog een jongen was, zeiden mijn ouders: 'Doe eerst iets anders'. Ik heb toen een tweejarige opleiding elektrotechniek gedaan. Daarna heb ik de scheepvaartopleiding gedaan. Want dat ik zou gaan varen, dat stond wel vast. Scheepvaart zit in mijn bloed."

Na eerder op binnenvaartschepen met minder omvang te hebben gevaren mag Martin Seine zich sinds januari 2011 de trotse eigenaar noemen van de Hendrika. Een in China gebouwd schip, met een lengte van 110 meter, een breedte van 11.45 meter en een diepgang van 3.55 meter. De maximale belasting is 3160 ton. Hij is lid van de PTC, de Particuliere Transport Coöperatie waar 48 individuele binnenvaartschippers bij zijn aangesloten en waarvan Martin Seine sr. directeur is. Deze organisatie regelt en administreert voor de aangesloten leden de bevrachting.

### Met houten keggen

Voor Martin Seine betekent dit onder meer vervoer van grondstoffen naar Tata Steel in IJmuiden en rollen staal

van de voormalige Hoogovens naar staalverwerkende bedrijven in Europa. De Hendrika is speciaal ingericht voor het transport van rollen staal. Daar is een lange periode van research aan vooraf gegaan. Voorheen werden de rollen, met een doorsnee variërend van 90 centimeter tot 2.10 meter en een gewicht van 3 tot 33 ton, op hun plaats gehouden met houten keggen. Honderd procent betrouwbaar was dat niet. De natte houten keggen krompen vaak door de nog warme staalrollen. Daardoor ontstond er ruimte tussen de rollen, die van hun plaats konden rollen. Het schip kon dan gaan hellen en in het ergste geval zelfs kapseizen.

Door het gezamenlijke onderzoek van PTC, Tata Steel en schipper Seine is een oplossing bedacht, die dat gevaar uitsluit.

"Eerst hadden we bedacht om vaste rails in het ruim te plaatsen. Daar konden de rollen dan op worden geplaatst. Maar dat kostte te veel tijd. Uiteindelijk is het idee uitgewerkt om in het ruim goten aan te leggen met keggen van kunststof. Die keggen worden van gerecycled plastic gemaakt bij Lankhorst in Sneek. Ze zijn hitte- en oliebestendig en hebben een hoge wrijvingsweerstand. Na een jaar proefdraaien zijn we met dit systeem gaan varen. Voorheen stonden drie mannen in het ruim om het laden van de rollen te begeleiden. Nu is dat er nog maar een. We zijn met Tata netjes tot een deal gekomen. Vroeger

had je 40.000 hectare bos nodig voor de productie van al die keggen. Nu dus niet meer. Een win-winsituatie."

### Een prachtig vak

Als de honderden tonnen cokes gelost zijn, wordt het ruim schoongemaakt.

'Vroeger was varen een kunst, nu een spelletje'

Daarna worden met de kunststoffen keggen goten gemaakt waarop de rollen staal komen te liggen. Die worden afgeleverd bij producenten van bijvoorbeeld auto's, buizen, drankblikjes en spuitbussen. "Vijftig procent van ons werk is het transport van rollen staal. Voor het overige vervoeren we veel bulk, zoals cokes. Varen is een prachtig vak. Hoewel, schipper zijn is in mijn beleving geen vak. Het is een leefstijl. Vroeger was schipperen een kunst, waar spierballen voor nodig waren. Tegenwoordig is het een spelletje. Dankzij de moderne elektronica is het een stuk makkelijker geworden. Ik heb nog met schepen zonder boegschroef gevaren. Dan voer je op gevoel. Dat gevoel is met de hedendaagse techniek verdwenen."



MEANDER

# ‘Klantgerichtheid kan n

Met de komst van Wilma Toering-Keen is de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen op volle oorlogssterkte gekomen. Haar eerste maanden zitten er inmiddels op. Tijd voor een nadere kennismaking met de CCO. “Als je geen toegevoegde waarde hebt voor de klant, doe je er niet toe.”

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

Eigenlijk was Wilma Toering-nog helemaal niet toe aan verandering van werkring toen ze gepolst werd voor een functie bij TVM. Ze was pas twee jaar directeur-bestuurder bij de juridische dienstverlener KienhuisHoving in Enschede toen het begon te kriebelen om weer een stap te maken.

“Als je naar mijn loopbaan kijkt, is de rode draad eigenlijk altijd wel dat ik heb gezocht naar de combinatie van werk en zorg voor het gezin. Mijn vorige baan wilde ik een aantal jaren doen, maar wel in combinatie met de twee dochters thuis. En om dan na twee jaar al weer weg te gaan...

Maar toen kwam TVM dus langs. En dat vond ik van afstand al een heel leuk bedrijf. Dus ik ben gaan praten. Ik had een eerste gesprek met Rieks Stroeve en Arjan Bos en dacht meteen:

ja, daar wil ik wel mee samenwerken. Ten eerste omdat ik voelde: dit past. Ik ben heel erg van de feiten, maar ook een gevoelsmens. Het klopte meteen. En ten tweede: ik wil ergens werken waar ik echt iets kan bijdragen en waar ik in een team prettig kan samenwerken. Omdat ik er heel erg in geloof dat je dan je beste prestaties neerzet.”

*Wat sprak je aan in TVM?*

“Het werken in een no nonsense-sector. Transport kent veel familiebedrijven die worden doorgegeven aan volgende generaties. En binnen TVM de hoge mate van betrokkenheid bij de medewerkers. De noordelijke nuchterheid. Het ‘doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg’. Ik ben zelf geboren en getogen in Coevorden met de instelling dat je je best moet doen, moet staan voor je ding en er niet omheen

## HIGHLIGHTS

‘Ik wil ergens werken waar ik echt iets kan bijdragen en waar ik prettig kan samenwerken’

‘De hamvraag die ik stel, is altijd: ‘Waar lig je ’s nachts echt van wakker?’





# ooit groot genoeg zijn'

draaien. Het beestje bij de naam noemen. Dat zie ik hier ook terug. En dan heeft de Raad van Bestuur, omdat we een middelgrote verzekeraar zijn, ook nog zicht op het hele bedrijf. Ook dat spreekt me aan."

*En wat kun jij toevoegen?*

"Ik ben bij KPN in de tijd dat Ben Verwaayen daar nog leiding gaf heel erg opgevoed met de gedachte: je doet het voor de klant. Als je geen toegevoegde waarde hebt voor de klant, dan doe je er niet toe. Op dat gebied zie ik bij TVM nog mogelijkheden. TVM is in mijn ogen heel goed op weg, maar ik zie ook kansen om nog veel meer te doen."

*Want het was geen 10 op het rapport?*

"Klantgerichtheid kan nooit groot genoeg zijn. Door gericht samen te werken kunnen we nog stappen maken. De manier waarop ik leiding geef, kan daarbij helpen. Ik ben niet iemand die 'een olifant gaat duwen'. Ik geloof heel erg dat heel veel mensen dingen kunnen en willen en dat ieder mens er intrinsiek het beste van wil maken. Maar de één kan dat beter dan de ander en als we daar dan een open gesprek over hebben en iedereen gaat het beste uit zichzelf halen, dan

worden we nog beter. En in dat proces zie ik wel een rol voor mezelf weggelegd. Coachend leiderschap, dat voeg ik wel toe. Waarbij we niet zoeken naar de verschillen, maar hoe we elkaar kunnen versterken. Er is al heel veel kennis bij TVM van de markt. En ik breng weer wat anders in. De diversiteit van teams, daar ligt de sleutel voor succes."

## Geen enkele zin

*Je bent de eerste vrouw in de Raad van Bestuur. Is dat ook belangrijk?*

"Dat thema van het aantal vrouwen in besturen is heel hot. Het heeft geen enkele zin om uitersten bij elkaar te zetten alleen maar om het principe. Zelf heb ik als meisje eigenlijk altijd tussen heel veel jongens gezeten. Op het vwo en helemaal op de TU Twente, met acht meisjes en 230 jongens. Het gaat bij de samenstelling van teams om mensen die bereid zijn er met elkaar het beste uit te halen en die in verschillen de kracht van een team kunnen en willen

zien. Wat ik TVM bijvoorbeeld nu zou gunnen: jongeren!"

*Een 25-jarige in de Raad van Bestuur?*

"Bij wijze van spreken. Jongeren leven en denken echt heel anders dan wij. En het is wel de generatie van de toekomst. En we moeten ook mensen met kennis en competenties van heel andere disciplines aan ons binden. Verscheidenheid maakt sterker, daar ben ik heilig van overtuigd. En dan

'Niet zoeken naar de verschillen, maar hoe we elkaar versterken'

met elkaar bepalen: waar wil je naartoe en dat dan ook doen. Vanuit je kracht."

*Wat bedoel je daarmee?*

"Nou, er gaat al heel veel goed. TVM is een bedrijf dat elk jaar met dubbele cijfers groeit in een markt die eigenlijk best wel verzadigd is. Dat is knap." >



'Van klanten wil ik weten wat we moeten doen zodat ze ons gaan aanbevelen'

*Wat heb je de bekende 'eerste 100 dagen' gezien?*

"Ik ben niet iemand die ergens binnen komt en op dag één roept 'Dit moet anders en dat moet anders'. Ik ben sowieso niet van het haaks door de bocht gaan. Als het moet, moet het natuurlijk, maar in principe heeft dat niet mijn voorkeur. Dus ik heb die 100 dagen wel benut om mezelf een goed beeld te vormen van alles. Veel gesproken met medewerkers en veel op bezoek geweest ook bij klanten. De hamvraag die ik stel, is altijd: 'Waar lig je 's nachts echt van wakker?' Dan krijg je namelijk al snel de echte

verhalen. En die probeer ik dan te vertalen in: wat kunnen wij als TVM nog meer voor iemand gaan betekenen?"

*En intern?*

"Ik ben heel betrokken mensen tegengekomen, mensen die onze business heel goed kennen en ideeën om onze klanten nog beter te ondersteunen in hun dagelijkse business."

### **Heel verklaarbaar**

"Misschien was de blik wat naar binnen gericht. Maar dat is op zich heel verklaarbaar. De hele financiële sector heeft sinds 2008 nogal wat voor de kiezen gekregen met de nieuwe wet- en

regelgeving. Dat was heel veel en best ingewikkeld werk, heb ik ook in mijn eigen bancaire periode bij ING ervaren. Ik wil niet zeggen dat het afleidt van je klanten, maar het is op zo'n moment wel logisch dat het interne proces meer aandacht krijgt."

*Is dat nu achter de rug?*

"Als je ziet waar we nu staan, moet ik de mensen die de kar hier hebben getrokken een groot compliment maken. En dit is wat mij betreft dus het moment om de blik weer meer naar buiten te richten."

*En wat betekent dat voor jezelf, als CCO?*

"Ik merkte dat de mensen er ook naar



uitkeken dat er iemand kwam die verantwoordelijk was voor de hele commerciële kolom. Er lopen heel veel dingen. Van het nieuwe computersysteem dat ons heel veel nieuwe functionaliteit gaat bieden tot de innovatieve producten die al zijn ontwikkeld en nog worden ontwikkeld.”

*Wat vond je van de uitkomst van het laatste klanttevredenheidsonderzoek?*

“Laten we niet doen alsof de uitkomst daarvan slecht was. We scoren over het algemeen nog altijd hoge rapportcijfers, onze klanten zijn tevreden tot zeer tevreden. Maar op de vraag aan onze klanten of ze ons proactief aanbevelen bij anderen, zag je inderdaad enige verlaging. Daarom is de kernvraag: ‘Wat moeten we doen zodat je ons wel gaat aanbevelen?’ Dat vraag ik klanten ook als ik hen bezoek. De antwoorden op dat soort vragen helpen ons om de focus goed te leggen. Mijn overtuiging is: focus en aandacht doen groeien. Sterker, en dat is geen glad commercieel praatje: ik denk dat we de ruimte voor verbetering vol moeten benutten. En omdat de basis gewoon

goed is, hebben we die ruimte ook.”

### Platter maken

“Hoe wij ons klantencontacten organiseren bijvoorbeeld. De rol van een accountmanager, de verkoop binnendienst, maar ook de vele specialisten die wij hebben, van een verzuimspecialisten tot arbeidsdeskundigen en van specialisten op het gebied van zorg en inkomen tot preventie en veiligheid. Door in teams te werken en de organisatie platter te maken, kunnen we daar een slag maken.”

*TVM zal nooit een prijsvechter worden hè?*

“In elk klanttevredenheidsonderzoek komt de prijs-/kwaliteitsverhouding aan de orde. Je hoort zelden dat klanten iets te goedkoop vinden. Onze klanten waarderen de toegevoegde waarde die we leveren in hun dagelijkse business en hoe wij hen daarin ondersteunen. Dat is bij schadeafhandeling, maar ook bij de administratieve processen die bij een

verzekeraar horen. Voorbeeld: mijn collega Arnout Arntz heeft er voor gezorgd dat we op korte termijn polisdocumenten digitaal beschikbaar kunnen stellen. Logisch zou je zeggen, en dat is ook zo. Uiteindelijk gaat het om: ontzorgen van de klant in zijn primaire proces.”

‘Goed gras groeit niet door aan de sprietjes te trekken’

*‘Alles op papier’ klinkt ook wel een beetje als ‘vorige eeuw’.*

“Dat hebben we nu dus opgelost en zo zijn er meer zaken die we voor onze klanten verbeteren. En dan denk ik: next. TVM heeft in het verleden aange-toond heel wendbaar te zijn. Het is een bedrijf waarvan klanten nog steeds heel graag ‘lid’ worden. En dan kun >





je wel met de maatstaf van nu gaan oordelen over iets van drie jaar geleden, maar dat heeft geen zin.”

### Blik van buitenstaander

“Nieuwe mensen, zoals eerder mijn collega Arnout Arntz en daarna ik, zijn er inderdaad ook om die ‘blik van de buitenstaander’ toe te voegen. Maar die kan niets zonder samen te werken met alle collega’s. Vroeger bedacht ICT een systeem en ging ‘de business’ er mee werken. Tegenwoordig gaat het om wendbaar zijn en samenwerken. Dat moet een organisatie en haar medewerkers leren en daarin heb ik ook mijn rol. Ik zeg vaak: gras groeit niet door aan de sprietjes te trekken. Wel door op de juiste momenten de juiste mest toe te voegen.”

*Wat wil je in je eerste volle jaar, 2018, perse bereiken?*

“Dat meer klanten ons proactief aanbevelen bij anderen. Dat we in de contacten met onze klanten zaken sneller afhandelen. Dat we verder gaan met het ontwikkelen van nieuwe producten en diensten. En dat we met klantpanels, zoals Next Generation waarin we klanten betrekken bij onze

vernieuwing, vol gas geven. Want uiteindelijk gaat het allemaal om de tevredenheid van onze klanten, zodat wij hen ontzorgen om hun business voor hun klanten te ondersteunen. Daarvoor is TVM op aarde.”

*Hoe kijk je aan tegen de afdeling scheepvaart?*

“Het is zo mooi om te zien dat de mensen die daar werken hun leden door en door kennen, dat merkte ik ook bij het bezoek aan een van onze schippers. En als je het zakelijk bekijkt, gaat het daar gewoon goed. De omzet, de nieuwe klanten, de schade... de mannen en vrouwen hebben het daar goed voor elkaar.”

*Hoe zelfstandig blijft de afdeling binnen het grote geheel?*

“Scheepvaart is een andere business dan transport over weg. Ik vind het belangrijk dat je de markt goed kan bedienen, en dat onze afdeling scheepvaart dat blijft doen. De rol van TVM zie ik vooral in het versterken van elkaar vanuit de klantfilosofie. Op het

gebied van apps, technologie, de afdeling HR, maar ook wet- en regelgeving bijvoorbeeld. En wat dacht je van preventie en veiligheid? Daarmee kun je vanuit TVM ook onze scheepvaartklanten enorm ondersteunen. Veel

‘De afdeling  
scheepvaart  
heeft het goed  
voor elkaar’

meer dan wanneer ze zelfstandig waren gebleven.”

*Zie je ook andersom een kruisbestuiving?*

“Natuurlijk. In België hebben we laatst een grote nieuwe klant binnengehaald met een aantal vrachtwagens en ook twee schepen. Dan toon je de toegevoegde waarde aan. Maar sowieso, ik denk altijd in de win-win. Iedereen is onderdeel van de TVM-familie en daar moeten met z’n allen vooral sterker en beter van worden.”





## Aan mijn lijf geen klapzoen

Ik ben oud genoeg om de garages nog van binnen te hebben gezien waar aan de wand foto's hingen van bevallige dames. Het was net na de tijd waarin advertenties voor nieuwe auto's niet de aandacht trokken door mooie woorden over (lage) CO<sub>2</sub>-emissie, maar doordat vanaf de motorkap een vrouw je lag aan te kijken.

Ik heb ook het verdwijnen van die vrouwen meegemaakt.

Ergens tijdens de eerste feministische golf (of de tweede, daar wil ik van af wezen) verdwenen ze, zowel van de wand in de garages als van de motorkap van nieuwe auto's.

Ik geloof niet dat het einde van dat tijdperk tot veel ophef heeft geleid. Geen monteurs die in kolonne naar het Malieveld trokken om met grote

woorden en lelijke spandoeken te eisen dat de Pirelli-kalender in ere werd hersteld. Geen autokopers die besloten toch maar geen Lada te kopen, nu de typische Oostblok'schoonheid'

(smaken verschillen!) voortaan ontbrak op de motorkap van de nieuwe Niva.

Weer een traditie verdwenen.

Ik moest daar aan denken toen ik eind 2017 opeens allerlei verhalen in de kranten tegenkwam over zoenen op de werkvloer tijdens het nieuwjaarsreceptiegeweld. Nu was 2017 natuurlijk het jaar van #metoo geweest, dus lag het intermenselijk verkeer tussen mannen en vrouwen op het werk al een tijdje onder een vergrootglas.

Toen ik die verhalen las, werd ik, iemand die doorgaans toch in het bezit van een stabiele hartslag van 58 tikken per minuut, een beetje pissed.

Want al die verhalen waren geschreven vanuit het vrouwelijk perspectief. Alsof wij, mannen, allemaal als een stel bronstige automonteurs op Truus van de kantine zouden willen springen bij de nieuwjaarsreceptie. En alsof wij, mannen, allemaal de sterkte van het Lada-plaatstaal wilden testen met Barbara van de postkamer.

Hou nou toch op!

Zou het nou echt niet in die lui opkomen dat 99,9 procent van de mannen die nieuwjaarsrecepties bezoekt a) het ziet als een verplicht nummer, b) van de helft van de nieuwjaarswensen geen pest meent, c) helemaal niet zit te wachten op een plakkerige hand vol bacillen, d) heus wel weet dat te veel drinken op de werkvloer dom en carrière-technisch onhandig is, e) thuis een vrouw heeft die zijn uweetwelen er afdraait als ie het waagt ook maar één vinger uit te steken naar een vrouwelijke collega.

En dan heb ik het nog niet eens over het feit dat heel veel bedrijven van een beetje omvang ook nog een iets te joviale, vrijgezelle vrouw op de loonlijst hebben staan, die juist wél vindt dat drie van die natte klapzoenen op – als je mazzel hebt – je wang er helemaal bij horen op een nieuwjaarsreceptie.

Ben je lekker mee.

Wel de lasten, niet de lusten.

Mijn laatste nieuwjaarsreceptie is dit jaar, ik verzin het niet, op vrijdag 9 februari. In totaal heb ik er dertien. Dat is het nadeel als je zzp'er bent; dat je er niet van af bent, maar dat je er juist meer hebt. Ik heb de eerste twaalf afgezegd wegens opkomende griep, aanwezige griep of de nasleep van griep en weet nu al: bij de dertiende op 9 februari heb ik wéér griep.

Mijn vrouw vindt trouwens dat ik het niet kan maken. Ze zegt elke keer: "Je weet nooit wie je tegenkomt en waar het goed voor is, Jan".

Het punt is: ik weet juist wél precies wie ik tegenkom en waar het goed voor is. Zo'n iets te joviale vrijgezelle vrouw. En: nergens voor.

Ik zal blij zijn als het 10 februari is.

Hoef ik niet meer te liegen. Ik heb namelijk nooit griep.

99,9 procent  
ziet nieuwjaars-  
recepties als  
verplicht nummer

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



# Tussen wijnranken

De Moezel en de Saar vormen het bijzondere werkgebied van de drie schepen van Aquatrans. Een bedrijf zo Hollands als klaverjassen, maar met het Luxemburgse Merttert als vestigingsplaats. Van daaruit worden scheepsladingen kolen en tarwe heen en weer gedirigeerd tussen Duitsland, Frankrijk en Nederland. Wij stapten een dagje aan boord van de Odeon.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Schipper Gert van den Berg scheert met zijn zwarte haar rakelings onder de brug door bij Saarlouis. Zijn hoofd steekt boven het luik van het stuurhuis uit, hij zit vol in de wind, terwijl de rest van de aanwezigen in de kajuit gebukt door een spleet in het venster over de rivier de Saar uitkijkt. Het lijkt wel een scène uit een duikboot, waarin je met een vernauwde blik door een periscoop kijkt.

“Zo”, zegt de schipper als hij het luik weer sluit. Met een zeem veegt hij de binnengekomen regendruppels weg en laat het stuurhuis hydraulisch weer opveren naar de normale positie. Alsof de onderzeeër weer boven water komt. “Die brug hebben we ook weer gehad.” Varen op de Saar is geen makkelijke klus – veel lage bruggen en door de overvloedige regenval een hoge waterstand.

Welkom op het motorschip Odeon, waar we een dagje te gast zijn en meevaren op de Saar, een wonderlijke waterloop die voert langs onweerstaanbaar mooie natuur, berghellingen en veel nijvere staalindustrie. Een tocht langs wijnhellingen en waterdamp van kolencentrales en hoogovens.

Dit is het gebied waar de schepen van de Luxemburgse onderneming Aquatrans hun voornaamste klanten hebben zitten. De drie schepen, Odeon, het koppelverband Sylvana (I & II) en de Ushuaïa, brengen hier voornamelijk kolen uit Rotterdam en Amsterdam naar toe. De retourlading bestaat hoofdzakelijk uit graan voor de diervoederindustrie, dat meestal wordt geladen in Metz.

Het bedrijf is in handen van het echtpaar Tonny Appeldoorn (63) en Diny ten Haaf (62), die na vele omzwervingen op onder meer de

## HIGHLIGHTS

Tonny: ‘We hebben risico’s genomen en ook slapeloze nachten gehad; uiteraard’

Diny: ‘Als er wat loos is aan boord of in het bedrijf, dan is het eerste wat ze roepen: Diny!’

Gert: ‘Het stikt van het hout en boomstronken in de rivier. Als je die tussen de roerbladen krijgt, kun je een duiker bellen’





# en waterdamp

Neckar hun bedrijf verplaatsten naar Luxemburg. Daar zitten ze al bijna 25 jaar in Mertert dicht bij hun klanten.

## In een joint-venture

Ze sturen van daaruit de schepen aan. Het eigendom van de drie schepen is steeds in een joint-venture ondergebracht. Zowel de schippers als Tonny en Diny participeren erin.

“Dat werkt het beste”, zegt Tonny aan de koffietafel in de stuurhut, waar scheepshond Lola – een Golden Retriever – het zicht op de lekkernijen op tafel geen moment verliest. “We zijn samen met de schippers verantwoordelijk voor de gezonde exploitatie van ieder schip. Als Gert een maand met vakantie wil en de Odeon stilligt, dan heeft niemand daar wat mee te maken. Datzelfde geldt voor schippers Sebastiaan en Dave de Groot. Ieder heeft zijn eigen firma en is daarvoor verantwoordelijk, ze zijn eigen baas. En het zijn alle drie fantastische schippers op wie we erg trots zijn.”

Diny vult zakelijk aan: “Het is misschien wel een duurdere oplossing, maar wel beter voor de onderlinge verstandhouding. Zo heb je nooit dis-

cussie over de individuele bedrijfsvoering en over de vraag of iedereen wel hard genoeg werkt.”

We zijn even tevoren opgestapt in Völklingen, een industriestadje net buiten Saarbrücken. De laatste kolen van het kolenoverslagbedrijf EMO in Rotterdam bestemd voor de plaatselijke energiecentrale werden gelost en onze auto is gastvrij aan boord ghesen. De geloste kolen dampen nog na in de vrieskou, als schipper Van den Berg de telescopische spudpalen heeft ingetrokken en we koers zetten naar de Saarschleife. “Dat is een prachtig stukje van de rivier”, belooft Tonny. De bestemming is Metz, waar een lading tarwe wordt opgehaald met als bestemming Maasbracht.

Tonny en Diny, telg uit een binnenvaartgeslacht dat vijf generaties terug gaat, begonnen hun bedrijf in 1975. Met een spits in de roerige tijd van schippersstakingen en veel gedoe rondom de evenredige vrachtverdeling. “We zijn met nul centen begonnen”, herinnert Tonny zich. “Ik kreeg een

hypotheek van 105 procent, dat kon toen nog. We hadden al een schuld van 105.000 oude guldens voordat we ook maar een meter gevaren hadden.”

## Slapeloze nachten

In ruim veertig jaar tijd bouwden ze een bescheiden vloot op vanuit Luxemburg. Tonny: “We hebben risico’s genomen en slapeloze nachten gehad; uiteraard. Geluk ligt soms voor

‘Het stikt hier van het hout, boomstronken en takken in de rivier’

het oprapen, maar je moet wel willen bukken.”

Diny werkte al die jaren vol overgave mee. Ze heeft generaties van schippersbloed in haar aderen en is dus zelden in paniek: “Als er wat loos is aan boord of in het bedrijf, dan is het eerste wat ze roepen: ‘Diny!’ >



## VLOOT AQUATRANS

### MS Odeon

Bouwjaar: 2010  
 Schipper: Gert van den Berg  
 Tonnage: 2604 ton  
 Afmetingen: 105 x 11,40 x 3,25 meter  
 Voortstuwing: ABC 2176 pk  
 Kopschroef: 660 pk Cummins-Kalkman

### MS Sylvana I

Bouwjaar: 2008  
 Schipper: Sebastiaan de Groot  
 Capaciteit: 208 TEU/3137 ton  
 Afmetingen: 110 x 11,40 x 3,52 meter  
 Voortstuwing: ABC 2176 pk  
 Kopschroef: 600 pk Scania-Veth-Jet

### Sylvana II

Afmetingen: 71 x 11,40 x 3,52 meter

### MS Ushuaïa

Bouwjaar: 2010  
 Schipper: Dave de Groot  
 Capaciteit: 208 TEU/2728 ton  
 Afmetingen: 110 x 11,40 x 3,20 meter  
 Voortstuwing: ABC 2176 pk  
 Kopschroef: 600 pk Scania-Veth-Jet



Dan weten ze dat er ogenblikkelijk actie wordt ondernomen. Moet ook wel, als je met elkaar samenwerkt.”

Jarenlang voeren ze met veel plezier op de Neckar. “Als ik daar kom, dan voel ik me thuis”, zegt Tonny. “Daar in de buurt van Mannheim, Heilbronn en Stuttgart ligt 25 jaar van ons leven.”

Begin jaren ‘90 vestigden ze zich echter in Luxemburg, onder meer vanwege de centrale ligging ten opzichte van hun klandizie. Daar liggen de grote industrieën waar ze hun kolen, ertsen, vliegas en cement naartoe konden brengen. In Metz, de logistieke draaischijf voor granen, ligt vaak retourlading te wachten.

### Een Anfänger

Sindsdien verblijven Tonny en Diny aan de wal in Mertert en dirigeren ze van daaruit de administratie, de ladingen en de contracten en contacten met de klanten. Het leven daar bevalt hen. Alleen die taal? Diny schiet in de lach. “Noem mij maar een Anfänger”, zegt ze op de vraag of ze al Lëtzebuergesch spreekt, een moeilijk te volgen taal. Haar sociale leven in Nederland houdt ze deels in stand met haar bestuurs-

lidmaatschap van Vereniging Schuttevaer, afdeling De Amer. Daar is ze opgegroeid, in Lage Zwaluwe.

Vanuit Mertert wordt Aquatrans gerund op basis van no-nonsense en gelijkwaardigheid. “We zijn er best wel trots op dat we op deze manier kunnen samenwerken”, zegt Diny. “De jongens varen en al het andere doen wij.”

Tonny prijst eveneens de bijzondere vorm waarin de onderneming is gegoten en waarin iedereen zijn aandeel heeft. “Zonder de jongens hadden we het niet gered. Zo simpel is het. Toen ik bijvoorbeeld Sebastiaan tegenkwam, zei ik meteen: ‘Die moeten we hebben, die heeft twee rechterhanden’. Later is zijn broer Dave bij ons gekomen. Nu vaart zijn zoon Kevin ook bij ons en is zijn dochter eveneens bij ons begonnen. Dat is toch prachtig?”

Gert van den Berg en de gebroeders Sebastiaan en Dave de Groot zorgen onder regie vanuit Mertert dat de ladingen op tijd worden geladen en gelost.

Als de Odeon de Saarschleife nadert, vertelt de schipper over de bijzonderheden van deze zijrivier van de Moezel, die stroomt in Frankrijk (126 kilometer) en Duitsland (120 kilometer) door onder meer de Vogezen,





door de verzekering wordt gedekt, maar de verlette tijd niet.

De Tsjechische bemanningsleden in het ruim hebben ondertussen geen enkel oog voor de natuurpracht in de Saarschleife, een haarspeld in de rivier die wordt omzoomd door hoge hellingen met bomen in herfstkleuren en vol met wijnranken, hofleveranciers voor de beroemde Moezelwijnen. Langs de oever lopen tal van fiets- en wandelpaden als bewijs van de toeristische aantrekkingskracht.

### Secuur werkje

Nee, de bemanning werkt in hoog tempo aan het schoonmaken van het ruim. Over enkele uren moet al het kolengruis van het schip verwijderd zijn om plaats te maken voor tarwe. Die is weliswaar niet voor menselijke consumptie maar voor diervoeder, maar volgens de schipper maakt dat niet uit. “Je wilt je vergunning niet verliezen en ook geen aantekening krijgen, want dat schaadt je reputatie. En die dieren moeten natuurlijk ook niet op kolengruis hoe-

ven kauwen.”

Volgens Diny is het reinigen van het ruim een secuur en noodzakelijk werkje. Ze heeft wel gezien dat korrels tarwe ontkiemden in een lading zout.

Het bulkvervoer vraagt om een strakke schoonmaakdiscipline. Gelukkig hebben ze het getroffen met hun personeel, dat werkt volgens het

‘Geluk ligt soms voor het oprapen, maar je moet wel willen bukken’

schema van drie weken op en drie weken af. Gert van den Berg over zijn Tsjechische medewerkers: “Harde werkers. Helaas is goed Nederlands personeel nauwelijks meer te krijgen. De eerste vraag die gesteld wordt is: ‘Wanneer ben ik vrij?’ Nou, daar ben ik wel klaar mee.”

De marktomstandigheden zijn >

Elzas, Lotharingen en het Saarland. Hij wijst op een beekje dat uitmondt in de rivier. “Daarom is de rivier ook zo bruin; er komt veel regenwater met aarde in de Saar terecht.”

### Moet bekend zijn

De stroming is behoorlijk tijdens de afvaart. Hij noemt de Saar en de Moezel kortweg “een stresspijp”. Hier vaar je volgens Van den Berg “niet met twee vingers in je neus”. Het zijn voornamelijk dezelfde Nederlandse en Belgische schippers die hier komen, met af en toe een verdwaalde Duitser.

Je moet er bekend zijn, weten waar je in de opvaart wel en niet kunt passeren, zicht hebben op de vele boomstronken die mee stromen in de smalle waterweg richting de Moezel.

“Het stikt hier van het hout, boomstronken en takken, in de rivier. Als je die tussen de roerbladen krijgt, kun je een duiker bellen. Het valt me mee dat er niet veel meer schade wordt gevangen”, zegt hij.

Diny beaamt het. Als je hier wat trammelant hebt met je schroeven, “kan dat zo maar je keerkoppeling kosten en ben je 100.000 euro aan schade kwijt”. Schade die weliswaar





inmiddels zodanig veranderd dat steeds vaker een keuze kan worden gemaakt uit het ladingaanbod.

### Laagje stof

Kolenvervoer behoort tot het vaste repertoire. Als het niet hoeft, dan heeft de Odeon liever geen erts, vlieg-as of cement in het ruim. Het kost veel tijd om de resten op te ruimen. "Dan kan de Odeon nog zo gewassen zijn en glim-

de graanoogst. Als die in Frankrijk mislukt, dan gaat dat ten koste van de hoeveelheid die naar onder meer Nederland wordt vervoerd. En dus wordt de bodem onder de zekerheid van een retourlading vandaan geslagen.

De Odeon passeert een paar sluisen, vaart voorbij aan de fabriek van Villeroy & Boch, fabrikant van luxe serviezen en sanitair. Onderweg signaleren Tonny en Diny ook hun vorige schip, de Spauwer, vernoemd naar een kreek in het Verdronken Land van Saeftinghe. Met de Spauwer hebben ze tien jaar op de Neckar gevaren. "Een geweldig schip", zegt Tonny met lichte weemoed in zijn stem.

### Kolen het nieuwe roken

Bij het passeren van een fabriek waar oude wasmachines en ijskasten worden gerecycled, doemt de waterdamp rond een staalfabriek op. En even later passeert de Merdeka de Odeon in de opvaart, op weg naar de een staalfabriek in Dillingen.

Verder passeert af en toe een kolenboot. De vraag rijst: hoe lang nog? Want de kolencentrales komen steeds meer in de verdrukking en in Rotterdam staat de overslag van de fossiele brandstof onder grote druk. Kolen zijn het nieuwe roken; overheden zijn druk bezig met sluiting van kolencentrales.

"Ik heb daar als scheepvaartondernemer grote zorgen over", bekent Tonny Appeldoorn. "Maar het is ook een vraagstuk waarop ik geen enkele invloed heb. Ik denk dat de uitstoot met de nieuwe technologie wel meevalt, er wordt al ontzettend veel CO<sub>2</sub> afgevangen. Daarmee kunnen centrales bij de energieopwekking bijvoorbeeld worden gekoeld. Met alleen de zon en wind kunnen we het voorlopig ook niet redden."

Voordat het kolentijdperk definitief voorbij is, zal er nog heel wat water door de Saar stromen om kolenboten te laten passeren. Als we worden afgezet bij de sluis van Serrich, komt er juist weer een nieuwe lading kolen richting Völklingen aan. De Duitse economie kan voorlopig in elk geval niet zonder... <

'Als er wat loos is aan boord of in het bedrijf, dan is het eerste wat ze roepen: Diny!'

men als een nieuwe auto, maar vooral cement veroorzaakt een laagje stof over het hele schip dat maar moeilijk te verwijderen is", zegt Gert van den Berg.

Het economisch herstel is trouwens altijd sterk afhankelijk van externe omstandigheden. De schipper wijst op



## Blik op de toekomst bij ledenvergadering



Op zaterdag 7 april heeft weer de ledenvergadering plaats, in de Ernst Sillem Hoeve in Den Dolder. Ontvangst vanaf 10.00 uur.

Na een toelichting op de jaarcijfers en ontwikkelingen in de scheepvaart, vertelt Carlo van de Weijer over toekomstontwikkelingen in mobiliteit en verkeer. Carlo van de Weijer is hoogleraar en werkzaam bij TomTom. Hij neemt ons in zijn originele presentatie mee in de snel veranderende omgeving van vervoer en wat dit betekent voor onder meer de scheepvaart. Leden van TVM ontvangen persoonlijk een uitnodiging voor deze bijeenkomst.



## TVM op beurs in Antwerpen

**De afdeling scheepvaart van TVM is op 23, 24 en 25 maart weer aanwezig op de Open Scheepvaartdagen in België. De beurs wordt gehouden aan de Rijnkaai 150 in Antwerpen. Zowel de Belgische makelaar Lecour & Co. als de Nederlandse buitendienstmedewerkers geven er acte de présence.**

De 'OSD' begonnen in 1986 als een kleine braderie op het eilandje aan de Nassastraat in Antwerpen. Het doel was om het Rijn- en binnenvaartmuseum meer onder de aandacht te brengen en geld in te zamelen voor het onderhoud van de museumschepen. Inmiddels is het een volwaardige vakbeurs voor de binnenvaart, met jaarlijks rond de 5000 bezoekers uit binnen- en buitenland.

Op de beurs zijn zo'n 150 stands van bedrijven die aan de binnenvaart zijn gelieerd. Dat gaat van onderhoud tot onderwijs en van nieuwbouw tot verzekeringen. De afdeling scheepvaart van TVM is één van de vaste standhouders op deze beurs, die zich kenmerkt door een goede mix van inhoudelijkheid en ontspanning.

Voor meer informatie: [www.osd-antwerpen.be](http://www.osd-antwerpen.be).



## Nieuw gezicht

**Frank Woestenburg is de nieuwe manager corporate communicatie van TVM verzekeringen.**

Woestenburg (46) werkte jaren als sportverslaggever bij De Telegraaf. Hij volgde per 1 januari Jaap Stalenburg op.

## IN MEMORIAM MARTIN IJZERMAN

Oud-scheepsexpert Martin IJzerman is op 3 december 2017 overleden. De heer IJzerman heeft van 1973 tot zijn pensionering in 2001 bij onderlinge scheepsverzekeraar Noord Nederland gewerkt en was voor veel klanten al die jaren hét gezicht van de maatschappij. Dat blijkt nog altijd als de relatiebeheerders van inmiddels de afdeling scheepvaart van TVM aan boord gaan bij hun klanten; de naam van IJzerman valt nog zeer regelmatig. Martin IJzerman is 81 jaar geworden en laat naast zijn echtgenote Corrie een zoon, een dochter en vier kleinkinderen achter.

Op de LE50 van links naar rechts: Annetta van Vries-Tabak (TVM foundation), André Sterk (LE 50), Yolanda Kortstra-Boomsma (LE 50) en Rutger Fortuin (TVM verzekeringen).



# TVM foundation bewijst waarde



**Bij het 50-jarig bestaan van TVM verzekeringen in 2012 werd de TVM foundation opgericht. Inmiddels weten steeds meer leden van de afdeling scheepvaart de weg naar de foundation te vinden. En dat is heel prettig voor de goede doelen.**

**N**amens de afdeling scheepvaart zit Nico Stam in het bestuur van de TVM foundation. De eigenaar van het M.S. Zeldenrust volgde in 2015 Jan Kruisinga op, die was overleden. Bij zijn aantreden beloofde Stam zijn best te doen om meer aanvragen binnen te slepen voor steun van de TVM foundation. "De foundation mocht wel wat meer gaan leven."

We kunnen wel zeggen dat hij daar met zijn medebestuurders Joop Atsma, Dirk Jan Klein Essink, Jan Boudesteijn en Annetta de Vries-Tabak in geslaagd is. Was het in de beginjaren bij wijze van spreken moeilijk om het door TVM jaarlijks beschikbaar gestelde bedrag 'kwijt te raken' aan maatschappelijke organisaties, inmiddels valt er voor het bestuur echt iets te kiezen.

En blijken leden van de afdeling scheepvaart bij het aandragen van goede doelen minstens zo 'succesvol' als hun collega's uit het wegtransport. De afgelopen maanden waren er twee uitreikingen aan organisaties die door

scheepvaartleden waren genomineerd.

Op 2 december werd de Stichting LE50 in Lemmer verblijd met een cheque van 1500 euro. De Stichting LE50 heeft als doel het schip, een visserman aak uit 1901, te behouden voor het dorp Lemmer. Na jarenlange trouwe dienst in de visserij is de LE 50 overgegaan in een stichting. Het schip is in al die jaren in originele staat bewaard en onderhouden. Het schip is nu het gezicht van het centrum in Lemmer en inzetbaar voor groepen en bedrijven. Doel van de stichting is zo een stukje oude historie van Lemmer te behouden. Met de donatie van de TVM foundation wordt een toiletvoorziening in het schip gerealiseerd.

## Monumentaal houten schip

Een paar weken eerder toog een delegatie van de TVM foundation naar de Stichting Zeekadetkorps in Moerdijk. Die ontving een donatie van 3500 euro voor 'De van Versendaal'. Dit monumentale houten schip, voormalig ondiep water mijnenveger van de Koninklijke

Marine, wordt weer in een goede vaarconditie gebracht en gerenoveerd, zodat het als opleidingsschip voor de zeekadetten kan fungeren.

Het Zeekadetkorps Moerdijk is een jeugdorganisatie voor jongens en meiden vanaf 11 tot en met 18 jaar die geïnteresseerd zijn in alles wat met varen en de scheepvaart te maken heeft. "Dit betekent dat ze ook zelf het schip onderhouden. Zelf sleutelen in de machinekamer of het schip netjes in de verf zetten", vertelt Adri de Rijke, van de stichting. "Als het korps met het grote korpsschip gaat varen ben je als zeekadet geen passagier maar een bemanningslid. Bij alles wat aan boord te doen is, leveren de kadetten hun deel. Aan het roer staan, de koers uitzetten, bedienen en onderhouden van de motor... De zeekadetten ontdekken wat er op het water kan en nodig is."

Leden die zelf projecten willen aandragen voor de TVM foundation, kunnen terecht op [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl) voor alle informatie.



**De mensen van het Zeekadetkorps Moerdijk met de cheque van 3500 euro.**



# In de nasleep van Regensburg

**In de binnenvaart kan het jaren duren voor een schade helemaal is afgehandeld. Zeker als de verzekeraar en rechtbank anders denken over de interpretatie van internationale verdragen. Hoe zit het eigenlijk met beperking van de aansprakelijkheid?**

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

**B**ij de schade aan de stuw in Grave werden de schijnwerpers weer eens vol op een bijzondere regel uit de 'natte rechtspraak' gezet: de beperking van de aansprakelijkheid.

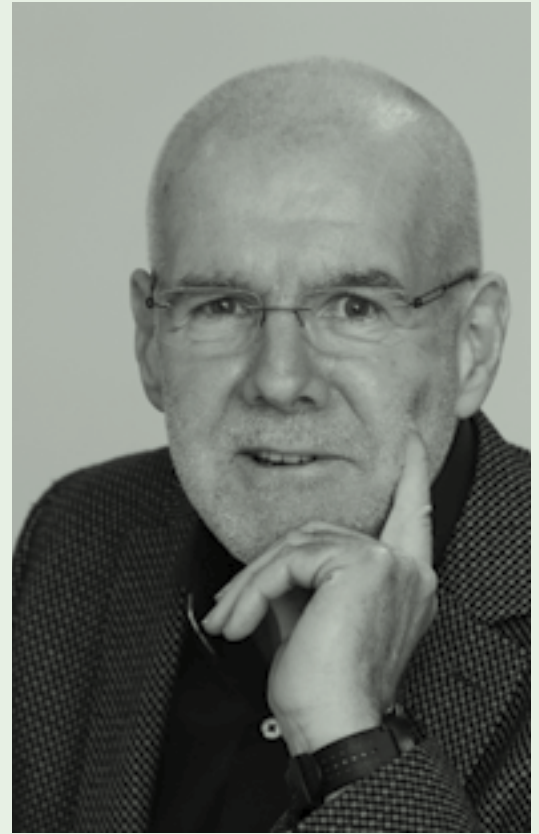
Toen de benzeentanker Maria Valentine eind 2016 de stuw bij Grave ramde, ontstond een schade die in de vele miljoenen liep. Maar dankzij het CLNI-verdrag uit 1988 werd de aansprakelijkheid beperkt tot 200 SDR per ton laadvermogen van het schip en 700 SDR per kW aan motorvermogen. Aangezien één SDR (Special Drawing Right) staat voor circa 1,20 euro, kwam dat neer op een maximale aansprakelijkheid van 920.000 euro voor de verzekeraar van de Maria Valentine. Bert Jansma, manager schade en expertise van TVM, snapt dat een dergelijke regeling op de leek raar overkomt. "Deze regeling is een voortvloeisel uit het Engelse zeerecht. Die regeling is destijds in het leven geroepen ter bescherming van de vervoerders over zee. Bij onbeperkte aansprakelijkheid zouden de risico's zo hoog worden dat geen vervoerder nog goederen zou willen vervoeren. Ook de verzekeraar zou dan moeilijk zijn. Voor de binnenvaart bestond eerst een beperkingsregeling op basis van de kubieke meter inzinking van een vaartuig, maar aangezien dat een onbillijke regeling was is men eind jaren '80 in het Verdrag van Straatsburg met een soortgelijke regeling gekomen als in de zeevaart. Dit betekende weliswaar dat er hogere limieten kwamen, maar nog altijd goed verzekeraar."

De scheepvaarttak van TVM heeft zelf merkwaardig genoeg te maken met een zaak waarin de beperking van de aansprakelijkheid wordt betwist: een aanvaring van tien jaar geleden in het Duitse Regensburg. "De Duitse rechters kijken er soms anders tegenaan dan de Nederlandse", zegt Jansma met het nodige gevoel voor understatement. Wat was er gebeurd? De autokraan van

een binnenvaartschip ramde de Protzenweiherbrug in Regensburg. Daarbij werd ook een gasleiding geraakt en omdat het gas niet snel genoeg werd afgesloten, ontstond een waar inferno met grote hitteontwikkeling, dat ervoor zorgde dat de stalen brug vervormde en moest worden gesloopt. Bert Jansma: "Wij riepen beperkte aansprakelijkheid in en aanvankelijk werd dat ook gehonoreerd door de Duitse rechtbank. Het zou gaan om ruim 800.000 euro.

## Grove schuld

Maar de Duitse overheid ging in beroep bij het Oberlandesgerichtshof in Nürnberg en dat lijkt van plan te zijn om 'grove schuld' op te leggen, waardoor de beperkte aansprakelijkheid niet geldt." Buitengewoon onrechtvaardig, aldus Bert Jansma. "Nederlandse en Duitse rechters kijken anders naar de mate van schuld. In Nederland moet je bij wijze van spreken dronken aan het roer staan en welbewust een brug rammen wil er sprake zijn van grove schuld. Dan gaat het om opzet. De Duitse rechter is veel strenger voor de schipper en kijkt veel meer wat men uit het oogpunt van zorgvuldigheid dient te doen. Vanuit onze verzekeringsvoorwaarden als verzekeraar zeggen wij: die schipper heeft natuurlijk nooit gewild dat die brug beschadigd werd. En dat er sinds half vorige eeuw een gasleiding onder die brug loopt, is ook niet heel handig. En dat het gas na het ongeval niet snel genoeg wordt afgesloten, met al die gevolgschade als resultaat, is de schipper al helemaal niet aan te rekenen." Jansma hoopt nog altijd dat het hele dossier-Regensburg met een sissers (lees: circa 800.000 euro vergoeding van de schade) afloopt. Maar hij is er lang niet zeker van. "Daarom zeggen wij als verzekeraar ook altijd: meld het onmiddellijk als je schade vaart. Zeker ook in Duitsland. Want dan kunnen wij als



'Voor verzekeraar blijven risico's beheersbaar'

verzekeraar zo nodig direct de beperkte aansprakelijkheid invoeren bij de Nederlandse rechtbank, om zodoende gebruik te kunnen maken van de Nederlandse rechtspraak."

## Moreel verplicht

De regels rond beperkte aansprakelijkheid kunnen gevoelsmatig ook iets onrechtvaardigs hebben. Namelijk: voor het slachtoffer. Jansma kent gevallen waarin schippers vinden dat daarom geen beperkte aansprakelijkheid moet worden ingeroepen. "Dat zie je vooral bij letsel aan een persoon. Dan voelt onze klant zich mogelijk moreel verplicht om de benadeelde helemaal schadeloos te stellen. Of beter gezegd: door ons schadeloos te laten stellen. Hoezeer wij die gevoelens ook begrijpen en het een recht is om beperkte aansprakelijkheid in te roepen en geen plicht: wij gaan dan toch niet mee in de gedachtegang van de schipper. Is de schipper het daar niet mee eens, dan staat het hem natuurlijk wel vrij om zelf meer te gaan betalen." De bedragen uit het CLNI-verdrag van 1988 kunnen trouwens elk moment verdubbelen. Al in 2012 werd dat afgesproken. Maar de deelnemende landen, waaronder Nederland, moeten het verdrag nog ratificeren. Voor de schades in Grave en Regensburg heeft dat overigens geen gevolgen.

# De keerzijde van het AIS

**Het Automatische Identificatie Systeem (AIS) is niet meer weg te denken uit de binnenvaart. Het voordeel is dan ook evident: een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Maar misbruik ligt op de loer.**

Met het AIS is inzichtelijk waar een schip zich bevindt en daarmee ook waar zijn bemanning op een bepaald moment is. Mede omdat in de binnenvaart schip en schipper veelal samenvallen, zijn bepaalde AIS-gegevens persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Daarmee vallen ze onder de bescherming van die wet.

Er bestaan in de binnenvaart zorgen over de bescherming van de privacy en over oneigenlijk gebruik van de AIS-gegevens. AIS-gegevens, waaronder koers en snelheid van het schip, zijn ook interessant voor toezichthouders en opsporingsambtenaren, ook omdat vaak meer informatie wordt gedeeld dan verplicht is, bijvoorbeeld over de lading.

De binnenvaartbranche heeft destijds duidelijk gemaakt graag mee te werken aan invoering van het AIS op voorwaarde dat de gegevens beperkt zijn en de privacy gewaarborgd blijft. Geruststellende woorden klonken toen de zorgen aanhielden, zoals van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat: AIS-gegevens zouden door Rijkswaterstaat slechts gebruikt worden voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

## Niet of nauwelijks controle

De werkelijkheid is echter weerbarstiger. Verschillende websites publiceren AIS-gegevens zonder dat duidelijk is of dat mag. Of de instanties die AIS-gegevens wel mogen gebruiken aan de eisen met betrekking tot de opslag en verwerking ervan voldoen, is ongewis.

Controle op naleving van de Wet bescherming persoonsgegevens vindt tot op heden niet of nauwelijks plaats. Wat nog ernstiger is: de scheidslijn tussen verkeersmanagement enerzijds en toezicht en handhaving anderzijds is flinterdun (evenals de scheidslijn tussen toezicht en handhaving zelf overigens). Lang niet altijd is duidelijk of op AIS-gegevens gebaseerde acties van Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, havenmeesters, overige vaarwegbeheerders en politie wel overeenstemmen met het doel van AIS, te weten het waarborgen van een veilig en doeltreffend scheepvaartverkeer.

Dat begint uiteraard al met de bepaling van wat scheepvaartverkeersmanagement nu wel of niet inhoudt. Strikt genomen behoren AIS-gegevens alleen

maar te worden gebruikt om het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Valt daaronder ook het terugfluiten en beboeten van een schip dat blijkens AIS een te hoge snelheid heeft? De verleiding om AIS te gebruiken om strafbare feiten waar te nemen en daartegen handhavend op te treden of te laten optreden, zal in de praktijk erg groot zijn voor bijvoorbeeld een medewerker van het Havenbedrijf, die naast 'verkeersmanager' veelal ook toezichthouder én buitengewoon opsporingsambtenaar is. Een deugdelijke wettelijke grondslag daarvoor ontbreekt echter. En als AIS-gegevens al ten behoeve van de opsporing van strafbare feiten worden gebruikt, moet daarom gericht worden verzocht.

## Geruststellende woorden

Een in mei 2017 uitgebracht rapport bevestigt de problematiek omtrent privacy en het (oneigenlijk) gebruik van AIS-gegevens in de binnenvaart. De minister van Infrastructuur en Waterstaat kan sindsdien niet meer volstaan met geruststellende woorden. Intussen moet u het niet laten gebeuren dat uw AIS-gegevens voor allerlei andere doelen dan een ordentelijk scheepvaartverkeer worden gebruikt. Zeker indien de gegevens de basis vormen voor onderzoek naar of bewijs van een door u gemaakte overtreding is het zaak aan de bel te trekken.



**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.**

# 5

VRAGEN



**Aad van den Berg en Steffan Terpstra van de afdeling binnenvaart van TVM verzekeringen krijgen regelmatig vragen over de rechtsbijstandverzekering. Hoe zit het precies? Schadebehandelaar Steffan Terpstra licht het toe.**

## 1 Waar en bij wie kan ik terecht met een vraag over rechtsbijstand?

U kunt contact opnemen met TVM afdeling binnenvaart tel. 0031 (0)528 29 27 50 of mailen naar schadebinnenvaart@tvm.nl. De intake geschiedt door een van de medewerkers van die afdeling. Die kunnen direct zien of een rechtsbijstandverzekering is afgesloten. Afhankelijk van de aard en/of spoedeisendheid van het conflict zal worden beoordeeld of de kwestie direct voor behandeling zal worden doorgezet naar TVM rechtshulp, de uitvoeringsinstantie, of dat eerst de aan het geschil ten grondslag liggende documenten/correspondentie dienen te worden opgestuurd. TVM rechtshulp beoordeelt of de gemelde zaak is gedekt onder de rechtsbijstandverzekering.

## 2 Wie behandelt mijn zaak?

Een jurist van TVM rechtshulp of een door TVM rechtshulp ingeschakelde externe advocaat. Bij uitbesteding van een zaak krijgt u een vaste contactpersoon van TVM rechtshulp. Voor vragen kunt u contact opnemen met 0031 (0)528 29 24 16 of mailen naar secretariaatrechtshulp@tvm.nl.

## 3 Wie bepaalt welke advocaat wordt ingeschakeld?

In overleg met u zal een advocaat worden ingeschakeld. TVM rechtshulp beschikt over een uitgebreid netwerk van advocaten in binnen- en buitenland, die gespecialiseerd zijn in binnenvaartrechtelijke aangelegenheden en vraagstukken. U kunt ook zelf een advocaat kiezen als een gerechtelijke of administratieve procedure nodig is of opgestart is.

## 4 Kan ik ook alleen juridisch advies inwinnen?

Als u vragen heeft over bevrachtingscontracten, overligdagen, stremmingen, bestuurlijke boetes etc. neem gerust contact met ons op.

## 5 Wat is de maximale dekking?

Als de zaak wordt behandeld door een interne jurist kennen wij geen maximering. Bij uitbesteding is de dekking maximaal 50.000 euro.



# IVR is het Register voorbij

Wat in 1874 begon als het 'Rheinschiffsregister-verband', is inmiddels een gesmeerd lopend internationale organisatie voor alle Europese landen. Met aan het hoofd een bevlogen directeur, mr. Theresia K. Hacksteiner. Beter bekend als: Resi.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

**D**e geschiedenis van de IVR kent een aantal bepalende momenten.

\* In 1874 richtten de transportverzekeraars in Frankfurt am Main het Rheinschiffsregisterverband op. Het doel: een eigen inspectie van alle te verzekeren binnenvaartschepen die op de Rijn voeren. Dat leidde vijf jaar later tot het eerste IVR-Register.

\* In 1947 werd de vereniging onder beschermheerschap van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heropgericht onder de naam Internationale Vereniging Rijnschepenregister (IVR). Naast verzekeraars mochten vanaf dat moment ook scheepvaartorganisaties, scheepsexperts en andere belanghebbenden (zoals advocaten) lid worden.

\* In 2001 werd het lidmaatschap opengesteld voor toetreders uit alle Europese landen. Omdat met name door de komst van de Donaulanden de 'R' in de naam volledig uitgesproken naam achterhaald was, werd de naam veranderd in alleen maar 'IVR'. En nu is het 2018. En is de IVR een vereniging die zich bezig houdt met een zeer breed palet aan werkzaamheden. Zoals daar zijn: vertegenwoordiging van de leden bij internationale instituties, zoals de Centrale Rijnvaartcommissie, de EU, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE), organisatie van workshops en congressen, harmonisatie en unificatie van het binnenvaart- en aansprakelijkheidsrecht, onderzoek naar schadepreventie, inspectie van stuurmachines, het bijhouden van het 'engine registration system' en de online schependatabase. En daar had nog voor gemoeten: 'onder meer'...

Directeur Resi Hacksteiner ontvangt

in het kantoor van de IVR, dat uiteraard gevestigd is in het Binnenvaart Hotspot Rotterdam aan het Vasteland. We beginnen met de vaststelling dat het voor een buitenstaander moeilijk te begrijpen is wat dat uit de kluiten gegroeide IVR nou eigenlijk doet.

*Hoe legt u op een verjaardag uit wat de IVR is?*

"Eigenlijk vatten we het heel makkelijk samen: IVR doet alles wat in het gemeenschappelijk belang van schepen en verzekeringen ligt."

*Kijk, dat is lekker breed. Terwijl menigeen het nog altijd heeft over alleen het register en blijft spreken over 'de Internationale*

*Vereniging Rijnschepenregister'.*

"Dat dekt natuurlijk heel lang de lading al niet meer. Sinds de opening van de verbinding tussen de Rijn en Donau hebben we onze blik op het oosten gericht. Dat was ook het moment om de naam te veranderen."

**Gekscherend**

*Laten we overstappen op het nu dan.*

"De leden van IVR zijn tegenwoordig bijvoorbeeld de nationale organisaties van scheepvaart, schepenverzekeringen, de scheepsexperts en aanverwante sectoren als advocaten en dergelijke. Gekscherend zeg ik weleens: >





‘en vakgroepen die aan de sector verdienen.’”

*Wat doet IVR in praktische zin?*

“Een voorbeeld van een gemeenschappelijk belang van schippers en verzekeraars is de unificatie van de voorwaarden op het gebied van de binnenvaart. Verder hebben we instrumenten ontwikkeld die kunnen helpen bij schadepreventie, zoals het schadepreventieonderzoek en stuurmachine-inspecties. Een ander belangrijk onderwerp is het ‘engine registration system’. In dat systeem worden schades aan motoren ingevoerd. En bij repeterende schades aan steeds hetzelfde motortype, slaat dat alarm. Als je niet zo’n systeem hebt, dan ontdek je nooit dat er iets structureel niet deugt aan een bepaalde motor. Door het gezamenlijk te doen, gebeurt dat wel. En dan kunnen we in gesprek met de fabrikant van zo’n motor. Die weet doorgaans heel goed wat er aan de hand is, maar die trekt niet zo snel uit zichzelf aan de bel. Door

de gezamenlijkheid hebben wij dan het bewijs in handen dat er iets moet gebeuren.”

*Een van de cruciale momenten in de IVR-geschiedenis was de openstelling van de IVR voor héél Europa in plaats van alleen de zogenaamde ‘Rijnstaten’.*

“Klopt. In de Donaulanden bijvoorbeeld begonnen we al voor de toetreding van een aantal landen tot de Europese Unie met de organisatie van workshops en seminars. Bij de voormalige Oostbloklanden was het bijzondere dat het communistische landen waren. Waar dus bijna helemaal geen privaatrecht gold, omdat het allemaal staatsbedrijven waren. Die periode richtten we ons er ook nadrukkelijk op om een unificatie van internationale verdragen voor de binnenvaart tot stand te brengen. Waar dat bij andere modaliteiten als de weg, het spoor, de luchtvaart en de zeevaart soms als decennia of zelfs eeuwen geregeld was, lukte dat bij de binnenvaart maar niet. In de jaren ’50

en ’70 waren er wel pogingen ondernomen, maar die liepen stuk.”

### Nationale wetten

“Toen in de jaren ’90 een nieuwe poging werd ondernemen, hebben we gezegd: ‘Hier gaan we ons vol op storten’. Vooral ook omdat we zagen dat er richting het oosten van Europa nog helemaal niets was. En daar kon een internationaal verdrag dan worden gebruikt bij het invoeren van nationale wetten. Nou, dat is dus zeer succesvol verlopen, want nu hebben we sinds 2005 dat beroemde Verdrag van Boedapest (CMNI).”

*Wat was dan jullie specifieke rol?*

“We hebben in die zes jaar die het duurde om dat verdrag rond te krijgen overal aan tafel gezeten. En toen het er was, hebben we ons er sterk voor ingezet om het de staten te laten ratificeren. Dat deden we bijvoorbeeld door veel workshops te geven, maar ook door Oost-Europese landen te helpen bij het implementeren. Want dat is best lastig als je uit het communistische systeem komt.”

*Een soortgelijk traject doorliep u met het verdrag over de beperking van de aansprakelijkheid.*

“Daarover hebben we vanaf het begin ook overal aan tafel gezeten om input

## HIGHLIGHTS

‘Vooral op het juridische terrein worden wij zeer serieus genomen door alle partijen’

‘Volgens 95 procent van de leden is onze organisatie nog van deze tijd’





vanuit de sector te leveren. Daar is de ratificatie nog niet van afgerond. De verwachting is dat Nederland, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland dat snel doen, zodat het op 1 juli 2019 in werking treedt. En Hongarije heeft net aangekondigd ook te ratificeren. Dan kan er dus best een domino-effect gaan ontstaan.”

*Wat is bij die processen jullie status? Een lobbyorganisatie?*

“IVR is nadrukkelijk geen lobbyorganisatie, maar een belangenbehartiger van diverse sectoren. Als zodanig hebben we een waarnemersstatus bij diverse organisaties zoals de Rivierencommissies of de EU. Gedurende de onderhandelingen die leidden tot de totstandkoming van verdragen hebben we voorstellen en standpunten ingediend, die veelal werden gehonoreerd. Vooral op het juridische en technische terrein worden we zeer serieus genomen door alle betrokken partijen van Straatsburg en Brussel tot in de lidstaten.”

### Netwerkkarakter

*IVR wil ook nadrukkelijk een platform bieden aan de leden. Wat bedoelt u daarmee?*

“Naast het feit dat we allerlei diensten aanbieden en belangen behartigen, is het netwerkkarakter van onze organisatie ook een heel belangrijk punt. We bieden workshops aan en hebben een keer

per jaar ons internationale congres. Daar merk je elke keer weer dat het voor onze leden heel belangrijk en nuttig is om in twee dagen iedereen, van Engeland tot Roemenië, te kunnen spreken. Dat is een uiterst efficiënte manier, waarin wij een verbindende rol spelen.”

*Welke wensen heeft u voor de komende jaren?*

“Die liggen op dat gebied. Het in stand houden en het verder uitbreiden van het netwerk is een van de prioriteiten. Ik zie telkens weer dat dat voor onze leden van groot belang is. Ze hebben op een congres niet alleen contact met elkaar, maar ook met overheden en andere nationale en internationale partijen.”

*Geen lobbyorganisatie, maar...*

“Voor ons is het onderscheid heel helder, hoor. Wij hebben dankzij ons netwerk uiteraard wel toegang tot dezelfde partijen als een lobbyorganisatie als de EBU. Daardoor zitten we direct aan de onderhandelingstafel als het gaat om internationale regelgeving die voor onze leden van belang is. Wat we daar doen, is: feitelijke input leveren én uit de eerste hand geïnformeerd worden.”

*Het Register waarmee het ooit allemaal begon, overleeft dat u als directeur?*

“Dat is al geruime tijd een online database. Als ik nou op dat gebied nog een wens mag uitspreken, dan is het dat scheepseigenaren er meer gebruik van gaan maken. Aan de ene kant door de informatie over hun schepen online up to date te houden.”

### Niet echt geland

“Aan de andere kant wil ik dat wij hen op die manier gericht kunnen informeren over belangrijke ontwikkelingen. Dat de aanbevelingen van de schadepreventiecommissie die daar gepubliceerd worden als we zien dat er dingen fout gaan ook echt daar geraadpleegd worden door de scheepseigenaren. We merken dat die functie nog niet echt geland is.”

*Wordt de IVR zelf ooit overbodig? Is het werk ooit ‘af’?*

“We hebben onlangs een onderzoek onder de leden gehouden en daarin ook heel concreet de vraag gesteld: ‘Is deze organisatie nog van deze tijd?’ Dan stel je je kwetsbaar op, omdat er ook uit zou kunnen komen dat je heel erg gedateerd bevonden wordt. Maar meer dan 95 procent antwoordde positief.”

*Terecht?*

“Weet je, het zou kunnen dat mensen zeggen dat een lobbyorganisatie als de EBU volstaat. Maar daar hebben de verzekeraars en de experts geen stem in. Wij als IVR zijn een unieke organisatie die een unieke positie inneemt. En we worden kennelijk door onze leden nog steeds als relevant beschouwd. Dat betekent niet dat we op onze lauweren mogen rusten. We zijn constant bezig om te kijken hoe we het rendement van onze activiteiten voor onze leden verder kunnen maximaliseren. Je moet namelijk altijd kri-

“Waar belangen van schippers en verzekeraars samen komen, opereren wij”

tisch naar jezelf blijven kijken.”

*Kwam er ook iets negatiefs uit dat onderzoek?*

“Het moeilijkste onderdeel is: welke projecten pakken wij aan. Omdat onze ledengroep zo heterogeen is, zijn de belangen gewoon heel erg uiteenlopend. Dus niet iedereen heeft belang bij elke activiteit die we ondernemen. Onderwerpen aanpakken die iedereen aanspreken, lukt dus zelden. Maar dat begrijpt iedereen.”



**CHILLAND**



# Varen onder Chileense vlag

Het is misschien wel het meest internationale schip op de West-Europese binnenwateren, passend in de trend van meer buitenlandse invloeden in de binnenvaart. Aan boord van het ms Chilandia huizen drie nationaliteiten: een Slowaakse matroos en dito stuurman, een Chileense kapitein en een Hollandse schippersdochter met alle benodigde papieren.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenberg

Een relatieve buitenstaander zou wellicht kunnen denken dat het ms Chilandia Kaap Hoorn heeft gerond of het Panamakanaal is doorgevaren. In de mast op de voorplecht wappert immers de Chileense vlag. Dat zou een unicum zijn, een zeewaardig binnenvaartschip dat op eigen kracht de Atlantische Oceaan is overgestoken.

De scheepsnaam Chilandia is de perfecte weergave van een geslaagd huwelijk tussen een Nederlandse schippersdochter en een Chileense kapitein, dat door groot toeval en een broeierige Parijse liefde tot stand kwam. Beide landsnamen zitten erin verweven.

Het zit zo: Ulises Alexis Aibar Buigley (nu 57) kwam in 1984 in de Franse hoofdstad in contact met Betsie Lubbinge (nu 52) uit Meppel. Ulises ging om tal van redenen informatica studeren in Parijs, onder meer vanwege de greep van Chileense militaire machthebbers van destijds op de universiteiten aldaar. "Je kon daar niet zeggen wat je wilde, je voelde je onvrij", zegt hij daarover.

## De wereld zien

In Parijs werkte Betsie als au-pair bij een Frans gezin. "Ik had absoluut geen

zin om te gaan varen. Ik wilde Frans leren om stewardess te worden en had al gewerkt in een kibboets. Ik wilde wat van de wereld zien. Nooit gedacht dat ik ooit nog eens op een schip terecht zou komen."

Betsie en Ulises ontmoetten elkaar op Franse les, bij Alliance Française. De

'Veertig sluizen per dag, dan leer je het vak snel'

rest is geschiedenis. Betsie nam Ulises mee naar huis. Daar was in gesprekken thuis met haar vader Piet weleens de grap gemaakt wat nou erger zou zijn als huwelijkspartner voor één van zijn vijf dochters: een katholiek of een buitenlander? Betsie: "Nou, het werd dus een katholieke buitenlander."

Ulises, geboren in de noordelijke Chileense stad Antofagasta, werd omarmd in de schoonfamilie. Hij was dan wel elders geboren, maar zijn schoonvader was een open mens met de blik naar buiten gericht. Alleen >

## HIGHLIGHTS

'Als ik hier weg zou moeten? Prima, dan begin ik gewoon weer ergens anders'

'Ik wilde helemaal niet gaan varen. Maar Ulises zei: Als je vader als schipper kan varen, dan kan ik het ook'



dat varen? Betsie zag dat totaal niet zitten. Erfenisje van haar tijd op het internaat in Zwolle, waar ze opgroeide. “Je zag daar al op jonge leeftijd koppeljes ontstaan. D e ging met d e en samen zouden ze later wel het schip

## ‘Nederlandse jongens willen liever sturen dan boenen’

van hun ouders overnemen. Ik vond dat heel benauwend. Ik wilde de wereld ontdekken. Heerlijke tijd in Parijs gehad met veel feestjes.”

### Niet eeuwig feesten

Maar, vult haar man aan, je kunt niet eeuwig blijven feesten. Na een huwelijk in Terneuzen (Betsie: “Halverwege tussen Parijs en Meppel”) was er een moment van verantwoordelijkheidsbesef. Ulises: “Als je eenmaal getrouwd bent, moet je ook iets doen met je leven.”

Een leven op een schip kon Betsie niet bekoren. “Daarvoor moet je echt

schippersbloed hebben en dat had Ulises niet.” Vader Piet vroeg Ulises niettemin of hij het toch eens wilde proberen. “Ik dacht: ‘Als hij het kan, dan kan ik het ook’. Ik houd van dingen repareren als iets kapot is. Geduldig op zoek naar de oorzaak en het dan herstellen, dat vind ik altijd prettig. Niet zoals tegenwoordig die monteurs die aan boord komen en meteen hun baas gaan bellen voor instructies, omdat ze geen idee hebben. Ja zeg! Zo kan ik het ook. Nee, ik houd ervan eerst rustig te kijken wat er aan scheelt en dan de oplossing te vinden.”

Ulises was erg gesteld op zijn inmiddels overleden schoonvader. “Hij rookte als een kolenboot. Langs de ramen in het stuurhuis waren de pakjes Caballero een voor een neergezet. Maar: het was altijd gezellig aan boord.”

De vader van Betsie was bovendien de beroerste niet en had een goed koopmansinzicht. Hij kocht voor hen in 1989 een spits van 35 meter lengte voor 75.000 gulden. “Als het niet zou lukken, zou hij ‘m wel weer verkopen”, herinnert Betsie zich. “Het schip, onze eerste Chilandia, was bovendien niet duur. Laatst hebben we de onderkant van ons

huidige schip laten verven en toen waren we alleen al 60.000 euro kwijt.”

### Deukjes gevaren

Betsie had haar vaaruren gemaakt en het Rijnpatent op zak en beiden leerden van lieverlee het vak op de spits. “Ik heb wel een paar deukjes gevaren in het begin”, bekent Ulises, terugblikkend op die pionierstijd. Betsie vult aan: “De spits had geen kopschroef en het was vaak moeilijk manoeuvreren als we ergens moesten aanleggen. Desnoods dook ik met een touwtje in het water en zwom naar de kant om zo het schip vast te maken. In die tijd kon dat nog gewoon.”

Op hun eerste reis naar Lyon gingen vader en moeder mee om de jonge Chileense schipper te coachen. Betsie: “Veertig sluisen per dag, dan leer je het vak snel.”

Ze voeren met de eerste Chilandia tot 1995, waarna ze overstapten op het tweede schip van 80 meter met dezelfde naam. Rond de eeuwwisseling kreeg Betsie het echter benauwd, bang als ze was om haar oudste kind naar het internaat te zien gaan. Ze verkochten de Chilandia 2 en verkasten enkele jaren naar Chili. Daar openden ze aan het strand van de badplaats La





## HIGHLIGHTS

‘Mijn vader grapte weleens wat er zou gebeuren als een van zijn dochters met een katholiek of een buitenlander zou thuiskomen. Nou, het werd dus een katholieke buitenlander’

Nederland of België naar Duitsland of Frankrijk. Als retourlading nemen ze granen mee uit Frankrijk.

### Past in de trend

Betsie en Ulises varen samen. “Wel zo gezellig”, vindt Betsie. “Kan ik in mijn pyjamaatje ’s avonds gewoon naar boven lopen.”

Voor hun bemanning doen ze een beroep op een aantal Slowaken, van wie Stano al tien jaar bij hen in dienst is. Het past in de trend in de binnenvaart dat steeds vaker een beroep wordt gedaan op buitenlandse werknemers. Het zijn vooral Polen, Tsjechen, Bulgaren en Roemenen die de Nederlandse binnenvaart draaiende houden. De Telegraaf schreef onlangs dat de eerste Somalische kapitein, Fahmy Abdallah, zijn intrede heeft gedaan. De krant schat dat circa 30 procent van de banen op binnenvaartschepen inmiddels wordt ingenomen door buitenlandse matrozen, schippers en kapiteins.

Betsie en Ulises onderstrepen die trend – ze zijn er zelf het beste voorbeeld van. “Nederlandse jongens willen liever sturen dan boenen”, zegt Betsie over die ontwikkeling.

### Werken altijd hard

Volgens Ulises is die trend moeilijk te stoppen op de huidige arbeidsmarkt. Hij had behalve Slowaken ook al een Mexicaan en een Filipijn in dienst. “Slowaken werken hard en probleemloos. Met Nederlanders heb je vaak discussie, die willen niet altijd alles doen. Misschien passen zij minder bij ons.”

Nederlands personeel wil bovendien elk weekend thuis zijn. Of een avondje vrij kunnen nemen. “Dat gaat bij ons niet; wij werken volgens het systeem van drie weken op en drie weken af”, zegt Ulises. Veel Oost-Europese matrozen reizen per bus naar Nederland, een lange en slopende reis. “Onze Slowaakse bemanning heeft een eigen auto, waarmee ze elke drie weken heen en weer

rijden. Dat gaat snel en probleemloos.”

Ondanks zijn langdurige verblijf in Nederland heeft Ulises nog altijd de Chileense nationaliteit. De kinderen hebben een dubbel paspoort. “Toen ik in de jaren ’80 naar Nederland kwam, had ik zo Nederlander kunnen worden. Stom dat ik dat toen niet gedaan heb.” In 1990 vroeg de ambtenaar van de gemeente Meppel bij de aangifte van hun eerste zoon of hij geen Nederlander wilde worden. Toen was hij daar nog niet klaar voor, vond hij zelf.

In 1998 stond een ongelukje met overgelopen gasolie naturalisatie in de weg. Een jaar daarvoor kreeg hij namelijk een boete wegens het morsen in het water van een half liter olie door een bemanningslid (“Maar ik ben – terecht – als kapitein verantwoordelijk”). Hij kreeg een aantekening en moest daardoor jaren wachten.

In 2002 werd de verplichte inburgering voor buitenlanders in Nederland ingevoerd. Om legaal in ons land te mogen verblijven, moest Ulises een inburgeringscursus volgen. Ga daar maar eens aanstaan als schipper met een druk en varend bestaan.

### Onduidelijke vraagstelling

Hij mocht bij uitzondering examen doen zonder cursus te hebben gevolgd, maar zakte door de onduidelijke vraagstelling. In 2011 kreeg hij desondanks een verlenging van zijn verblijfsvergunning, maar voor een paspoort komt hij na dertig jaar nog altijd niet in aanmerking.

Ulises wil best Nederlander worden, voelt zich hier thuis, maar hij heeft ook zijn trots en principes. “Als ik hier weg zou moeten? Prima hoor, dan begin ik gewoon weer ergens anders.” Hij lacht: “Ha, dan heb ik hier ook geen schulden meer.” Betsie knikt instemmend. Dan pakken ze gewoon weer iets anders op. Want op de Chilandia, die wonderlijke vrijage tussen Chili en Nederland, varen vrije geesten. <

Serena een strandtent met allerlei kleine winkeltjes voor souvenirs en badkleding. Het werd geen succes.

### Geld overhouden

Ulises: “Chili was behoorlijk duur en het was crisis. Er ging meer uit dan er binnenkwam en dat kun je niet al te lang volhouden. Ik moest nog voldoende geld overhouden om bij de bank te kunnen aankloppen voor een lening voor een nieuw schip.”

Tijdens een overkomst naar Nederland verkende de Chileen de mogelijkheden voor herintreding op de arbeidsmarkt. Hij kon kapitein worden op een veerpont, zodat hij samen met Betsie en zijn kinderen Samantha, Jeremias en Paulina aan de wal zou kunnen wonen. Maar in het vijf leden tellende gezin werd democratisch gestemd over de gezamenlijke toekomst. Betsie: “Het werd vier stemmen tegen één, die van mij. De kinderen wilden naar het internaat, dus kochten we een nieuw schip.”

Dat werd de Chilandia 3. In 2006 kocht het varend echtpaar vervolgens de 135 meter lange Wilhelmina, die ze in 2007 andermaal omdoopten tot Chilandia, de vierde in de reeks. Sindsdien varen ze regelmatig bulkgoederen, vooral kolen, vanuit

## MS CHILANDIA

Bouwjaar:	2000 (onder de naam Wilhelmina)
Eigenaar:	U. Albar Buigley en E. Albar Buigley-Lubbinge
Tonnage:	3797 ton
Afmetingen:	135 x 11,45 x 3,42 meter
Vorststuwing:	2 x Caterpillar 1014 pk achterin, voorop 2x Scania 354 pk en 2x Veth-Jet kopschroeven



# Sendo voortrekker

Binnenvaartondernemers zijn vaak te behoudend in de omschakeling naar vergroening en verduurzaming, meent pionier Sebastiaan van der Meer van Sendo Shipping. Met de Sendo Liner introduceert het bedrijf een nieuw concept schip dat snel kan inspelen op innovaties.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

**D**at bij het oer-Hollandse industrieconcern VDL emissieloze vrachtauto's worden ontwikkeld, moet de binnenvaart tot nadenken stemmen. "Die kunnen 's nachts drie en straks misschien ook wel vier TEU vervoeren, zonder enige uitstoot en in een autonome variant", zegt Sebastiaan van der Meer (39). "Onze sector kon in het verleden door volume altijd schoner vervoeren dan het wegtransport. Maar door de komst van de Euro6-motoren en de komende overstap naar elektrisch in het wegtransport lijken we onderhand vervuilender per vervoerde container dan een vrachtauto. Wegtransporteurs zijn onze echte concurrenten."

Van der Meer heeft zojuist in razend tempo een college vernieuwing en verandering gegeven. Klimaatakkoorden, het terugbrengen van emissies, de berekening van de

milieuschade op basis van de vervuiling per vervoerde container, het hele maatschappelijke speelveld schreeuwt om groene aanpassingen. De binnenvaart is te behoudend naar zijn smaak, kijkt te veel naar problemen en te weinig naar oplossingen. Binnenvaartondernemers zijn vaak te veel bezig met de kostprijs, daar waar de markt spoedig vergroening als eis voor samenwerking zal stellen.

Bevlogen vertelt hij hoe hij met collega's spreekt, die moeite hebben met die energietransitie. "Ze vinden overal van alles van en reageren daarop met tegenzin. Nou mag je als bedrijfstak best een mening hebben, maar de markt bepaalt mede door regelgeving tenslotte welke richting het op gaat. Dan kunnen we wel blijven afwachten en vinden dat we gelijk hebben, maar opeens blijkt dat we te laat hebben ingespeeld op de verandering en lopen

## HIGHLIGHTS

'Er komt een schip uit dat 40 procent minder energie vraagt voor dezelfde lading containers'

'We zijn alle drie heel verschillend, maar gedrieën heel sterk. Daardoor is ons bedrijf gebouwd op drie sterke pijlers'

'Je moet goed blijven nadenken over slimme oplossingen en buiten de bestaande kaders denken'





# in de binnenvaart

we achteraan in plaats van voorop.”

## Geen plofkip meer

Hij verwijst naar de supermarkt: geen plofkip meer te krijgen. De kippenboeren produceerden op de snelst en zo voordelig mogelijke wijze kippenvlees. Door de slechte naam wil de consument het niet meer hebben. Alleen maken weinig mensen zich zorgen om de rest van het vlees. “Dit is dezelfde discussie, echter niet breed gedragen”, vindt Van der Meer. Zo’n trend voorspelt hij ook in de binnenvaart. Straks willen vervoerders alleen nog maar schone schepen en geen varende plofkippen meer. “In sommige opzichten doen we het, lijkt het, qua uitstoot slechter dan het wegtransport. Dan is het tijd om het roer om te gooien.”

Van der Meer wil de collega’s niet schofferen. Hij ziet het meer als het wakker schudden van de binnenvaart. Samen met zijn beide compagnons (broer Dominic en Edwin Groen) maakte hij van Sendo Shipping een pionier en wegbereider in transitie naar een groenere binnenvaart.

Daarin is volgens hem plaats voor een nieuw scheepstype, de Sendo

Liner, dat naar gelang de technische ontwikkelingen snel om te vormen is naar nieuwe en zuinige toepassingen. Het schip wordt gebouwd in het Roemeense Orsova en daarna medio volgend jaar in Nederland afgebouwd.

Gaan we van diesel en diesel-elektrisch naar elektrisch en voorsturing op basis van waterstof? Dan kan deze Sendo Liner relatief snel worden getransformeerd. Een technisch zeer wendbaar en flexibel schip dus.

Aanleiding voor de ontmoeting is de bouw van dit prototype, een schip van 110 meter dat tenminste 40 procent schoner moet gaan opereren op de route van zijn rederij tussen Rotterdam en het Groningse Westerbroek.

## Geheel nieuw ontworpen

De Sendo Liner is vanaf de tekentafel geheel nieuw ontworpen, dus geen verdere innovatie van een of meer bestaande schepen.

De vraag naar een nieuw en veel zuiniger schip is onder andere afkomstig van opdrachtgever MCS, dat eveneens te maken heeft met klanten die de vervuilende voetafdruk op de aardbol kleiner willen maken.

Tussen 2011 en 2014 werden alle

‘De markt zal spoedig vergroening als eis voor samenwerking stellen’

bedrijfs- en nautische gegevens van het motorschip Nadorias op de lijndienst tussen Westerbroek en Rotterdam nauwgezet bijgehouden in een computerprogramma. Na de ombouw van de Nadorias naar een dieselelektrische aandrijving werden tot en met 2016 opnieuw metingen uitgevoerd.

Daaruit bleek dat de Nadorias (110 x 11,45 meter, zeven jaar oud) bij een diepgang van 3,2 meter en een snelheid van 14 km/u (3,89 m/s) >

## VLOOT SENDO SHIPPING

### MS Fides en MS Nadorias

Bouwjaar: 2009  
Aantal TEU: 206, 3275 ton  
Afmetingen: 110 x 11,45 x 3,70 meter  
Voortstuwing: Mitsubishi 1700 pk  
Kopschroeven: Scania 485 pk

### MS Veritas

Bouwjaar: 1986  
Aantal TEU: 208, 3010 ton  
Afmetingen: 110 x 11,40 x 3,43 meter  
Voortstuwing: Caterpillar 2028 pk  
Kopschroef: DAF-Veth-Jet 480 pk

een opgenomen vermogen had van 400 kW. De computergegevens bleken slechts marginaal (1,5 procent) af te wijken van de praktijk.

Met die gegevens werd een zo zuinig mogelijk onderwaterschip (casco) ontwikkeld. Het prototype van de Sendo Liner krijgt binnen dezelfde lengte niet 13 lengtes aan containers, maar 14 TEU. Dat is binnen dezelfde lengtes en referentiekaders alleen al een winst van 8 procent aan benodigde energie. Daarbij komt op basis van ontwerpen met CFD (Computer Fluid Dynamics) en testen van dat ontwerp dat de Sendo Liner moet worden uitgevoerd in een dubbelschroefs systeem.

### 40 Procent minder energie

Dit ontwerp heeft 32 procent minder vermogen nodig bij dezelfde diepgang, snelheid en waterdiepte onder de kiel ten opzichte van de Nadorias. Als je daarbij de 8 procent winst optelt van de extra lengte containers, dan komt

nieuwe vindingen en toepassingen, zoals dieseldirect, dieselelektrisch of zelfs (gedeeltelijk) emissieloos, bijvoorbeeld door zonne-energie, LNG of waterstof. Maximale flexibiliteit dus. Grote en lastige conversies bij conventionele schepen vertragen volgens Van der Meer die verduurzamingsslag in de huidige binnenvaart.

Aan de Sendo Liner hoeven geen grote aanpassingen te worden gedaan. Elke configuratie is mogelijk en

snel uitvoerbaar. Koelwaterfaciliteiten, kabelbuizen van voor naar achteren, de routing van het uitlaatgassysteem, ventilatie, enzovoorts zijn voorbereid op snelle aanpassing. Zelfs voor de toepassing van waterstof (H<sub>2</sub>O) zijn toekomstmaatregelen getroffen.

In het ontwerp van de Sendo Liner is gekozen voor twee kleinere voortstuwingsmotoren van 300 kW. Dit zijn vrachtwagenmotoren die geschikt zijn gemaakt voor marine toepassing. De

uitstoot staat gelijk aan de Euro6-normen voor vrachtwagens.

### Vier identieke motoren

Met 600kW hoofdvermogen is de Sendo Liner aanzienlijk lichter gemotoriseerd dan conventionele schepen, die vaak door motoren met een vermogen van 1100 kW worden aangedreven.

Met een speciaal schroefontwerp en een daarbij behorende reductie (tandwielkast) lopen de motoren zo efficiënt dat het resulteert in een zeer gunstig brandstofverbruik en veel minder uitstoot.

Op het voorschip worden dezelfde zuinige motoren geplaatst voor de boegschroeven. Met vier identieke motoren wordt het onderhoud vereenvoudigd en dalen de kosten.

De dubbele uitvoering heeft als groot voordeel dat bij een storing of defect aan een van de voortstuwingsmotoren er altijd een back-up is. Moet een van de motoren worden vervangen, dan is dat binnen een uur of zes gepiept.

De Sendo Liner of een van de

‘Als een ander het straks nog beter doet, dan zeg ik: super!’

daar een schip uit dat 40 procent minder energie vraagt voor dezelfde lading containers.

Behalve de romp is er aandacht besteed aan veel meer vernieuwingen. De ontwikkelingen in de energiesector gaan zo snel, dat een nieuw schip niet tot in lengte van dagen moet vastzitten aan een eenmaal gekozen voortstuwingsstelsel.

Van der Meer gaat uit van een schip dat snel kan worden aangepast aan





seriematig gebouwde schepen na het prototype hoeft – behalve bij periodieke keuringen of grote schades – dus niet meer naar een werf.

Verder wordt het schip dubbelwandig gebouwd, zowel in ladingzone als in de machinekamers. Waterlekkages kunnen het ruim of de machinekamers dus eigenlijk niet meer bereiken.

Het ontwerpen is volgens Sebastiaan van der Meer het gevolg van “een heel technische inslag en van veel vallen en opstaan, van leren in de praktijk”. Schepen knapten de mannen van Sendo Shipping het liefst zelf op. “Dennebomen zetten, autokranen maken, elektriciteit, vloeren leggen, ballastsystemen aanleggen, hermoteriseren, we deden vroeger alles zelf.”

### **Goed blijven nadenken**

Het geheim is naar zijn zeggen om goed te blijven nadenken over slimme oplossingen en buiten de bestaande kaders te denken. “De ruimtevaartorganisatie NASA heeft ooit een heel team van

knappe koppen aan het werk gezet om een oplossing te vinden voor een balpen, die in de ruimte niet bleek te werken. Weggegooid geld. De Russen bedachten dat je net zo goed een potlood kon gebruiken. Goed blijven nadenken dus waarmee je bezig bent.”

Midden in de crisistijd werd het familiebedrijf overgenomen en richtte hij in 2009 samen met broer Dominic Sendo Shipping op. In 2015 is Edwin Groen, die destijds al negen jaar zijn eigen binnenvaartonderneming had, mede-eigenaar geworden en zijn de schepen samengevoegd tot het huidige Sendo Shipping. Hun namen zitten in de bedrijfsnaam verwerkt. “We zijn alle drie heel verschillend, maar gedrieën heel sterk. Daardoor is ons bedrijf gebouwd op drie sterke pijlers.”

Sindsdien zijn ze met de Veritas en met twee jonge schepen, in casco gebouwd in China, uitgegroeid tot een rederij met 24 man in dienst, volledig bestaand uit Nederlands personeel. Daarin is ruimte voor ieders ambitie. “Samen met onze club mensen zijn we

in staat dagelijks een topprestatie neer te zetten en daar zijn we trots op.”

Als het aan Van der Meer ligt, dan groeit het bedrijf de komende jaren flink, mede dankzij de energietransitie. “Een schip is een serieus bedrijf. Daarvoor kun je maar beter een plan maken.”

### **Meer kosten maken**

Bang om voorop te lopen op weg naar een snellere vergroening, is Sendo Shipping allerm minst. “Ik weet dat we met ons prototype van een nieuwe lichte groene schepen voor de troepen uit lopen en waarschijnlijk meer kosten maken dan de mensen die ná ons de stap naar verduurzaming zetten. Geeft niks”, zegt Van der Meer. “De eerste bomen in het bos vangen de meeste wind op. En als een ander het straks nog beter doet, dan zeg ik: super. Zo lang het maar niet op subsidie draait, want dat is niet eerlijk. Uiteraard is een subsidie een mooie beloning voor ondernemerschap. De binnenvaart moet echter eigenlijk zonder extra geld kunnen draaien.” <

# ‘Geen tijd voor een operatie aan de knie’

Iedere ochtend om zeven uur wordt Alfons Moordtgat door een van zijn zonen met de auto van huis gehaald en naar zijn scheepsherstellingsbedrijf gebracht. Een vast ritueel. En allesbehalve normaal. Want Moordtgat senior is inmiddels... 90.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

**T**ot een uur of drie blijft hij op het bedrijf aan het Tweede Havendok van Antwerpen, dat hij in de loop der jaren heeft uitgebouwd tot een onderneming met zes stevendokken. Daarin worden alle schroefherstellingen uitgevoerd. Tot een maximale scheepsbreedte van 17.30 meter.

Met voldoening kijkt Moordtgat uit op zijn florierende bedrijf met 25 medewerkers. Rond het middaguur wordt hem een warme dis gebracht. Om drie uur is het mooi geweest. Dan is hij moe en wordt hij weer naar huis

mijn grootvader. Hij werd toen het hulpje bij een plaatselijke smid. Deze ambachtsman bracht hem de kunde en de liefde bij voor het smedersvak. Daar behaalde hij ook het diploma hoefsmid. Zelf de ijzers smeden en de paarden beslaan.”

## Repareerde dingen

“Maar pa zag toen wel in dat het met de gebruikspaarden na de oorlog achteruit ging. In die tijd had hij veel contact met schippers. Die ontmoette hij in de kroeg. Hij repareerde wel eens dingen voor hen en dat werd al gauw doorverteld. In 1947 richtte hij zijn eigen scheepsherstellingsbedrijf op. Dankzij de bloei van de binnenvaart beschikte hij na enige tijd over genoeg middelen om uit te breiden en te innoveren. Zo maakte het smidsvuur plaats voor draaibanken en lasapparaten.”

Zoon Alfons Moordtgat was als jongen een slimme, handige vent. Hij volgde de avondschool en verdiende een aardig frankske op schepen. “Schippers kunnen moeilijk van de lading afblijven. Maar die lading was altijd verzegeld. Ik was er erg handig in om die zegels te verbreken en daarna weer onzichtbaar te herstellen. Zoiets gaat natuurlijk snel van mond tot mond. Voor elke verzegeling kreeg ik twintig frank. Dat geld ging naar mijn spaarboekje. Ik heb honderden van die verzegelingen gemaakt.”

Het was dan ook al snel duidelijk dat de in 1927 geboren Alfons na het overlijden van vader Gerard de zaak zou overnemen. Als eerste in Antwerpen nam hij in 1972 een stevendok in gebruik, een kort drijvend droogdok waar schepen met alleen de kop of kont uit het water getild worden om aan een schroef, roer of boegschroef te kunnen werken. Inmiddels beschikt Moordtgat over zes stevendokken, die bijna elke dag vol liggen met schepen. Ook Alfons' kinderen en kleinkinderen voelden zich geroepen tot het vak; de zonen Rick en Gerard en een kleindochter zitten inmiddels in de leiding van de onderneming.

## Stillekens minder

Maar kapitein is en blijft voorlopig Alfons Moordtgat. Hoe lang nog? “Dat weet ik niet. Ik word stillekens aan minder. Wij zijn als mens geschapen voor vijftig jaar. Daarna begint de achteruitgang. Ik heb vijftig jaar Belga gerookt. Ik ben er 25 jaar geleden mee gestopt. Maar door dat roken heb ik nu heel weinig lucht. Ik heb hier een pufferke liggen. Daarmee krijg ik weer wat lucht. De trap opkomen, ja, dat lukt nog net. Stapke voor stapke. Ik vertik het om een traplift aan te brengen. Bovendien wil mijn linker-knie haast niet meer. Tijdens een familiefeestje, vijftien jaar geleden, deden we spelletjes. Ik moest toen een kozakkendans doen. Welaan, dat deed ik. Maar toen vloog het erin. Meniscus stuk. Opereren? Nee! Daar heb ik geen tijd voor.”

‘Zolang ik het kan volhouden, ga ik door’

gebracht. “Zolang ik dit kan volhouden, ga ik door.”

“Kijk, zo is het begonnen”, zegt Moordtgat, wijzend op een paar oude foto's. Zeventig jaar geleden begon vader Gerard Moordtgat -in 1900 geboren in Haasdonk- een scheepsherstellingsbedrijf. “Dat was gans wat anders dan waar hij voor was opgeleid. Hij was de tweede zoon van een dorpsbakker. Maar al in zijn jeugd jaren maakte hij duidelijk dat hij geen interesse had in het beroep van





# Brand aan boord is prima te voorkomen

De vertegenwoordiger van de scheepsverzekeraar die een binnenvaartschipper het meeste ziet, is de expert. Bij schade, maar steeds vaker ook voor preventie. In dit magazine bespreekt Rob Jans een hete kwestie: brandpreventie.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

**A**ls een schip voor reparatie naar de werf moet, is dat net even iets anders dan wanneer een auto naar de garage gaat. Volgens expert Rob Jans snappen schippers dat doorgaans heel goed. Maar niet altijd. En dat kan leiden tot problemen. Bijvoorbeeld als er tijdens de reparatiewerkzaamheden of na sluitingstijd van de werf om vijf uur brand uitbreekt. Het toverwoord: preventie.

“Het eerste wat je van de schipper mag verwachten is dat ie zorgt dat de blusmiddelen up to date zijn en paraat liggen. Wij zien nog weleens dat mensen pas maatregelen gaan nemen als er brand ontstaat. Dan ben je dus te laat.”

*Even terug naar het begin. Wie is er verantwoordelijk?*

“Ik vind het normaal dat de schipper tijdens werkzaamheden aan boord is, ook als het schip op de werf ligt. En verder spreek je met elkaar brandwacht af. Maar stel dat de werkzaamheden op vrijdagmiddag om vier uur afgelopen zijn. Iedereen rent van boord af, want ze willen naar moeder de vrouw of een lekker potje bier gaan drinken. Wat gebeurde er? In de machinekamer lag wat vet, een laagje olie, van alles. Het

smeulde en kwam pas later tot ontbranding. En de hele machinekamer brandt af. Wie is dan verantwoordelijk?”

*Zeg het maar.*

“Ik heb het vroeger, toen ik nog op een werf werkte, weleens meegemaakt. Een brandschade van tienduizenden euro. Dat kan dan tamelijk hoog oplopen tussen de verzekeraar van de schipper en de verzekeraar van de werf.”

*Je zou kunnen zeggen: dan kost het de schipper dus niets...*

“Maar dat is dus onzin. Bij een machineschade betaal je zelf vaak al een bepaald afschrijvingspercentage en wat te denken van het tijdverlies wat je lijdt? Bij een brandschade ben je soms wel enkele weken kwijt voor reparatie.”

## Wordt nooit beter

“Maar veel erger: je wilt gewoon geen brand aan boord. Daar zit helemaal niemand op te wachten. Je wordt nooit beter van een schade, dus ook niet van een brandschade.”

*Helder. Wat moet de schipper doen om het te voorkomen. Aan boord zijn hebben we genoteerd.*

“Wat mij betreft moet er iemand aan boord zijn, ja. De schipper, of een

matroos, in elk geval een verantwoordelijke. Er moet een brandwacht worden aangesteld zodra er las- en brandwerkzaamheden verricht zullen gaan worden. Lassen, slijpen, branden, bij alles waar vonken bij vrijkomen. Ik zou altijd een voorkeur hebben voor een eigen brandwacht, want die kent het schip van haver tot gort. Maar er wordt vaak afgesproken dat de reparateur het regelt. In zo'n geval ga je van tevoren samen zitten. De schipper/brandwacht en de reparateur en dan spreek je af wie het gaat doen.”

*En wat is de rol van de schipper als de werf brandwacht houdt?*

“Zorgen voor blusmateriaal. Ik zeg: begin met de waterslang, want die levert bij gebruik de minste schade op. Verder zijn er de verplichte brandblussers aan boord. Zorg dat die op de goede plek zijn. En zorg dat je de juiste brandblussers hebt. Je hebt immers schuimblussers, poederblussers en CO<sub>2</sub>-blussers. De CO<sub>2</sub>-blussers zou ik gebruiken als er iets met de elektra gebeurt. Al moet je er ontzettend mee opletten in kleine ruimtes, want CO<sub>2</sub> onttrekt zuurstof aan de ruimte en in een kleine ruimte kan dan kans op verstikking ontstaan.”

*Wat als je moet kiezen tussen schuim- en poederblusser?*

“Daar zit een groot verschil tussen en daar wordt lang niet altijd voldoende over nagedacht. Je kunt met allebei

## HIGHLIGHTS

‘Een poederblusser is in sommige gevallen effectiever dan schuim’

‘Als je twee centimeter water op het vlak zet, is er niets aan de hand’





prima blussen. Schuim koelt de hele omgeving en dekt de brandhaard helemaal af. Poeder daarentegen kun je gericht mee koelen. Alleen, en dat vergeten mensen weleens, poederschuim zit vol chemicaliën. Als je niet zorgt dat je door middel van drogers

dan schuim.”

*Goed, de brandwacht is afgesproken, de slang ligt klaar, de blussers staan gereed. Nog meer?*

“Zeker. Wij keuren ook en één van de keuringseisen is dat ventilatieopeningen die zowel voor als achter in de

machiniekamer zitten moeten kunnen worden afgesloten. Met schuiven, kleppen, plaatjes, hoe je het maar wilt noemen. Als wij dat bij een inspectie voorschrijven, zie ik de schipper maar al te vaak zijn voorhoofd frosen. Ik leg dan uit dat ik een man van de

praktijk ben en letterlijk heb meegeemaakt bij een brand dat die stikte toen alle schuiven dicht werden gezet. ‘Jij bent helemaal gek’, zeggen ze dan.”

*Dat zie je zelf anders?*

“Laat ik het zo zeggen: juist als het schip voor een reparatie bij de werf is en er is de mogelijkheid dat er brand ontstaat, zorg dan in elk geval dat de brandkleppen op hun plek zijn. Die zwerven doorgaans door de hele machiniekamer heen, of liggen in een kastje. Dan zeg ik: ‘Zoek ze even op en leg ze waar ze moeten zijn’. Kleine moeite en je kunt er misschien veel ellende mee voorkomen. Wat ik zeker weet: als er brand uitbreekt en je moet ze dan gaan zoeken, dan ben je te laat.”

*Wanneer beslis je of je gaat rennen?*

“Ik ga als expert niet op de stoel van de brandweer zitten, dat is een ander vak. Ik weet wel dat de brandweer negen van de tien keer zegt: ‘Ga er maar uit, zet alles dicht en rennen.’”

### Verstand gebruiken

“Bij een klein brandje doe je dat natuurlijk niet. Zie je dat ergens iets smeult, dan blus je het. Het zal in de praktijk moeten blijken wat de beste aanpak is. Ik zou zeggen: gebruik je verstand en realiseer je dat een mensenleven altijd meer waard is dan materiaal.”

*Je verstand gebruiken lijkt sowieso de rode draad...*

“Klopt. Goede afspraken maken en je verstand gebruiken. Nog een voorbeeldje. Stel dat je het vlak van het schip moet verdubbelen. Daar zit vaak een laag vet op, dat vlam vat als je gaat lassen. Als je er twee centimeter water op zet, is er niets in de hand. Afdekken is sowieso belangrijk. Van de motoren, maar ook van de ramen van de woning. Want een vonkje zorgt zo voor ellende. Als je dat op je raam krijgt, brandt het in en krijg je het er nooit meer uit. Zonde!”

*Heb je nog een laatste boodschap?*

“Ga als er gewerkt wordt niet in de stuurhut zitten. Wees alert op de punten waar gewerkt wordt. Je kunt wel denken: het komt wel goed. Maar als je dat denkt, komt het juist niet goed.” <

‘Je wordt nooit beter van schade, ook niet van brandschade’

binnen een paar uur alles droogt, dan gaat alles roesten. Tot de binnenkant van je motoren aan toe. Dan ben je naar de werf gekomen om een schade te repareren, heb je een brand geblust, denk je er van af te zijn en kan het zomaar zijn dan je een halfjaar later met een nog veel grotere schade weer naar de reparateur moet.”

### Gerichter blussen

*Je zou als leek zeggen: beter maar niet gebruiken dan.*

“Helaas is dat te makkelijk. Een poederblusser is goedkoper, hij is makkelijker in gebruik en, vooral, je kunt er dus gericht mee blussen. Daarmee is ie in sommige gevallen effectiever

U bent van harte  
welkom op onze  
stand (nr. 4032)  
op Boot Holland  
9 t/m 14 februari  
in de WTC Expo  
te Leeuwarden.

# ACHTERAF EROM LACHEN, DAT KAN GELUKKIG. MET TVM ACHTER MIJ.

Als binnenvaartschipper op een koppelverband is Kees de Vries verzekerd bij TVM verzekeringen. Zijn ouders en grootouders kozen in hun tijd voor Noord Nederland en ook Kees kiest voor een coöperatieve verzekeraar. Kees: "Mijn opa was zelfs betrokken bij de oprichting van de onderlinge. Dus toen ik acht jaar geleden de Lemsteraak kocht, ging die daar vanzelfsprekend ook in de verzekering. Alles wat ik koop dat drijft, dat verzeker ik bij TVM!"

"Ik verwacht dat ze er staan bij een noodgeval. Vorig jaar heb ik een klappertje gemaakt, botsing bij de HT-race, toen waren ze even niet blij met mij", zegt Kees lachend. Dat hij erom kan lachen, geeft aan dat de zaken goed zijn afgehandeld. "Beter word je er nooit van, maar er is een verschil tussen oplossen en goed oplossen. Dit is goed opgelost: snel en kordaat."

#### Wilt u meer weten?

Neem dan contact op met de pleziervaartspecialisten bij TVM verzekeringen via (0528) 29 27 50 of [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl)

MET TVM ACHTER JE STA JE STERKER.