

TVM

SCHEEPVAART



Op surveillance met de waterpolitie

‘Te weinig bemanning op schepen gevaarlijke trend’

PLUS



Dominic Schrijer:
Burgemeester van de binnenvaart



Jan van Waterschoot:
‘Extra service voor klanten TVM Belgium’



Aris Schriek:
‘Wij bieden iedereen een luisterend oor’



4

Handhavend opsporen met de waterpolitie

Het grote personeelstekort in de binnenvaart is een van de belangrijkste trends waar de politie te water op dit moment mee te maken heeft. TVM Scheepvaart ging een dag mee op surveillance met patrouilleboot P94.



8

BURGEMEESTER VAN DE BINNENVAART

Een schipper vroeg aan de voorzitter van de Koninklijke BLN-Schuttevaer, Dominic Schrijer, bij zijn installatie waarom hij overstapte naar de binnenvaart. Schrijer antwoordde dat hij burgemeester van Zwijndrecht was en dit nu is van de binnenvaart.



26

BEPERKING AANSPRAKELIJKHEID OP DE SCHOP

Met de inwerkingtreding van het CLNI 2012 zijn de limieten voor de beperking van de aansprakelijkheid fors aangepast. Peter den Haan en Vivian van der Kuil van advocatenkantoor AKD geven een uitleg.

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

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

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

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

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





18

'POSITIVO-DAG' BIJ INTERNAAT PRINSES MARGRIET

Internaat voor schippersjeugd Prinses Margriet heeft te kampen met een teruglopend aantal kinderen. Locatiemanager Miranda Samsen gelooft in de toekomst voor het internaat en stelde een 'positivo-dag' in.



14

BN'ER MET BOOT

Jan Slagter ontdekte op late leeftijd het plezier van het varen. De reden: de omroep-directeur kan niet zwemmen en vreesde altijd voor ongelukken.



30

HERINNERINGEN

Familiebedrijf Zikking en Schriek. De derde en vierde generatie, Aris en Bas Schriek, staan hier aan het roer.

VAN DE DIRECTIE



Het zal iedereen die werkzaam is in de binnenvaart niet ontgaan zijn dat er sinds 1 juli een herziening van de aansprakelijkheid in de binnenvaart van kracht is, het CLNI 2012. Dat betekent nogal wat.

De geldende limieten waren eigenlijk altijd vrij laag, zeker in de publieke opinie die beïnvloed werd door incidenten zoals de schade aan de stuw Grave in 2016. Een Duits motortankschip ramde destijds in dichte mist de stuw, waardoor vijf jukken beschadigd raakten en het waterpeil in de Maas over 25 kilometer met ongeveer drie meter daalde en de scheepvaart tijdelijk werd gestremd.

De stevige verhoging - ruwweg een verdubbeling - van de aansprakelijkheidslimieten is derhalve verklaarbaar. De maatregel heeft vanzelfsprekend ook impact op TVM. Eerder deze maand hebben we een interne informatiesessie gehouden met advocaat Pieter den Haan van AKD voor onder andere onze schadebehandelaars en accountmanagers. De effecten van de nieuwe regelgeving zullen ook wij in de

'Herziening van aansprakelijkheid in binnenvaart betekent nogal wat'

komende jaren gaan merken. Een verhaal over CLNI 2012 kunt u verderop in dit magazine lezen.

Vanuit TVM zullen we nog nadrukkelijker gaan inzetten op schadelastbeheersing en preventie als belangrijke middelen om het rendement te verhogen. We zullen daartoe nieuwe initiatieven ontplooiën, vooral ook om onze klanten te helpen.

Om een voorbeeld te noemen: we krijgen nu nog altijd meerdere meldingen per jaar binnen van stuurhutschades die ontstaan zijn doordat schippers door hun drukke werkzaamheden vaak onvoldoende oog hebben gehad voor wijziging in de waterstanden of hun actuele doorvaarthoogte. Een goede reisvoorbereiding, bijvoorbeeld aan de hand van het afwerken van een checklist, is daarbij essentieel. Daarmee kunnen echt schades voorkomen worden, daar ben ik heilig van overtuigd.

Ik wens u veel leesplezier.

Hendrik de Jonge
directeur

COÖPERATIE



12

TVM BELGIUM IN BINNENVAART

TVM Belgium heeft haar verzekeringsaanbod uitgebreid met 'totaalpolissen' voor binnen- en pleziervaart. Jan van Waterschoot en Hendrik de Jonge geven een toelichting.



24

TVM AANWEZIG BIJ SNEEKWEEK

Tientallen gasten van TVM waren aanwezig op het Starteiland bij het spektakel op het Friese water. Een groot succes!



25

COLUMN PETER VAN DAM

Taalgebruik, punten en komma's in een overeenkomst kunnen grote juridische gevolgen hebben. Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.



34

EXPERT AAN HET WOORD

Gemakzucht of onwetendheid is vaak de oorzaak van schade aan de flexibele koppeling. Rob Jans bespreekt dit ondergeschoven kindje.



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.

‘Te weinig bemanning op





schepen gevaarlijke trend'

Het grote personeelstekort in de binnenvaart is een van de belangrijkste trends waar de politie te water op dit moment tegenaan loopt. “Steeds vaker zien we dat schepen te weinig bemanning aan boord hebben. Het is een van de zaken waar we scherper op zijn.” TVM Scheepvaart ging mee op surveillance met de patrouilleboot P94 vanuit Nijmegen.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Glenn Wassenbergh





Hoofdagent Pieter, vanuit privacy-oogpunt geen achternaam, is zelf opgeleid tot binnenvaartschipper en maak je niets wijs over wat er op de grote rivieren gebeurt. In de stuurhut van de snelle Stan Patrol P94 vertelt hij over het politiewerk op de grote rivieren. “Onze primaire taak is handhavend opsporen; dus vanuit handhaving naar de opsporing. We houden ons onder andere bezig met de bemanning en de vraag of er voldoende bemanning aan boord is. We zijn ook steeds meer bezig met malafide bedrijfsvoering. We zoeken uit welke bedrijven structureel onderbemand varen en als het kan, treden we daar tegenop.”

In de stuurhut van de P94 wijzen de agenten op de gevolgen van het grote personeelstekort in de binnenvaart voor de veiligheid op de grote rivieren. Pieter: “In de huidige tijd is het in de binnenvaart moeilijk om aan personeel te komen. Er zijn veel bedrijven die het wel structureel voor elkaar hebben, maar er zijn ook bedrijven die bewust onderbemand varen. Dat zijn de ondernemingen die wij er proberen uit te vissen. Het riskante van malafide bedrijfsvoering is dat rederijen bewust schepen

onderbezet laten rondvaren. Dat is een behoorlijk risico als het gaat om veiligheid op de hoofdvaarwegen. Ook daarom zitten we daar bovenop.”

De waterpolitie heeft een groot netwerk op het water waaruit regelmatig zeer bruikbare tips komen, waardoor er gericht opgetreden kan worden. “De meest opvallende trend als het om het politiewerk gaat, is op dit moment toch wel de bemanning. Over het algemeen is het technisch altijd wel in orde op de schepen.”

Hoe veilig zijn de Nederlandse rivieren met steeds meer binnenvaart?

“De vaarwegen zijn zeker veilig, Ondanks de toegenomen drukte. Als je goed gaat kijken, dan zijn er de afgelopen jaren wel wat aanvaringen geweest, vooral in het donker, ondanks alle veiligheid. Er is een nieuwe generatie schippers die het toch anders doet en vooral vaart op de computer. Er wordt steeds meer op de AIS gevaren en op schermen gekeken, waar je vroeger nog naar buiten ging om te kijken of er daadwerkelijk een schip voer. Het risico wordt groter, dat je echt iets over het hoofd ziet. Ik ben zelf nog redelijk

klassiek opgeleid, met: ‘op je radar kun je vertrouwen, want die geeft een waar beeld’. Ik ben gewend dat als je een haven uitvaart er altijd nog iemand voorop het schip staat, zodat je zicht hebt op de overige scheepvaart. Ik denk dat dat steeds minder gebeurt.”

Ondertussen zoekt de P94 over de Waal, een van de drukst bevaren rivieren van Europa. Af en toe is er een groet voor een passerend schip, want de professionals van de waterpolitie kennen de meeste schippers en de meeste schippers kennen de politiemensen. Op de dag dat TVM Scheepvaart meevaart is het rustig. Geen enkele aanleiding om een schip te controleren.

Politieaanman Pieter noemt de samenwerking met de passerende schippers professioneel: “We doen ons werk en zorgen voor zo weinig mogelijk openthoud. Checken de documenten en kijken of er bijvoorbeeld nog boetes openstaan. Ook de certificaten inspecteren we. Dat verloopt professioneel, we zijn specialisten die ons werk doen. Voor mij persoonlijk is het handig dat ik zelf vanuit de binnenvaart kom. De schipper heeft dat snel in de gaten.”



DIENST WATERPOLITIE

De Dienst Waterpolitie is bij de vorming van de Nationale Politie ondergebracht bij de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. De dienst is primair gericht op de beroeps- en recreatievaart op de hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen, ruime vaarwateren, ziet toe op de naleving van de regels en is onder andere verantwoordelijk voor de afhandeling van scheepsongevallen. Op de overige wateren in Nederland, zoals recreatieplassen, zijn de regionale eenheden verantwoordelijk voor het toezicht op de recreatievaart. Incidenteel biedt de Landelijke Eenheid hier op verzoek van de regionale eenheden ondersteuning. Te denken valt hierbij aan overlast recreatiegebieden, dregwerkzaamheden of scheepsongevallen.

Ook de politiezorg op de Noordzee buiten de kustlijn (territoriale wateren), valt onder de verantwoordelijkheid van de nationale Politie (landelijk parket).

Naast het water zijn ook de andere transport modaliteiten 'weg', 'spoor' en 'lucht' ondergebracht bij de Dienst Infrastructuur.

Ook bij de politie zelf is de afgelopen jaren veel veranderd. De politie te water is nu onderdeel van de dienst Infrastructuur van de Nationale Politie en na een onrustige opstart, is er nu een stabiele organisatie. Schippers herkennen de professionaliteit van de politiemensen.

Pieter: "In de manier van omgang merk je wel dat je samen in die sector zit. Je vaart samen, wij hebben een taak met betrekking tot controles, maar we gaan over het algemeen altijd wel op een respectvolle manier met elkaar om."

Nijmegen ligt maar luttele kilometers van de grens en dus werken de Nederlandse politiemensen ook nauw samen met hun Duitse collega's van de Wasser-schutz. Het gaat vooral om informatie delen. Verdachte situaties signaleren."

Wat voor preventietips heb je voor binnenvaartschippers?

"De zwemvesten. Ik begrijp van veel schippers dat ze niet gewend zijn om die te dragen. Toch zie je ook wel dat de trend doorzet dat de vesten steeds vaker worden gedragen. We kunnen allemaal zwemmen, maar op het

moment dat je wel uitglijdt en je neemt iets met je hoofd mee, een bestekrandje bijvoorbeeld, dan is het wel van belang dat je een vest om hebt."

In de stuurhut van de politieboot komt een van de collega's van Pieter nog met een tweede preventietip. Aanvaringen die ontstaan door miscommunicatie. Pieter: "Soms vindt er een aanvaring plaats. Als je dan vraagt hoe die is ontstaan en doorvraagt hoe de communicatie is geweest, dan blijkt juist die heel gebrekkig. Dus ook een tip naar de schippers is om goed te blijven communiceren met elkaar. Je bent aan het varen, je moet ergens een haven in en je ziet een ander schip varen, zoek dan even contact. Dat kan heel veel schade voorkomen."

Dat gaat nog wel eens fout?

"Ja, als we gaan kijken naar een aanvaring en we beginnen met de afhandeling, dan komt het regelmatig naar

voren dat er op de verkeerde kanalen is gecommuniceerd. Of we gaan er maar gewoon vanuit dat we elkaar begrijpen, dat is het ook vaak. Dan kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan, dus dat kan zeker een stuk beter."

We varen terug naar de aanleg-

“Steeds vaker zien we dat schepen te weinig bemanning aan boord hebben”

plaats van de politie. Het is een rustige surveillance geweest. Hoofdgagent Pieter roert tevreden in zijn koffie. "Het mag hier dan de slagader van de Europese binnenvaart zijn, het professionele niveau van de binnenvaartschippers is hoog. Juist daardoor is er meer tijd om ons met excessen als te weinig bemanning bij malafide bedrijven te bemoeien. Dat gaat echt om veiligheid." <



Burgemeester van de binnenvaart

Dominic Schrijer verruilde dit voorjaar het ambt van burgemeester van Zwijndrecht voor het voorzitterschap van de Koninklijke BLN-Schuttevaer. Hij voorziet een 'gouden toekomst' voor de binnenvaart, mits de juiste zaken in gang worden gezet.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijbergen

Een schipper vroeg Dominic Schrijer bij zijn installatie op de man af waarom hij geen burgemeester wilde blijven en overstapte naar de binnenvaart. "Dat was toch geen promotie, vond hij", vertelt Schrijer in zijn werkkamer aan de Oude Maas in Zwijndrecht, met het zicht op de stad Dordrecht.

"Ik heb de man uitgelegd dat ik burgemeester wás van Zwijndrecht en nu burgemeester bèn van de binnenvaart. Dat is óók een heel grote gemeenschap met veel parallellen met een gemeente. Alleen heb ik nu niet te maken met burgers maar met leden, die net als de inwoners van een gemeente aandacht vragen."

Het voorzitterschap is voor Schrijer, die ruim 25 jaar in het lokaal bestuur werkte en onder meer wethouder en locoburgemeester in Rotterdam was, geen volledige baan. "Maar net als een burgemeester moet je er in de binnenvaart zijn voor je leden. Niet voortdurend, maar je moet er staan als er iets aan de hand is."

Gezamenlijk overleg leidt tot een positief resultaat

Hij wijst op een bierviltje dat voor hem op tafel ligt en de kern van zijn bestuursstijl weergeeft. Schrijer schreef bij zijn afscheid een boekje over het zogenoemde Rijnlands Model, waar alle partijen in de samenleving of met eenzelfde problematiek samenwerken. Op het bierviltje staan alle betrokken partijen rondom de samenleving

afgebeeld, die met z'n allen moeten samenwerken: burgers, politiek en overheden, maatschappelijke organisaties en ondernemers.

"Als je gezamenlijk overlegt wie wat doet om een maatschappelijk probleem op te lossen en iedereen ook echt meedoet, dan ontstaat uiteindelijk een positief resultaat voor iedereen", verduidelijkt hij. Schrijer wijst erop dat hij dat model onder meer in Zwijndrecht met succes toepaste om de criminaliteit in zijn gemeente terug te dringen. De misdaadcijfers namen tijdens zijn burgemeesterschap met 25 procent af.

Hij schetst hoe hij in het najaar van 2018 werd benaderd om ook te solliciteren naar het voorzitterschap van de Koninklijke BLN-Schuttevaer. "Ze zochten iemand van buiten de sector, maar wel met een groot netwerk en met belangstelling voor de binnenvaart. Nou, dan ben je bij iemand die burgemeester van Zwijndrecht was aan het goede adres, bij iemand die ook op de Heijplaat in Rotterdam heeft gewoond. Ik zie Zwijndrecht als de thuishaven van de binnenvaart. Ik heb wel eens laten uitzoeken dat er meer dan duizend mensen en bedrijven in deze gemeente zijn die verbonden zijn met de binnenvaart."

Kennismakingen en bedrijfsbezoeken

Schrijer wijst uit het raam, naar de plek waar binnenvaartschepen gemeerd

liggen en naar de flats met uitzicht op de Oude Maas. "Daar wonen veel schippers met hun gezin. En daar" – hij wijst in de richting van een speeltuin met sportveld – "daar is het Julia Internaat voor schipperskinderen gevestigd."

Zijn wittebroodsweken zijn inmiddels achter de rug. De voorbije maan-

'Net als een burgemeester moet je er in de binnenvaart zijn, voor je leden'

den besteedde hij aan vele kennismakingen en bedrijfsbezoeken. Hij voer mee op een koppelverband en bezocht het RK Parochiaat voor Schippers, Kermis- en Circusexploitanten van pastoor Bernhard van Welzenes in Nijmegen.

Binnenkort is hij ook een paar dagen te gast aan boord bij Willeke van Veen, bestuurslid van een van de ledengroepen. Op het ms Armira geniet hij daar de gastvrijheid van het echtpaar Van Veen, dat met zijn bed & breakfast particulieren de mogelijkheid biedt mee te varen op zijn schip en zo het leven van alledag op een binnenvaartschip mee te beleven.

Onderhoud infrastructuur op hoofdvaarwegen

En onlangs nog voer hij door het >

PASPOORT

Naam:	Dominic Schrijer (52)
Opleiding:	bestuurskunde Erasmus Universiteit Rotterdam
Functie:	voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer, brancheorganisatie ván en vóór de binnenvaart Rotterdam
Woonplaats:	Rotterdam
Vorige functies:	raadslid voor de PvdA in deelgemeente Rotterdam-Charlois, wethouder en locoburgemeester in Rotterdam, burgemeester in Zwijndrecht
Nevenfuncties:	toezichthouder bij verschillende maatschappelijke organisaties, waaronder de Binnenvaart Kredietunie Nederland, Bureau Halt en onderwijsinstellingen

complex van zeven sluizen onder Nijmegen, waarvan de Rekenkamer heeft geconstateerd dat sprake is van flink achterstallig onderhoud. Dat brengt hem meteen op een van zijn belangrijkste speerpunten: het aanpakken van het achtergebleven onderhoud aan de infrastructuur op de hoofdvaarwegen. “Dat duurt nu veel te lang. Op de Maasroute kun je bij een stremming zo maar een paar dagen vertraging oplopen.”

Hij rekent voor dat ruim een derde van al het goederentransport over water plaatsvindt. “Toch gaat maar 5 tot 7 procent van het budget naar infrastructuur op het water. In acht jaar tijd hebben we 400 miljoen euro achterstand aan onderhoud opgelopen. Afgesproken is nu dat daar jaarlijks 15 miljoen euro extra aan wordt uitgegeven.”

Vergroening in de binnenvaart

De vergroening in de binnenvaart is eveneens een belangrijk streven. Schrijer ging onder meer kijken bij de Sendo Liner, een van de sprekende voorbeelden in de binnenvaart van het terugdringen van emissies, zoals overgeekomen in de Green Deal.

“In 2050 zullen we volledig emissieloos, of althans volledig CO₂ gecompenseerd moeten varen. Dat is een

al snel 40.000 euro kost, voor een middelgroot tegen het half miljoen en voor een groot schip richting de miljoen euro. De vergroening zal de binnenvaart meer dan een miljard euro gaan kosten. Er is tot dusver 20 miljoen euro toegezegd van overheidswege, maar er is meer nodig.

“Voor zulke investeringen moet snel een fonds van een paar honderd miljoen euro komen, willen we de ontwikkeling versnellen. We kunnen het niet alleen aan de voor- en koplopers overlaten”, waarschuwt Schrijer. Zij gaan volgens hem alleen de kar niet trekken. Evenmin zullen fabrikanten dat kunnen doen door als opdrachtgever milieueisen te stellen aan de binnenvaart. “Dat kan wel door bijvoorbeeld tienjaarscontracten af te sluiten, met een eerlijke vergoeding voor de investeringen in schone schepen. Want het is een business: we moeten bij de vergroening de kosten en opbrengsten in balans zien te krijgen. Met publieke middelen zullen we aan die collectieve doelstelling moeten werken.”

Personeelstekort in binnenvaart

Een andere uitdaging is het aantrekkelijk maken van de binnenvaart als werkgever, want het personeelstekort speelt de sector parten. De sector moet slimmer inspelen op de wens van veel mensen om meer balans te hebben tussen werk en privé, vooral onder jongeren. Wat goed

werkt zijn volgens hem contracten van 14 dagen op en 14 dagen af. Aan de verdiensten kan het volgens hem niet liggen. Een matroos van 19 jaar stapt na 14 dagen van boord met 1600 euro netto, een stuurman met 3500 euro netto. “Dat zijn goede

verdiensten.”

De binnenvaartsector staat er ondanks alle uitdagingen goed voor, vindt Schrijer. “2018 was een goed jaar, 2019 wordt een goed jaar. Bedrijven krijgen weer wat vet op de botten, zodat ze kunnen investeren in nieuwe technologie. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, gaat de binnenvaart een gouden toekomst tegemoet. Want over de weg staat alles vast en is de ruimte voor uitbreiding beperkt. Over water kunnen we nog wel vijf tot zes keer zo veel vervoeren.” <

‘Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, gaat de binnenvaart een gouden toekomst tegemoet’

enorme opgave die de voorlopers veel geld en inspanning kost, zonder dat die investeringen worden beloond. Het kost veel om schoon te varen terwijl het weinig tot niets opbrengt. Dat kan natuurlijk niet”, constateert Schrijer. “Die vergroening moet haalbaar, maar vooral ook betaalbaar zijn.”

Hij rekent voor dat de nabehandeling van emissies voor een klein schip



Ook TVM Belgium duikt in binnenvaart

TVM geldt in Nederland sinds jaar en dag als de gespecialiseerde verzekeraar voor Logistiek en Transport over weg én water. Sinds kort geldt die kwalificatie ook voor TVM Belgium. Immers, in België heeft men het bestaande verzekeringsaanbod uitgebreid met de zogenoemde ‘totaalpolissen’ voor binnenvaart en pleziervaart.

tekst: Frank Woestenburg / Veerle de Graeve
beeld: Johan van Droogenbroeck

Met deze nieuwe marktbenadering speelt TVM Belgium in op de ontwikkelingen in het goedertransport en de vrijetijdsmarkt. “We zijn van oorsprong altijd een wielenverzekeraar geweest, maar transportbedrijven worden hoe langer hoe meer multimodaal”, verklaart Jan van Waterschoot, commercieel directeur bij TVM Belgium, de strategische keuze. “Onze klanten kiezen voor hun goedertransport steeds vaker voor een combinatie van vrachtwagen, binnen-

Antwerpen vinden het belangrijk dat ze via hun tussenpersonen meer producten kunnen aanbieden”, legt De Jonge uit op het TVM-hoofdkantoor in Hoogeveen.

Samenwerking met tussenpersonen

TVM Belgium werkt met veel tussenpersonen intensief samen, met name op het gebied van de wielen, vervolgt De Jonge. “Dat netwerk gaan wij nu ook gebruiken om binnenvaart- en pleziervaartverzekeringen aan te bieden. We deden al zaken in België, dat is niet nieuw, maar dat verliep altijd via onze eigen tussenpersonen. We hadden in feite een beperkt verkoopkanaal. Via TVM Belgium komen we nu bij veel meer partijen goed in beeld. Inmiddels zijn de eerste binnenvaartschepen via het netwerk van TVM Belgium verzekerd.”

Er varen in België circa 1250 binnenvaartschepen, waarvan er zo’n 250 reeds bij TVM zijn verzekerd. België staat in de binnenvaart op de vierde plaats in Europa, na Nederland, Duitsland, Roemenië en Bulgarije. De Europese binnenschipsvloot telt in totaal 13.000 schepen, waarvan 7500 onder Nederlandse vlag.

In het tweede kwartaal van 2018 werden op de Belgische binnenscheepvaartwegen meer dan 52 miljoen ton goederen vervoerd, blijkt uit cijfers van Statbel. Dat was 5,6% meer ten opzichte van het eerste kwartaal 2017.

Het containervervoer door binnenschepen bedroeg 9,3 miljoen ton, een stijging van 2,25% op jaarbasis. Daarnaast zijn in België meer dan 46.000 pleziervaartuigen ingeschreven.

Specialistische kennis en ervaring

Voor TVM Belgium is binnenvaart weliswaar nieuw, maar de specialistische kennis in Nederland zorgt voor een sterke propositie. “We hebben natuurlijk decennialang specialistische kennis en ervaring opgebouwd, via Noord-Nederland en SON”, benadrukt Hendrik de Jonge. “Die twee labels hebben zich historisch enkel op scheepvaartverzekeringen gericht en zijn na de overnames in 2012 inmiddels volledig en optimaal geïntegreerd in de TVM-organisatie. We kennen de materie en de doelgroep dus door en door. Heel onze organisatie is erop gericht om hen een zeer gedegen product en een uitstekende service te bieden, zeker ook op het gebied van preventie.”

Van Waterschoot ziet de uitbreiding van het verzekeringsaanbod als een extra service voor hun klanten. “De aanvragen komen via de makelaar binnen en worden via de backoffice in Nederland afgewikkeld. Onze Nederlandse collega’s hebben de knowhow in huis, wij een netwerk van zeshonderd actieve makelaars die de producten tot bij onze transportklanten brengen. Dat is een ideale mix van kennis, ervaring en netwerk. Ik geloof heilig dat onze klanten in België hier veel baat bij kunnen hebben.”

‘We willen ons meer richten op de gehele logistieke keten’

vaart en ook spoor. Het aantal bedrijven dat wegtransport en binnenvaart integreert, is nog beperkt, maar wel groeiende. En die tendens zal de komende jaren zeker aanhouden. Om onze klanten in alle facetten van hun activiteiten van nabij te kunnen ondersteunen, gaan we mee in de evolutie en dus willen we ons meer richten op de gehele logistieke keten.”

Hendrik de Jonge is in Nederland directeur Scheepvaart. Hij spreekt van een logische stap. „Wij willen in België meer binnenvaart verzekeren en onze collega’s van TVM Belgium in



**Directeur TVM Belgium
Jan van Waterschoot (rechts)
en directeur Scheepvaart
Hendrik de Jonge.**

Jan Slagter komt tot



Hij kan niet zwemmen, maar is de laatste jaren verslaafd geraakt aan het water. Directeur Jan Slagter van Omroep Max kocht een paar jaar geleden een ONJ-loodsboot van presentator Jeroen Pauw en is sindsdien veel te vinden op de Loosdrechtse plassen. “Ik vind het heerlijk op de boot, al is het maar om even een uurtje te varen. Het hoeft niet een hele dag te zijn.”

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Glenn Wassenbergh / ANP

rust op het water



'Jongens, mooi weer, we moeten vergaderen, laten we het aan boord doen, gaan we een stukje varen en tegelijkertijd praten we.'

De waterverslaving van de markante omroepdirecteur is pas van de laatste jaren. Een boottocht met Omroep-Max-presentator Sybrand Niessen leidde uiteindelijk tot de aanschaf van de markante ONJ. "Mijn liefde voor het varen is bij Sybrand Niessen ontstaan. Hij heeft een bijzondere boot, een soort 'floating' studio. Eerst was dat een hele oude met een caravan erop betimmerd met hout. Het was heel groot, daar kon je ook op barbecueën en dan ging hij varen op de Loosdrechtse Plassen. Dat vond ik heel geestig en ik huurde weleens wat. Zodoende ben ik een beetje verknocht geraakt aan het varen. Verleden jaar

'Ik wilde dat ik het 30 jaar eerder had ontdekt'

heb ik van Jeroen Pauw een ONJ gekocht, een loodsboot. Met de zomer die we achter de rug hebben, waren we bijna iedere dag op het water, in ieder

geval elk weekend. Ik vind het heerlijk. Wat het met mij doet, het is een gevoel van vrijheid, ik kan mijn hoofd leegmaken. Je ziet de wereld echt van een andere kant. Ik rij altijd op de weg, maar nu vanaf het water is dat toch een heel ander beeld. Als ik in het buitenland ben, dan probeer ik toch een boot te huren en de zee op te gaan. Ik was een paar maanden geleden voor een programma in Malaga en daar heb ik ook een boot gehuurd. Het is echt een verslavende hobby.

Angst om te verdrinken

Jan Slagter heeft pas de laatste jaren het varen ontdekt. Zijn angst om te verdrinken was voorheen altijd groter dan zijn passie voor het varen. De directeur van Omroep Max kan niet zwemmen en vreesde altijd voor ongelukken. "Water heeft me altijd wel op de een of andere manier getrokken. Ik kan niet zwemmen, dus dat is op zich heel bijzonder. Dat betekent weer niet dat ik op het water standaard een zwemvest aan heb. Op de Loosdrechtse Plassen kun je niet verzuipen. Ik kan wel een beetje



'Water heeft me altijd wel op de een of andere manier getrokken. Ik kan niet zwemmen, dus dat is op zich heel bijzonder.'





zwemmen, maar op het moment dat ik geen grond onder mijn voeten heb, dan raak ik in paniek, dus dat is altijd een beetje een dingetje. Voor de rest, je moet wel voorzichtig zijn sowieso. Ik heb het mezelf ook moeten aanleren. Wat ik nog wel weet is dat ik het in het begin toen ik pas de boot had heel spannend vond om achteruit te varen. Dat lukt me inmiddels allemaal wel. Binnenkort wil ik dan ook een keer naar Amsterdam of naar Utrecht. Via de Vecht moet je al door een sluis, dat is ook nog even spannend. Het levert altijd ook wel weer een heel klein beetje stress op, maar dat is gezonde stress.

Op late leeftijd gaan varen

Het levert uiteindelijk heel veel vreugde op en ik zou iedereen kunnen aanraden om eens iets te doen op het water met een boot." De zestiger Slagter ontdekte dus pas op late leeftijd de geneugten van het varen. "Ja, ik wilde dat ik het 30 jaar eerder had ontdekt. Ik kan de tijd niet meer terugdraaien, maar nu ga ik er voorlopig wel van genieten. Ik kreeg laatst een 'appje' van Jachthaven de Toekomst, waar mijn boot in reparatie is geweest. Hij gaat nu naar Jachthaven Piet Hein in Loosdrecht, daar heb ik een vaste plek. Hij appte: 'hij ligt nu in het water'. Dan word ik wel erg vrolijk, ik denk: 'ik moet wel even snel gaan kijken hoe die erbij ligt.' Hij is gerestaureerd, ik heb hem helemaal laten schilderen, het hout laten bewerken. Waanzinnig mooi." De ONJ loodsboot is een bijzonder schip, een kleine

loodsboot die de laatste populair is geworden onder watersporters.

Jan Slagter: "Het is geen sloep, je kunt er zelfs op slapen als je wilt. Heel krap allemaal, maar er is een keukentje, een toiletje, 100 pk, dus hij wil ook nog wel vooruitgaan. Ik vind het ook wel een boot die bij mij past. Ik hou niet van die enorme platte boten met snelheid, van die speedboten. Dit vind ik stijlvoller. Hij is ruim en het mooie is dat je er ook nog een kop koffie kunt zetten en dat je er ook op kunt slapen. Zelf heb ik dat nog niet gedaan, maar het zal er zeker van komen. Het zijn hele mooie boten. Ze blijven vast in waarde, want ze zeggen altijd: 'je hebt twee momenten dat je gelukkig bent: als je een boot koopt en als je hem verkoopt. Deze is over 5 of 10 jaar nog steeds hetzelfde waard.' Het is een degelijke boot. Qua uitstraling vind ik hem ook wel stoer. Wat moet ik er nog meer over vertellen, het is een heerlijke boot om mee te varen."

Vergaderen op het water

"Ergernissen op het water heb ik eigenlijk niet. Af en toe heb je natuurlijk wel wat dikdoenerij op het water, maar iedereen doet maar wat hij wil. Wat is patsurig, als iemand een boot koopt die heel erg snel is en er een beetje zo uit ziet en hij heeft er hard voor gewerkt. Wie ben ik dan om dat te veroordelen? De een houdt van de

moeder en de ander houdt van de dochter. Over smaak valt niet te twisten."

De werkweken van Jan Slagter zijn overvol. Het managen van een omroepbedrijf, de omroep politiek, het presenteren van tv-programma's. Je vraagt je af of de omroepbaas überhaupt tijd heeft om veel op het water te zijn. "Op een zwoele zomeravond bel ik mijn vrouw en zeg: 'kom naar Loosdrecht', en dan gaan we nog een stuk varen of ik heb af en toe vergaderingen aan boord. Dan zeg ik: 'Jon-

'Je hebt twee momenten dat je gelukkig bent: als je een boot koopt en als je hem verkoopt'

gens, mooi weer, we moeten vergaderen, laten we het aan boord doen, gaan we een stukje varen en tegelijkertijd praten we'. Dus dat doen we ook af en toe. Ik doe niet aan waterskiën of zo. Puur de boot, even gewoon een stukje varen, even voor anker, even wat eten en drinken, even praten en weer ergens een stukje naartoe varen. Ook soms mensen op het water ontmoeten. Dan vaar ik naar Sybrand Niessen en dan blijven we even daar en een hapje eten. Dat is hartstikke leuk." <

Verlengstuk van het gezin

Zoals alle internaten voor schippersjeugd heeft ook Prinses Margriet te kampen met een teruglopend aantal kinderen. Toch zit de twee jaar geleden aangetreden locatiemanager Miranda Samsen bepaald niet bij de pakken neer. Integendeel, zij gelooft heilig in een toekomst voor het internaat.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Matty van Wijnbergen

De dag dat wij Prinses Margriet bezoeken, is het 'positivo-dag' in het internaat. Het is één van die dingen die Miranda Samsen heeft ingevoerd om de band tussen de kinderen, de ouders en de medewerkers van het schippersinternaat te verstevigen. "We kiezen elk jaar een thema", zegt ze. "Dit jaar is dat 'Spreken is zilver...' We zijn als mensen namelijk snel geneigd kritiek te uiten. Met de 'positivo-dag' willen we het omkeren. Tijdens de startdienst van het jaar, waarin we Gods zegen vroegen, heb-

verbonden. Daarvoor werkte Miranda bij FNV Formaat en bij Prokino Kinderopvang. Van de overstap heeft ze geen moment spijt. "Ik kreeg er bij wijze van spreken 39 kinderen bij. En dat vind ik heel mooi. Wij bieden doordeweeks een thuis voor de kinderen. Ik besef heel goed dat ouders het meest dierbare, hun goud, hier elke zondag of maandag bij ons achterlaten. Dat is een hele verantwoordelijkheid. Wij zijn letterlijk het verlengstuk van het gezin. Ik hoop de huiselijkheid en veiligheid te kunnen bieden die er voor zorgt dat de ouders met een goed gevoel hun kinderen bij ons laten en daardoor hun beroep kunnen uitoefenen."

"Het is ook heel fijn om een goed contact met de kinderen te hebben. Ik ken alle namen, alle ins en outs. Eén van mijn principes is dat de deur altijd echt voor ze open staat. Er is geen afstand. Voor

de kleintjes ben ik 'juf Miranda', voor de ouderen gewoon 'Miranda'. Ze hebben allemaal een plekje in mijn hart. Wel met een gezonde dosis afstand uiteraard, want het zijn niet mijn kinderen."

Warmte uitstralen

De ouders lijken de warmte die de

locatiemanager wil uitstralen ook te waarderen. "Ik wil gewoon per se dat hun kinderen het hier goed hebben. Het is nogal wat hè, om je kind hier elke week heen te brengen. Voor de kinderen zelf ook. Dus die warmte is belangrijk. Aan de andere kant zijn er natuurlijk gewoon regels en bieden we structuur. En er vinden zeker ook wel eens andere gesprekken plaats, als er dingen mis dreigen te gaan. We hebben hier kinderen van 5 tot 19, dus ik heb gesprekken met de kleintjes over bijvoorbeeld kleurplaten en met de ouderen over drank, drugs en seks. Dat maakt het heel veelzijdig"

De kinderen op het Zwolse schippersinternaat zijn kinderen – en dus per definitie niet allemaal heilige boontjes. Toch heeft Miranda sinds ze er werkt nog niet één keer iemand van het politiebureau hoeven ophalen. "Dat proberen we ook te voorkomen. Maar natuurlijk hebben we weleens pittige gesprekken. De meeste ouders hebben naast het schip ook een huis in de omgeving, dus als er echt iets is, problemen of zorgen, is een ouder heel snel hier om dit samen met de groepsleiding en eventueel de school op te pakken. Dan is er altijd intensief overleg."

Stempel gedrukt

De voorgangster van Miranda, Sija Leutscher, heeft door haar lange >

'Wij zijn letterlijk het verlengstuk van het gezin'

ben we de aanwezigen gevraagd de uitdaging aan te gaan om één dag juist alleen iets aardigs tegen elkaar te zeggen. En als dat één dag lukt, wie weet..."

Miranda Samsen is relatief nieuw. Ze volgde ruim twee jaar geleden Sija Leutscher op, die maar liefst 45 jaar als directeur aan het internaat was



'Mijn droom zou zijn om in een woonwijk een paar huizen te hebben en daar met de groepen te zitten. Dan krijg je nog meer huiselijkheid.'





‘Mijn instelling is: we moeten van elke dag een feestje proberen te maken voor de kinderen.’



dienstverband natuurlijk een fors stempel op het internaat gedrukt. Is het moeilijk om in de voetsporen van zo'n bepalend figuur te stappen? “Ze was geweldig. Heeft het opgezet en ik heb niets dan lof voor wat ze allemaal gedaan heeft. Maar ze zei zelf in een afscheidsinterview dat er vernieuwing moest komen en daar was ik het mee eens. Dan kun je dat met de botte bijl doen of met kleine stapjes en ik heb voor het laatste gekozen. Er heerste hier best wel een ‘we doen het altijd zo’-cultuur, dus soms moeten mensen wennen aan verandering. Maar ik merk dat de dingen die we veranderen wel aanslaan. Er wordt veel gelachen, dat is een goed teken.”

Een zichtbare verandering is dat de vier leefgroepen van tien kinderen in de laagbouw in Zwolle bij elkaar zijn gebracht. “Er zaten enkele groepen in de laagbouw en andere in de toren die elkaar zelden tegenkwamen. Ik wil dat alle kinderen elkaar en alle begeleiders kennen. En andersom.”

Een van de problemen waarmee elk internaat, dus ook Prinses Margriet, te maken heeft, is de terugloop van het

aantal kinderen. Dat heeft alles te maken met de daling van het aantal man-/vrouw-bedrijven in de binnenvaart. Op het hoogtepunt zaten in Zwolle liefst 250 kinderen. Toen Miranda aantrad, waren dat er nog 50

‘Ik kreeg er bij wijze van spreken 39 kinderen bij. En dat vind ik heel mooi’

en inmiddels zijn het er nog 39. “Dit jaar is het stabiel gebleven”, zoekt Miranda naar een lichtpuntje. “Volgend jaar gaan er een paar weg die dan 18 zijn, maar er komen ook weer drie nieuwe kinderen.”

Mond-tot-mondreclame

De aanwas bestaat heel vaak uit broertjes en zusjes van kinderen die al op het internaat zitten. Verder staat de overkoepelende stichting Meander wel op beurzen en komen er soms nieuwe kinderen via dat kanaal. “Maar de >





belangrijkste manier is: mond-tot-mondreclame via de ouders. Wij spreken ze bijvoorbeeld bij de voetbaltoernooien en nodigen ze dan uit een kijkje te komen nemen. Mede op die manier hebben we nieuwe gezinnen mogen verwelkomen. En dat is mooi, want wij moeten het natuurlijk van jonge gezinnen hebben.”

Hoe je het ook wendt of keert, het schippersinternaat is geen ‘groeimarkt’. Toch denkt Miranda dat er wel een toekomst is. “Mijn droom zou zijn om in een woonwijk een paar huizen te hebben en daar met de groepen te zitten. Dan krijg je nog meer huiselijkheid.

En dan word je minder bestempeld als ‘een internaat’, wat de buitenwacht regelmatig ten onrechte associeert met probleemgezinnen. Ik spreek dan ook altijd bewust over ‘internaat voor schippersjeugd’. Dat doet recht aan onze kinderen.”

In totaal werken bij Prinses Margriet twintig medewerkers, van een technische dienst tot een kok en van de administratie tot de groepsleiding. Dat kan niet zonder een substantiële subsidie van het ministerie.

Christelijke identiteit

Op ‘positivo-dag’ gaat de locatiemanager natuurlijk niet afgeven op andere schippersinternaten. Daarom vragen we niet waarin andere internaten slechter zijn, maar waarin het Prinses Margriet-internaat zich onderscheidt. “Sowieso de christelijke identiteit. Die is belangrijk. We bidden, lezen uit de Bijbel en vieren de christelijke feestdagen. Verder de huiselijkheid. En we zijn toekomstbestendig. Ieder kind dat hier als 5-jarige binnen komt, heeft in principe de garantie dat het tot 18 jaar mag blijven. Wat ook belangrijk is: Zwolle heeft veel goed vervolgonderwijs, bijvoorbeeld op mbo- en hbo-niveau. Daarnaast zijn we nog altijd groot genoeg

voor extra activiteiten. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan de voetbaltrainingen, bootcampen en keyboard-les. Mijn instelling is namelijk: we moeten van elke dag een feestje proberen te maken voor de kinderen. Maar uiteindelijk overtuig ik de ouders liever als ze hier een keer langskomen.”

Ooit ging het er tussen de verschillende schippersinternaten minder fatsoenlijk aan toe. “Ik heb wel verhalen gehoord dat iemand toen de baby net geboren was op bezoek ging met een slabbetje namens een internaat om ziertjes te winnen. Nou, dat zou ik echt nooit willen. Doe mij maar de roman-

‘Natuurlijk hebben we weleens pittige gesprekken’

tiek van een ‘Opa en Oma-dag’, die we hier ook hebben. Het was stampvol en het was schitterend om al die verhalen te horen. ‘Hier heb ik nog geslapen’, zei dan zo’n opa. En laten we eerlijk zijn: als ouders die hier gezeten hebben hun kinderen ook weer aan ons toevertouwen, dan is dat het grootste compliment dat we kunnen krijgen.” <



Bedrijfsschade verhalen. Hoe zat het ook alweer?

Geen enkele binnenvaartschipper zit op bedrijfsschade te wachten. Maar wat als het je toch overkomt? Satish Toekoen, werkzaam als jurist bij TVM rechtshulp, legt het een en ander uit.

Tijdverlet, stilligschade, winstderving, inkomstenverlies, gebruikserving. Allemaal termen die onder dezelfde paraplu vallen en een binnenvaartschipper het liefst niet wil horen. Want als je met een van die termen te maken krijgt, betekent het dat er sprake is van averij.

Het is van belang om eerst een duidelijke definitie van bedrijfsschade vast te stellen, geeft Toekoen aan. "Bedrijfsschade is een schade die ontstaat als de schipper z'n vaarttuig niet in kan zetten, omdat het dermate beschadigd is dat je gewoon niet kunt of mag varen."

Om schade te kunnen verhalen, moeten er altijd twee partijen zijn: een schadeveroorzakende partij en een schade-lijdende partij. De wet schrijft voor dat diegene die de schade heeft veroorzaakt en hiervoor aansprakelijk is, dit dient te vergoeden. Wel benadrukt Toekoen dat het niet altijd gemakkelijk is om bedrijfsschade te verhalen. "Mensen denken vaak: ik heb schade geleden en ik heb stilgelegd, dus zou ik graag mijn schade vergoed willen hebben. Maar zo eenvoudig is het gewoonweg niet. Er komen veel zaken bij kijken.

'Elke situatie is anders en moet op z'n eigen feiten en omstandigheden worden beoordeeld'



De eerste stap is om te kijken naar de aansprakelijkheid. Daarna wordt de schade beoordeeld. Een andere vraag is of er een noodzaak is om te repareren. Een belangrijke vraag is dan hoeveel dagen het schip heeft stilgelegd: was dat de reparatieduur of de duur dat je daadwerkelijk uit bedrijf was?"

Proces tijdverlet tijdrovend

Het proces om tijdverlet te claimen, neemt veel tijd in beslag. Toekoen: "Vragen die bijvoorbeeld door tegenpartijen vaak worden gesteld zijn: kan je de reparatie wel of niet uitstellen? Wanneer is de eerstvolgende werfbeurt voor het Certificaat voor Onderzoek? En welke schade is er allemaal gerepareerd? Als het schip bijvoorbeeld cosmetische schade heeft, kan de tegenpartij aangeven dat dat ook wel opgeknapt kan worden bij de eerstvolgende werfbeurt. Het is van belang om altijd goed te kijken naar dit soort vragen voor de omvang van de bedrijfsschade."

Overigens ligt elke zaak anders, geeft Toekoen aan. "Elke situatie is anders en moet op z'n eigen feiten en omstandigheden worden beoordeeld." Een van de adviezen die de jurist sowieso mee wil geven is dat als een schipper schade heeft geleden, altijd schadebeperkend te werk moet gaan. "Kortom, zorg ervoor dat je de schade niet onbewust hoger laat oplopen dan noodzakelijk is."

TVM-gasten aanwezig tijdens de Sneekweek

De 84e editie van de Sneekweek is uitgelopen op een groot succes. Tientallen gasten van TVM waren aanwezig op het Starteiland om het spektakel op het Friese water van dichtbij te aanschouwen en genoten zichtbaar. De wedstrijden konden zelfs vanaf het water gevolgd worden in bootjes van KWS.

De organisatie van het grootste jaarlijks terugkerende zeilevenement van Europa ligt in handen van de Koninklijke Watersportvereniging Sneek (KWS). Sinds twee jaar is TVM verzekeringen als partner verbonden aan KWS met de gedachte om TVM nadrukkelijker te positioneren in de pleziervaartsector.

Ook volgend jaar is TVM weer van de partij bij de Sneekweek. Overigens organiseert KWS naast de Sneekweek nog elf andere evenementen gedurende het jaar.



Renate Groenewold geeft fietsclinic aan medewerkers TVM



Vanuit het vitaliteitsprogramma is voor medewerkers van TVM een fietsclinic georganiseerd op 3 september.

Onder leiding van voormalig TVM-schaatster Renate Groenewold reden 22 deelnemers vanuit Hoogeveen een tourtocht naar de VAM-berg in Wijster.

Na een uitleg van Renate en voormalig schaatster Marije Joling over het programma, de route en de regels, werd onder begeleiding van motoren en auto's de route naar Wijster gemaakt. De deelnemers konden hier onder andere één van de vier passages van de VAM-berg beklimmen.

Pleziervaartverzekering afsluiten kan online



Bij TVM is het tegenwoordig mogelijk om ook online een pleziervaartverzekering af te sluiten. Dat kan op de website www.tvm.nl/premie-berekenen. Sinds de lancering hiervan eind april hebben eigenaars van een plezierbootje lop deze manier in

totaal al zo'n 300 verzekeringen afgesloten.

Overigens is het alleen mogelijk om online de premie te berekenen als de boot particulier gebruikt wordt en dus niet wordt verhuurd of voor andere zakelijke doeleinden wordt gebruikt. Als dat wel het geval is, kan de boot vanzelfsprekend evengoed bij TVM verzekerd worden. Dan dient de eigenaar voor een berekening even zelf contact op te nemen met TVM.



Joris Rijcken volgt Alex Jansen op

Alex Jansen (foto) is in augustus uit dienst getreden bij TVM.

Joris Rijcken volgt hem per 1 november op als relatiebeheerder binnenvaart. Joris wordt binnenkort geïntroduceerd bij de leden waarvan hij contactpersoon wordt.

Een kostbare komma

Een juridisch geschil is niet altijd te vermijden. U betreedt dan een wereld waarin een veel grotere rol is weggelegd voor taalgebruik, komma's, punten en details dan u wellicht zou willen.

Wat denkt u van het volgende geval? In een huurovereenkomst staat deze bepaling: 'Indien het schip niet kan worden ingezet ten gevolge van beslag op het schip, of enig ingrijpen ten aanzien van het schip door de scheepvaartautoriteiten, heeft de verhuurder voor de duur van de niet-inzetbaarheid geen aanspraak op betaling van de huur.' Een schuldeiser van de verhuurder legt beslag op het schip, tot zekerheid van betaling van een geldvordering op de verhuurder. Het schip kan daardoor niet varen. Pas na geruime tijd wordt het beslag opgeheven. Met een beroep op de zojuist aangehaalde bepaling betaalt de huurder de huur gedurende de stilligperiode niet. De verhuurder is het daarmee niet eens. Hij leest de bepaling op zo'n manier, dat de huurder alleen dan geen huur hoeft te betalen als het schip niet kan varen als gevolg van beslaglegging door de scheepvaartautoriteiten. Bij beslaglegging door andere partijen, zoals genoemde schuldeiser, loopt de huur gewoon door, zo meent hij.

In de schijnwerpers

De op het oog zo nietige komma na 'beslag op het schip' komt dan ineens in de schijnwerpers te staan. Moet de bepaling zo worden uitgelegd dat het beslag door de autoriteiten moet zijn gelegd? Dan kan de huurbetaling in de volgende twee gevallen gestopt worden, mits het schip als gevolg van het beslag niet kan varen: (a) beslag op het schip door de autoriteiten; (b) (ander) ingrijpen door de autoriteiten. Of geeft de komma een scheiding aan tussen enerzijds beslag en anderzijds ingrijpen door de autoriteiten? In dat geval heeft de verhuurder geen recht op huur ingeval het schip niet kan varen als

gevolg van: (a) beslag op het schip, ongeacht wie dat beslag legt; (b) ingrijpen door de autoriteiten.

Die laatste uitleg lijkt het aannemelijkst. De komma maakt duidelijk dat de zinsnede 'door de scheepvaartautoriteiten' alleen hoort bij 'enig ingrijpen' en niet ook bij 'beslag op het schip'. Ook het niet kunnen varen als gevolg van beslag door een ander dan een scheepvaartautoriteit is dan een grond voor het niet betalen van de huur.

Zou die komma ontbreken, dan is er wellicht meer te zeggen voor de door de verhuurder gehanteerde uitleg. Maar, komma of geen komma, het gaat ook om de betekenis die partijen aan de bepaling mochten toekennen, de bedoeling die zij ermee hadden. Een komma meer of minder hoeft dus niet fataal te zijn, maar dat uw advocaat soms een punt van een komma maakt, zult u begrijpen.



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

JURIST 
PETER VAN DAM



5 VRAGEN

Marco van der Wal, relatiebeheerder bij de afdeling scheepvaart van TVM verzekeringen, heeft kort geleden de overstap gemaakt van een interne functie naar de buitendienst. Hij is hier relatiebeheerder.

1 Wat houdt de functie van relatiebeheerder scheepvaart in?

"Als relatiebeheerder scheepvaart onderhoud je de contacten met binnenvaartondernemers die rechtstreeks bij TVM scheepvaart zijn verzekerd. Het doel is onder meer om periodiek contact met de ondernemers te hebben om zo te beoordelen of bijvoorbeeld de huidige polis en dekking nog in overeenstemming zijn met de risico's die worden gelopen."

2 Wat is de meerwaarde van de relatiebeheerder scheepvaart?

"Je bent het aanspreekpunt voor de binnenvaartondernemer binnen TVM. We werken met zeer korte lijnen, rechtstreekse telefoonnummers en e-mailadressen. We inventariseren de behoefte van de klant en zorgen vervolgens dat de klant verder wordt geholpen. Dit kan door de relatiebeheerder worden gedaan of door de klant in contact te brengen met een collega. Wij komen graag aan boord om te zien wat er speelt. Door nauwe betrokkenheid signaleren we de actualiteiten en ontwikkelingen in de markt, waarbij wij kunnen zorgen dat onze dekkingen blijven aansluiten bij de behoeftes van de klant. Ouderwetse betrokkenheid in moderne tijden. De relatiebeheerder vertegenwoordigt de belangen van de binnenvaartondernemer binnen TVM en fungeert daarbij soms als wrijfhout tussen de klant en TVM."

3 Kunnen schippers een schade melden bij de relatiebeheerder?

"Voor ons is het onderweg niet altijd mogelijk om direct actie te ondernemen bij een schademelding. Voor de snelheid is het beter om een schade via kantoor te melden. Op het kantoor is er inzicht in de dossiers en kan, indien nodig, direct worden gehandeld. Een relatiebeheerder doet geen inhoudelijke behandeling van de schade, maar blijft de schade wel monitoren. Bij grote en complexe schadegevallen zijn wij actief betrokken en staan de schipper bij met onze dienstverlening."

4 Hoe en wanneer is er contact met de relatiebeheerder?

"Een bezoek is vaak lastig te plannen, maar met wat improvisatie van beide kanten wordt altijd wel een mogelijkheid gevonden. Dit kan zijn bij onderhoudswerkzaamheden op de werf, bij een schadegeval of wanneer er behoefte en gelegenheid is bij laden en lossen. Ook spreken we onze klanten op vakbeurzen of bij vergaderingen van belangenorganisaties."

5 Wie is eigenlijk mijn relatiebeheerder?

"We zijn met twee relatiebeheerders scheepvaart. Binnenkort wordt ons team uitgebreid met een derde collega. Vanwege veranderingen in het team van relatiebeheerders, heeft een aantal klanten een nieuwe relatiebeheerder toegewezen gekregen. Wilt u weten wie uw relatiebeheerder is, neem dan contact op met onze scheepvaartafdeling op +31 (0)528 29 27 50 of via binnenvaart@tvm.nl"

Beperking aansprakelijkheid op de schop

Met ingang van 1 juli is het CLNI 2012 van kracht geworden. Belangrijkste wijziging: de limieten voor de zogenaamde beperking van de aansprakelijkheid zijn ruwweg verdubbeld. Pieter den Haan en Vivian van der Kuil van advocatenkantoor AKD gelden als dé experts op dit gebied. Hun uitleg.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Matty van Wijnbergen

Het recht op beperking van de aansprakelijkheid bij schades in de binnenvaart is afkomstig uit het zeerecht. Het is ooit in het leven geroepen om vervoerders te beschermen tegen claims die onbetaalbaar zouden zijn en daardoor niet verzekerd konden worden. En dan zouden vervoerders hun vracht op de kant laten staan.

Van der Kuil: "Het beginsel is er al lang, maar werd pas vastgelegd in ver-

voorbeeld om aan te geven wat dat concreet betekent, is de schade die 29 december 2016 met de Maria Valentine van de Duitse rederij Gefo werd veroorzaakt door een aanvaring met de stuw bij Grave. Los van de schade aan de stuw zelf, is er door het gat in de stuw ook schade aan veel woonboten en was er wekenlang geen scheepvaart mogelijk. Kortom: miljoenen schade.

En toch kon de rederij de aansprakelijkheid onder het CLNI 1998 beperken tot rond de 920.000 euro. Zou de aanvaring na 1 juli van dit jaar hebben plaatsgehad, dan was dat 1.840.000 euro geweest. Nog altijd een fractie van de werkelijke schade, maar wel twee keer zoveel als tot 1 juli.

Wat meteen duidelijk maakt waarom het CLNI

2012 gevolgen zal hebben voor de verzekeringspremies. En ook waarom verzekeraars altijd zullen aandringen op het invoeren van het recht tot beperking van de aansprakelijkheid.

Dat is overigens, meldt Den Haan, geen plicht. "Wel een recht. Een recht waar overigens bijna altijd gebruik van wordt gemaakt, ook omdat verzekeraars dat willen. De eigenaar moet bij de rechtbank een verzoek indienen om een beroep te doen op beperking van de aansprakelijkheid. Het is

belangrijk om dat op de juiste plek te doen. Het mag namelijk in elk land dat op de één of andere manier aan het schadegeval te koppelen is. Dat kan de plek zijn waar de schade ontstaat, maar ook het land waar het schip geregistreerd staat en meestal nog wel enkele andere op de een of andere manier betrokken landen. Wij kunnen daar bij adviseren, want het ene land is het andere niet."

Veel verschillen

Den Haan en Van der Kuil hebben overigens al snel een voorkeur voor de Rotterdamse rechtbank. Ten eerste heeft 'Rotterdam', mede door de wereldhaven, veel ervaring met rechtspraak over de scheepvaart in het algemeen en beperking van de aansprakelijkheid in het bijzonder. Ten tweede omdat de Rotterdamse rechtbank het systeem van de beperking van aansprakelijkheid omarmt. "Er zijn veel verschillen tussen de lidstaten", weet Den Haan. "Duitse rechters staan er bijvoorbeeld heel anders in. In Duitsland gaat men veel meer uit van de lading dan van het transportmiddel. Veroorzaak je in Duitsland een grote schade met een Nederlands schip, dan kun je bij wijze van spreken niet snel genoeg beperking van de aansprakelijkheid aanvragen bij de rechtbank Rotterdam. Niet in de laatste plaats omdat die zorgt voor een >

'Er zijn veel verschillen tussen de lidstaten. Duitse rechters staan er bijvoorbeeld heel anders in'

dragen in 1924 en 1957. In 1976 kwam er voor het zeerecht het Londens Limitatieverdrag. Later zag ook de binnenvaartsector de voordelen van beperking van de aansprakelijkheid in. Dat leidde in 1988 tot het 'Verdrag van Straatsburg'. En sinds 1 juli is het nieuwe 'Verdrag van Straatsburg' dus van kracht, het CLNI 2012."

Het meest in het oog springende verschil tussen de verdragen van 1988 en 2012 is dat de limieten min of meer verdubbeld zijn. Een sprekend



goede en snelle schaderegeling”

Het aanroepen van de beperking hoeft niet meteen nadat de schade is ontstaan te gebeuren. Sommige scheepseigenaren wachten bewust,

‘Ik vind het een overzichtelijk systeem, waarbij iedereen precies weet waar hij aan toe is’

omdat de fondsen waaruit de gedupeerden gaan worden betaald meteen moeten worden volgestort (eventueel met een garantstelling). Den Haan:

“Ook hierbij is het land waar je het doet van belang, want er zijn bijvoorbeeld verschillen op het gebied van de rente. Als een zaak jaren duurt en je moet jaar op jaar bijvoorbeeld 7 procent rente in het fonds storten, gaat het om substantiële bedragen.”

Het bedrag dat scheepseigenaren in de fondsen moeten storten, wordt bij de binnenvaart gebaseerd op twee karakteristieken van het betreffende schip: 400 SDR per ton eigen gewicht

en 1400 SDR per Kilowatt aan motorvermogen. SDR staat daarbij voor ‘special drawing right’, een fictieve munt die momenteel circa 1,25 euro

waard is. Bij scheepseigenaar en verzekeraar is dus precies bekend hoeveel geld er in het fonds moet worden gestort als beperking van de aansprakelijkheid wordt ingeroepen, want gewicht en motorvermogen staan in de papieren.

Vanuit het perspectief van de slachtoffers lijkt de beperking van de aansprakelijkheid overigens best een onredelijke regeling. Die krijgen immers per definitie maar een deel van hun schade uitgekeerd, terwijl ze zelf geen enkele schuld hebben aan die schade.

Overzichtelijk systeem

Van der Kuil kan er niet echt mee zitten: “Ik vind het een overzichtelijk systeem, waarbij iedereen precies weet waar hij aan toe is. Alle



“Het toepassingsgebied is fors verruimd. Niet alleen meer de Moezel en de Rijn; het kan nu gelden voor alle wateren in Europa.”

vorderingen worden op één manier afgehandeld. En hierdoor voorkom je ellenlange juridische procedures. Heel veel heel grote zaken zijn juist door de beperking heel snel afgewikkeld. Vergeet ook niet dat als de beperking niet zou bestaan, het zou kunnen voorkomen dat gedupeerden helemaal niets zouden krijgen. Nu heeft iedereen in elk geval de zekerheid dat een deel van de schade wordt vergoed en dat het eerlijk verdeeld wordt." Den Haan: "En voor de scheepseigenaar is het voordeel dat het schip niet aan de ketting wordt gelegd om een vordering veilig te stellen. De schipper kan dus door met zijn bedrijfsvoering."

In het CLNI 2012 is overigens ten opzichte van 1988 meer veranderd dan de limiet. "Er is een nieuwe definitie

van schip opgenomen, waardoor alleen bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen onder de werking vallen", somt Van der Kuil op. "Stuwen zijn extra opgenomen naast andere kunstwerken. Verder is er een aparte voorziening gekomen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. En het toepassingsgebied is fors verruimd. Niet alleen meer de Moezel en de Rijn; het kan nu gelden voor alle wateren in Europa."

Niet gelukt

Jachten vallen er dus niet meer onder. Den Haan: "Daar gingen in Nederland wel de alarmbellen over af. Men wilde dat gewoon niet. Wij hebben toen de verzekeraars gealarmeerd en gezegd dat ze echt aan de bak moesten. Wij vonden het grote onzin dat jachten er

buiten zouden vallen, maar het is niet gelukt het te veranderen."

"Als er een aanvaring is tussen een jacht en een grote tanker", vult Van der Kuil aan, "dan zou de eigenaar van het plezierbootje alle schade moeten dragen, terwijl de eigenaar van de tanker beperking kan aanroepen. Dat is wel een malle situatie.

Maar gelukkig mogen we zelf ook nog wetten maken in dit land. Dus in het Burgerlijk Wetboek is nu een bredere definitie opgenomen, waardoor hier voor kleinere vaartuigen ook nu het Verdrag van Straatsburg uit 2012 is werking is getreden nog beperking van de aansprakelijkheid kan worden ingeroepen. En daar zijn verzekeraars natuurlijk heel blij om, want de limiet ligt bij pleziervaart ook nog eens veel lager dan bij de binnenvaart." <



Een nuchter familiebedrijf aan het Amsterdamse IJ

Als volleerde museumgidsen tonen Aris en Bas Schriek hun onderneming. “Kijk, hier staat een oude rolmachine. De oudste machine van m’n opa die nog in gebruik is!” Een ding is duidelijk: als je op bezoek bent bij vader en zoon Schriek, zit je nooit verlegen om een goed gesprek.

tekst: Marlow de Kleine
beeld: Glenn Wassenbergh

Zikking en Schriek b.v. staat niet alleen bekend om aangename conversaties. Het bedrijf uit Amsterdam is gespecialiseerd in scheepsmotoren en reparatie en onderhoud ervan. Aris, 59 jaar, volgde z’n vader op in 1978; Bas zit sinds 2009 bij het bedrijf. Op de vraag of de twee mannen verschillen, moet Aris een beetje gniffelen. Zijn 30-jarige zoon ziet het en kan een kleine glimlach ook niet onderdrukken. “Ja, er is wel

Door omstandigheden stopte hij daarmee en begon een smederij, gevolgd door een benzinepomp. Na een verhuizing naar Amsterdam begon opa definitief met het huidige bedrijf. Dat was in 1929.”

Eerst werd naast scheepsmotoren ook gehandeld in landbouwmotoren, maar al gauw werd definitief gekozen voor de binnenvaart. Een ingelijste foto van opa Hugo Schriek komt ook op tafel. De

door tijd geel gekleurde prent hangt normaliter prominent boven het bureau van Aris. “Op een gegeven moment kwam meneer Zikking erbij. Mijn opa was de techneut; meneer Zikking de verkoper. Ja, ik zeg nog altijd ‘meneer Zikking’

tegen hem; een stukje respect, denk ik. Of hij nog leeft? Nee, allang niet meer, maar de naam halen we er niet uit, want zo zijn we bekend in de wijde omgeving.”

Bekend en befaamd

Bekend is Zikking en Schriek zeker onder de binnenvaartschippers. Het bedrijf is sinds jaar en dag reparateur en leverancier van scheepsmotoren aan de oever van ’t IJ in Amsterdam-Noord. Vader en zoon verzorgen de

inbouw van alle merken dieselmotoren, industriemotoren, generatorsets, filters en waterpompen. Aris en Bas staan bekend als vakmannen die altijd klaarstaan voor hun klanten. “Ik vind dat dat ook zo hoort”, zegt Aris zelfverzekerd. “Laatst had een schipper motorproblemen; belt ie me ’s avonds laat op. Ik zeg: ‘Ik kom eraan, maar waar lig je?’ Zegt ie: ‘België’. Tja, dan frons je effe, maar ga je toch. Het zijn wel onze klanten, hè?”

Het uitzicht vanuit hun pand aan ’t IJ is fantastisch. De historische panden aan de overkant, binnenvaartschepen die voortdurend voorbij varen en hun eigen aanlegkade, waar diverse schepen aanmeren om onderhoud door vader en zoon Schriek te laten uitvoeren, is een geweldig podium vol indrukken. Aris kijkt voldaan door zijn bedrijfspand,



“Die toenemende regels nekken je, want oudere schepen kunnen niet meer voldoen aan de strengere milieureglementen”

wat karakterverschil. Zullen we het daar straks over hebben? Eerst een kopje koffie!”

Jong geleerd

“Kijk, dit is mijn vader”, zegt Aris met een Amsterdams accent en hij reikt een ingelijste foto aan. Enige overeenkomst tussen vader en zoon valt niet te ontkennen. “Hij nam het bedrijf over van zijn vader, mijn opa. Die was in de jaren ’20 van de vorige eeuw begonnen als hoefsmid in Brabant.



dat in 2007 werd neergezet. “Ik heb grotendeels zelf alles intern aangelegd, want je wil het toch naar eigen smaak inrichten.” Die vernieuwing was volgens Aris nodig, want het vorige gebouw (op precies dezelfde plek) begon een blok aan het been te worden. “Ons werk was goed, maar we werden afgerekend op de staat van het pand.”

Zikking en Schriek b.v. staat bekend om de kennis rond de Modag-motoren. Aris: “De productie van die langzaamlopende motoren startte aan het begin van de 20e eeuw en is eind jaren '60 gestopt, maar ze werken nog steeds en er zijn nog binnenvaartschepen die ze gebruiken. Wij hebben veel kennis van die oude motoren, maar gaan ook mee met de tijd door te investeren in technische middelen die het werk vergemakkelijken en de wachttijd voor de klant verkorten.” Bas vult z'n vader aan: “Ons beroep is nog steeds hard werken, maar als je bedenkt dat opa alle gaten met z'n hand moest boren, nou dan zijn we er wel op vooruit gegaan.”

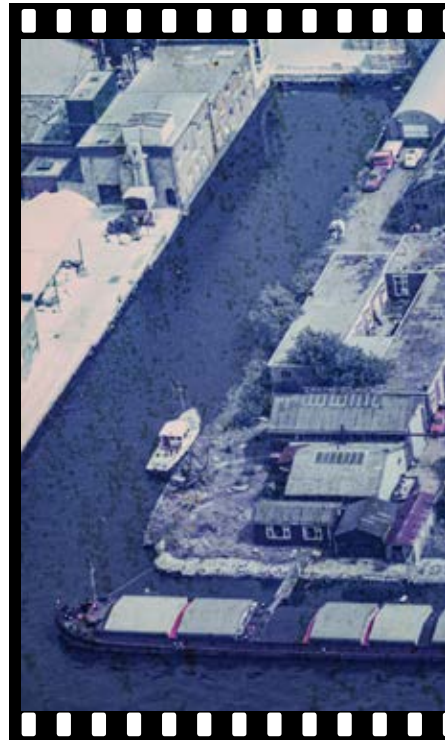
In 2003 begon Zikking en Schriek met het leveren van Daewoo-motoren. “Een bewuste keuze, want we wilden een ander merk erbij en niet alleen maar bekend staan om de Modag-motoren”, vertelt Aris. Daewoo werd op een gegeven

moment Doosan, een merk waar beide heren honderd procent achterstaan. “Een betrouwbaar product vanwege de degelijkheid en de terughoudendheid in de toepassing van elektronica. Want hoe minder elektronica, hoe beter. Elektronica maakt het geheel storingsgevoelig en een schipper moet immers altijd kunnen vertrouwen op z'n motor.”

Veranderingen

Aris heeft de veranderingen in de binnenvaart van dichtbij meemaakt. Technologie is een voorbeeld, maar ook andere zaken veranderen, zoals milieuregels. “Die toenemende regels nekken je, want oudere schepen kunnen niet meer voldoen aan de strengere milieureglementen. Dat kost de schippers veel geld.”

Ook op zakelijk gebied is veel veranderd, volgens Aris. “Ik ben door schade en schande wijs geworden: je moet tegenwoordig een heleboel schriftelijk vastleggen. Niet iedereen heeft het beste met elkaar voor, en daar ben ik helaas wel achtergekomen. Ik wil mensen zo goed mogelijk helpen, maar ben wel voorzichtiger geworden. Zo neem ik schippers veel meer mee in het proces als we iets reviseren, zodat ze altijd zien en weten wat we doen en



De historie van Zikking en Schriek: de herstelplaats voor de vernieuwing in 2007, oprichter Hugo Schriek en zijn opvolger, zoon Hugo.

Directeur Aris Schriek en zoon Bas Schriek.





we niet achteraf een discussie krijgen. Eerder ging dat op goed vertrouwen.”

Daarnaast stipt Aris aan dat de komst van internet zijn branche ook geraakt heeft. “Mensen kijken en vergelijken op internet en kopen uiteindelijk regelmatig online. In dit werk wordt soms geëist dat het heel snel geleverd en geïnstalleerd wordt, maar dat zijn dingen die niet altijd te combineren vallen als het om scheepsmotoren gaat.”

Succesfactoren

Zware tijden heeft het bedrijf eigenlijk nooit echt gekend, ook niet tijdens de afgelopen economische crisis. “Dat klinkt misschien wat arrogant, maar we hebben ons er goed doorheen geslagen. Het geheim? We zijn een klein en nuchter familiebedrijf dat nooit wegloopt voor een probleem. We proberen altijd een oplossing en ’n luisterend oor te bieden, want elke situatie is weer anders. Meedenken met de klant is daarom belangrijk. En voor de rest houden we van eenvoud.”

De diensten die Zicking en Schriek b.v. rond de Amsterdamse haven levert, zijn vrij uniek. “Hier in deze omgeving is er bijna niemand die doet wat wij doen”, vertelt Bas. Door die unieke uitgangspositie hebben vader en zoon het altijd druk. Dat is natuurlijk goed voor het bedrijf, maar Aris geeft toe dat hij niet helemaal onbeschadigd door de jaren heen is gekomen. De zware arbeid en de toenemende druk hebben z’n tol geëist op zijn lichaam. “Ik kan niet alles meer doen zoals vroeger. Ik moet een beetje voorzichtiger zijn.” Dat hem dat moeilijk valt, is aan zijn gezicht te zien wanneer hij naar de Harja III kijkt. “Sleutelen aan die motoren is mijn passie”, vertelt de monteur met een liefdevolle blik.

Karakter

Even terug naar de karakters van

vader en zoon, daar was een verschil, toch? Ze moeten even lachen. “Ik ben wat directer”, geeft Bas eerlijk toe. “En ik ben wat tactischer”, reageert Aris. “Maar dat verschil versterkt onze samenwerking.” En hoewel ze het leuk vinden om als vader en zoon

‘Wij hebben veel kennis van oude motoren, maar gaan ook mee met de tijd’

samen te werken, is er ook een keerzijde. Bas: “Als je samen op een feestje of op vakantie bent, dan heb je het nóg over het bedrijf. Het werk laat je nooit echt los.” “Maar da’s ook wel weer een voordeel”, countert Aris. “De lijntjes zijn zodoende kort, en dat is altijd fijn voor onze klanten.”

‘Flexibele koppeling ondergeschoven kindje’

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 ondergeschoven kindje: de flexibele koppeling.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Glenn Wassenbergh

Zeker een paar keer per jaar treft TVM-expert Rob Jans een schade aan die is ontstaan aan de flexibele koppeling, het rubber tussen de hoofdmotor en de tandwielkast. “En heel vaak is die schade het gevolg van gemakzucht of onwetendheid. Het is typisch zo’n ondergeschoven kindje.”

De flexibele koppeling is er in

aandacht en onderhoud, maar voor de flexibele koppeling is geen aandacht. Die zit uit het zicht onder een beschermkap, dus klaar.”

En dat terwijl periodiek monitoren van het rubber van groot belang is. “Het verschilt per type, maar grof gezegd gaat een flexibele koppeling zo’n 30.000 draaiuren of tien jaar mee”, aldus Jans. “Maar onderweg gebeuren dingen en die moet je in de gaten houden. Bijvoorbeeld als de schroef een klap maakt met een stuk drijfhout bolt het rubber wat op. Of er komen scheurtjes

in. Of het rubber droogt sneller uit, doordat de machinekamer warm is en niet goed geventileerd kan worden. Dat zijn allemaal signalen die je mee moet nemen bij de controle en die wellicht aanleiding geven de flexibele koppeling te vervangen. Hij moet namelijk gewoon altijd in goede conditie zijn. Dus je kunt niet wachten tot tien jaar om zijn of je 30.000 draaiuren hebt gemaakt, voor je er eens naar gaat kijken.”

Regelmatig zelf controleren

Jans adviseert de schippers om zelf regelmatig de kap er af ter halen en te

checken hoe de flexibele koppeling er voor staat. “Verder zeg ik: als je een motorenrevisie laat doen, of een bovenrevisie, laat de reparateur er dan zeker naar kijken en vraag een rapportje op. Dan kun je jezelf ook niets verwijten als het toch fout gaat.”

Gaat het fout met de flexibele koppeling, dan ligt een schip op een ongewenst moment zomaar een paar dagen stil. Enerzijds omdat door de grote verscheidenheid aan koppelingen niet alle onderdelen op voorraad zijn en soms zelfs onderdelen uit de Verenigde Staten moeten komen, anderzijds omdat het vervangen een arbeidsintensieve klus is.

“Een nieuwe flexibele koppeling kost aan materiaal al tussen de 3.000 en 8.000 euro en daar komt de arbeid nog bij. Als je dat combineert met een revisie, voorkom je je omzettering. Wij snappen best wel dat schippers in mindere tijden denken: het zit onder een kap, we zien wel waar het schip strandt. Dan nemen ze de gok. Maar als het schip strandt, letterlijk dus, zijn ze de sigaar. Langere tijd stilliggen voor het wachten op het juiste materiaal kan dan wel eens noodzakelijk zijn.”

Buiten schuld om

Soms begeeft de flexibele koppeling het ook volledig buiten de macht om van de schipper. Jans: “Als je een boomstam in je schroef krijgt en je hebt je flexibele koppeling goed

‘Vraag een rapportje, dan kun je jezelf niks verwijten als het fout gaat’

diverse soorten en maten en heeft vooral als doel om de klappen op te vangen die voortkomen uit de schroef(as). Door de aanwezigheid van die koppeling wordt in zo’n geval grotere schade voorkomen. Verder corrigeert de flexibele koppeling kleine mis-alignments, die ontstaan tussen de hoofdmotor en de tandwielkast. Een belangrijk onderdeel dus, maar wel één dat lang niet altijd de ‘liefde en aandacht’ krijgt die nodig is, aldus Jans. “Als je in een machinekamer komt, zie je dat de schipper van zijn schip houdt. De motor staat er meestal mooi gepoetst bij en krijgt alle



gemonitord, dan kan je natuurlijk geen enkel verwijt worden gemaakt. De expert zal dan de schade opnemen, maar houdt daarbij rekening met het vruchtgebruik van de beschadigde flexibele koppeling, omdat je dan immers weer beschikt over een volledig nieuwe.

En voor wie op België vaart heb ik nog een belangrijke tip. Krijg je daar een boomstam of ander object in je schroef, ga dan onmiddellijk naar de kant en neem contact op met de autoriteiten. Waar Rijkswaterstaat in Nederland zegt: 'Dan had je zelf maar op moeten letten, want wij kunnen niet

altijd onze vaarwegen in de gaten houden', zeggen de Belgen: 'Wij zijn aansprakelijk voor de troep in onze vaarwegen, dus als er daardoor schade ontstaat, nemen wij de gevolgen voor lief'. In België bestaat dus de mogelijkheid om de schade te verhalen, inclusief het tijdverlet voor de reparatie.' <

VEILIG VAREN BEGINT MET EEN GOEDE REISVOORBEREIDING.



TVM HELPT U GRAAG!

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

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

Check [tvm.nl](https://www.tvm.nl) voor onze uitgebreide preventiewijzer binnenvaart met allerlei handige tips en adviezen.

We wensen u een veilige vaart!



Scan de code
en check de
preventiewijzer

MET TVM ACHTER JE STA JE STERKER.

