

# TVM

## SCHEEPVAAR

# ‘TVM is een ijzersterk merk’

CEO Arjan Bos vertrekt na 27 jaar en wordt directievoorzitter bij LV Groep

### PLUS



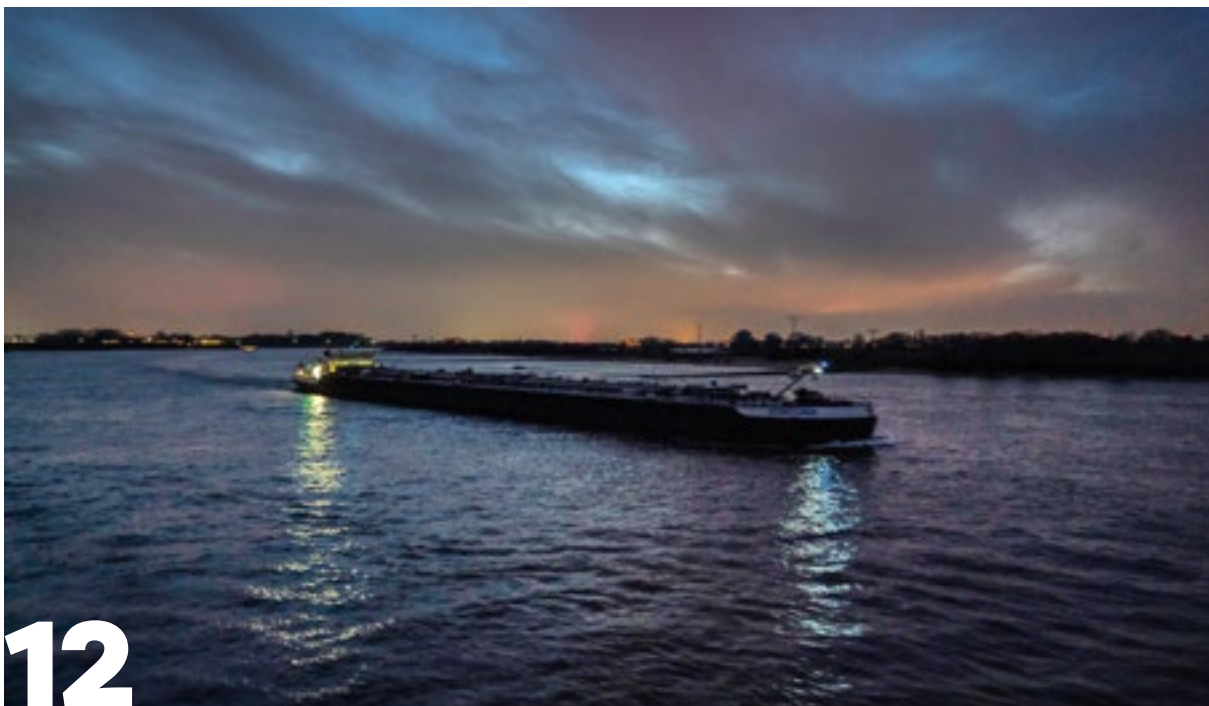
**Marco van der Wal:**  
‘Persoonlijk contact als pijler onder het werk’



**Gerard Ekdorf:**  
‘Ik laat me graag door een nummer overvallen’



**Sven Kramer:**  
‘Moreel verplicht iets terug te geven aan het schaatsen’



12

## Een binnenvaartgezin op de Nederlandse wateren

Adriaan, Ingrid en hun vijf kinderen wonen en werken op de hun schip, de MS Sincero. Tien jaar geleden had schipper Adriaan Pul niet de ambitie om ondernemer te worden. Dit is veranderd. Het eerste schip is anderhalf jaar geleden ingeruild voor een groter exemplaar en op werkgebied gaat het hem voor de wind. TVM Scheepvaart ging een dag met hem en zijn gezin op pad.



4

### ARJAN BOS VERLAAT TVM

Na een periode van 20 jaar neemt CEO Arjan Bos dit jaar afscheid als CEO van TVM verzekeringen. Hij kijkt terug op zijn periode bij TVM en is openhartig over zijn zucht naar ondernemerschap, de sponsoring, de successen en tegenvallers.



28

### ‘EEN GRANDE OUDE DAME’

Een varende monument. Zo mag de Friesland, de voormalige veerboot tussen Harlingen en de Waddeneilanden Terschelling en Vlieland, worden genoemd. Eigenaar Theo Gebhard haalt herinneringen op.

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

Hoofdredactie: Frank Woestenburg

Eindredactie: Mayke de Munnik

Redactie: Bert Jansma, Harm Vonk, Michael Nemethy e.a.

Fotografie: Matty van Wijnbergen, Glenn Wassenbergh en Gerlinde Schrijver

Vormgeving: Wouter Nijman | [www.nijman.frl](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

**TVM**





## FLEET CLEANER BAANT DE PADEN SCHOON

Cornelis de Vet en Alex Noordstrand bedachten in 2010 dat er een milieuvriendelijkere, goedkopere en veiligere manier moet zijn om zeeschepen te reinigen. Ze ontwikkelden een robot die de schoonmaak van de scheepshuid uitvoert.



## SVEN KRAMER ACADEMY

TVM is maatschappelijk partner van de Sven Kramer Academy. 'Alle kinderen verdienen gelijke kansen', vindt de oprichter.



## DE PASSIE VAN...

Dj Gerard Ekdor staat op met muziek en gaat ermee naar bed. Voor alle TVM-leden stelde hij een spotify-playlist samen.

# VAN DE DIRECTIE



In uw handen heeft u de eerste TVM Scheepvaart van 2021. Het nieuws in de media wordt nog steeds gedomineerd door het coronavirus, maar alles wijst erop dat we langzaam maar zeker de goede kant opgaan en dat we hopelijk verderop in dit jaar weer deels terug kunnen keren naar ons oude normaal. Het zou voor iedereen een welkome verandering zijn.

Voor TVM wordt 2021 ook een jaar van verandering. Arjan Bos treedt op 8 april tijdens jaarvergadering van de Ledenraad officieel terug als CEO, na een periode van 20 jaar. Arjan heeft aangegeven toe te zijn aan een nieuwe uitdaging. Binnen TVM gunt iedereen hem die kans.

Voor TVM heeft Arjan Bos enorm veel betekend. Dat geldt zeker ook voor de scheepvaarttak binnen TVM. Sterker nog, hij was destijds degene die als eerste contact zocht met Mense Landlust, de toenmalige directeur van SON scheepsverzekeringen, om te praten over een mogelijke overname. Aldus geschiedde in 2012. Een jaar later volgde Noord Nederland Schepenverzekering. Aanvankelijk gingen beide partijen nog verder onder hun eigen naam, sinds 1 januari 2017 opereren we onder de naam en vlag van TVM. Dankzij de bundeling van alle kennis en ervaring geldt het merk TVM inmiddels ook in de binnenvaart een volwaardige, sterke en betrouwbare partner.

Arjan is een CEO die niet alleen de markt van logistiek en transport door en door kent, maar ook de klanten. Persoonlijk contact vinden we bij TVM ontzettend belangrijk. Arjan is daar de personificatie van. Hij is toegankelijk, voor medewerkers én klanten. Dat past ook bij de coöperatie die TVM is. We zijn opgericht voor leden, door leden. Dus we zijn ook van de leden en dat willen met ons allen uitdragen. Dat zal niet veranderen.

Komend jaar blijven we ook nadrukkelijk inzetten op preventie, onder andere met de aanstelling van een preventie-adviseur. Via preventie, denk aan advisering en technische hulpmiddelen, willen de premies voor onze klanten betaalbaar kunnen houden.

Arjan blijft tot 1 september in dienst om zijn nog te benoemen opvolger in te werken. Maar ook met een andere CEO aan boord kunt u er gerust op zijn dat we dezelfde koers blijven varen. Dus met persoonlijke aandacht voor de klant en met een gezonde focus op preventie.

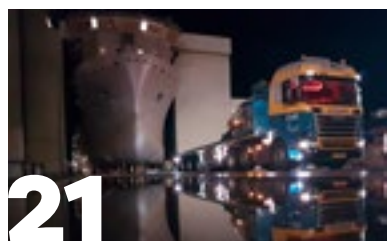
Hendrik de Jonge  
directeur

# COÖPERATIE



## TWEDE TVM GREENPAPER

Wat is de impact van corona en Brexit op de rol van logistieke ketens? Lees onze tweede TVM greenpaper.



## FOTOWEDSTRIJD KRIJGT VERVOLG

Onderweg is er zoveel moois te zien. Om die reden gaan we in 2021 door met de TVM fotowedstrijd over logistiek en transport.



## COLUMN PETER VAN DAM

Keuringen en inspecties kunnen elkaar overlappen. Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.



## EXPERT AAN HET WOORD

TVM Scheepvaart loopt een dagje mee dagje mee in het kielzog van relatiebeheerder scheepvaart Marco van der Wal.

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.



# Na 45 jaar een Bos-loos tijdperk

Na een periode van twintig jaar neemt Arjan Bos later dit jaar afscheid als CEO van TVM verzekeringen. In een gesprek kijkt hij terug op zijn periode bij TVM en is hij openhartig over zijn zucht naar ondernemerschap, de sponsoring, de successen en tegenvallers en kijkt hij ook kort vooruit naar zijn nieuwe baan.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen en TVM-archief

**N**a 25 jaar met vader Ad Bos aan de helmstok (1976-2001) en nog eens 20 jaar met zoon Arjan Bos achter het stuur sluit de familie Bos 45 jaar leiderschap af bij de Coöperatie TVM U.A. Of komt er nog een derde generatie achteraan en wordt het tijdperk-Bos weldra voortgezet?

Arjan Bos tovert een grote glimlach op het gezicht en schudt heftig van 'nee'. "Mijn oudste zoon is 22 en mijn oudste dochter 20 jaar en ze zitten allebei op het hbo hier in Zwolle. Dus

Aan de keukentafel in Zwolle – het thuisonderwijs aan de jongste kinderen is juist afgerond, ook een CEO heeft zijn verantwoordelijkheden – navigeren we rustig door de loopbaan van Arjan Bos, onder wiens leiding TVM is uitgegroeid tot marktleider in verzekeringen van logistiek en transport. De naam Bos is al decennialang verbonden aan TVM en is bijna synoniem.

*Veel mensen denken dat TVM een familiebedrijf is, in plaats van een coöperatie. Snap je dat?*

"Ik heb dat inderdaad vaak horen zeggen. Zeker omdat niet alle mensen bekend zijn met de bedrijfsvorm van een coöperatie. En we hebben altijd gestreefd naar het scheppen van een familiale cultuur. Heel vaak kwam mijn vader in de publiciteit in verband met de wielerploeg en ik later met de schaatsploeg. Dus als je aan TVM dacht, dan

was vaak Bos het boegbeeld. Doordat ik mijn vader ben opgevolgd, is dat beeld van een familiebedrijf natuurlijk bestendigd."

*Heeft het nooit gedoe opgeleverd Bos jr. zijn vader opvolgde?*

"Nee, dat is destijds geruisloos gegaan. In de Ledenraad was geen weerstand en ik zat tenslotte al in de Directie. De sector logistiek en transport kent ook veel familiebedrijven en daar is het niet vreemd dat een zoon zijn vader opvolgt. Ik snap dat het tegenwoordig anders is, maar bij onze achterban heeft dat nooit gespeeld. Destijds was

er bij de medewerkers veel draagvlak voor mijn benoeming. Toen werd aangekondigd dat ik mijn vader zou opvolgen, was dat een bijzonder moment met groot applaus."

*Je bent twintig jaar bestuursvoorzitter en CEO geweest. Waarom zo lang?*

"Dat komt mede door die benoeming op jonge leeftijd. Ik heb altijd veel steun gehad van medewerkers, van de Commissarissen, van de leden. Maar ik had ook het gevoel dat ik TVM iets verschuldigd was. Mijn aanstelling op jonge leeftijd was toch ook een risico, men had ook een meer ervaren bestuurder kunnen aantrekken. Ik voelde een verplichting om langere tijd te blijven, om het vertrouwen van mensen waar te maken die mij op jonge leeftijd op deze stoel hadden neergezet. Ik wilde geen misbruik maken van dat vertrouwen en dan na drie of vier jaar weer van baan veranderen. Ik heb in die tijd wel aanbiedingen gehad, maar nooit de neiging gehad wat anders te gaan doen. Ook al omdat ik van kinds af aan met TVM ben opgegroeid, ik heb nooit anders geweten. Bovendien is het een geweldig bedrijf, ik heb het erg naar mijn zin gehad."

*Was het een schrikbeeld om bij TVM je pensioen te halen?*

"Nee, dat speelde geen rol. Maar het gemiddelde leiderschap van een CEO is zo'n beetje zeven jaar. Met twintig jaar zit ik daar flink boven. Voor je gevoel ga je jezelf en ook het bedrijf een beetje in de weg zitten. Door de jaren heen raak je natuurlijk ook bepaalde collega's kwijt, hè, die met pensioen gaan of wat dan ook. >

'We zijn marktleider in de Benelux op het gebied van logistiek en transport'

dat zal niet zal gaan. En mijn drie andere kinderen zijn nog jonger."

*Maar zelf was je 32 jaar toen je werd benoemd tot directievoorzitter. Dat was ook heel jong.*

"Het gekke is dat je dat zelf helemaal niet door hebt als je wordt benoemd. Ik was op mijn 28e al commercieel directeur, zat samen met mijn vader in de Directie, wat ook al heel bijzonder was. Nu zie ik wel eens benoemingen van jonge mensen voorbijkomen en dan denk ik: 'Zo, dat is jong'. En dan gaat pas nadien bij mij het belletje rinkelen dat ik zelf ook zo jong was, destijds."





Overigens is dat ook weer verfrissend, want we hebben nu een superteam staan en het werkt ook nog steeds goed.”

*En dan besluit je na 20 jaar iets anders te gaan doen. Hoe kwam dat?*

“Dat kwam eigenlijk rond mijn 50e verjaardag. Ik ben nu 52, maar toen kreeg ik het besef dat ik langzamerhand meer dan 25 jaar bij dezelfde

niet in mijn eerste natuur. Het ondernemerschap komt in dat proces een beetje in het gedrang. Het mes snijdt aan twee kanten hoor, want het bedrijf is enorm gegroeid en daarbij passen strakke procedures. Het is heel goed dat het gebeurt, maar kost ook veel tijd. Dynamiek en snelheid gaat een klein beetje verloren. Dat is overigens waar meer bedrijven in de financiële wereld tegenaanlopen. Nogmaals, ik begrijp het, maar ik heb iets meer vrijheid nodig.”

*Als je terugkijkt, heb je dan in zakelijk opzicht ergens spijt van?*

Bos denkt even diep na. Dan: “Ja, soms benoem je mensen op posities van wie je

denkt: die kunnen dat! En dan vergis je je wel eens. Zo hebben we zakelijk ook wel eens verkeerde dingen gedaan. We dachten ooit uit te breiden in Denemarken, voordat de financiële crisis begon. We hadden uitgebreid marktonderzoek gedaan, we meenden zaken te gaan doen in een betrouwbaar land met deugdelijke wetgeving. Achteraf gezien zijn we met de verkeerde mensen in zee gegaan. We hebben de verzekeringsportefeuille uiteindelijk voor één euro verkocht aan een andere

verzekeraar. Dat deed pijn, ja. Ik kan slecht tegen verlies.”

*En waar ben je trots op?*

Bos veert op: “Op de gang van zaken in België. Dat is het tegenovergestelde van Denemarken. Ik ben vooral blij omdat veel verzekeraars het daar vergeefs hebben geprobeerd en het ons wel is gelukt. In het begin niet hoor, we maakten echt aanloopverliezen. Met vrachtauto's heb je al snel kostbare schades, zeker als er letsel bij komt kijken. Je portefeuille heeft een zekere omvang nodig om klappen op te vangen. Nou, in de eerste vijf tot tien jaar heb je die omvang niet, dus je hebt een lange adem nodig. In het begin lijdt je ieder jaar verlies. Het is twee stappen vooruit en dan weer eentje terug. Zo bouw je die portefeuille op en nu gaat het al vijftien jaar heel mooi steady op een mooi winstgevend niveau. België is een succesverhaal.”

Hij laat ook andere fraaie resultaten de revue passeren, zoals de verdriedubbeling van de omzet, de beleggingsportefeuille, het eigen vermogen. “Die zijn allemaal in verhouding meegegroeid, alles keer drie of vier in twintig jaar tijd.”

Verder noemt hij belangrijke acquisities, vooral in de binnenvaart en de pleziervaart via SON scheepsverzekeringen en Noord-Nederland schepenverzekering, opgegaan in TVM

‘Ik voelde een verplichting om langere tijd blijven, om het vertrouwen van mensen waar te maken’

zaak werkte. Dan komt de vraag: ga ik dit nog tien, twaalf of vijftien jaar doen of wil ik ooit nog eens wat anders?”

*Speelden er meer zaken?*

“Natuurlijk. Mijn functie is na de financiële crisis inhoudelijk wel veranderd. Het toezicht is verscherpt, compliance deed zijn intrede. Daarnaast is riskmanagement nog veel belangrijker dan vroeger. Een CEO moet nu veel meer verantwoording afleggen. Ik heb het me eigen gemaakt, maar het zit



Scheepvaart. “Die passen verschrikkelijk goed bij TVM. We hebben er een leuke club mensen uit een heel andere wereld bijgekregen.”

De scheidend CEO wil ook de successen in de sponsoring niet ongenoemd laten, want de wiel- en schaatsploegen brachten veel roem naar Hoogeveen. Van olympische- en wereldtitels en touretappes die voor eeuwig aan de naam TVM verbonden zijn. “We hebben van ons laten horen”, zegt Bos. “We hebben ons stevig in de topsport geëtaleerd en goede marketing gedaan.”

#### *Werd die sponsoring altijd goed begrepen?*

“Niet altijd”, erkent Arjan Bos. “Als je op grote schaal aan sponsoring doet, blijf je altijd mensen houden die twijfelen aan het nut. Voor een breed consumentenmerk als Jumbo speelt die vraag minder, maar wij bekeken het vanuit het oogmerk van business-to-business. De sponsoring heeft geholpen in de uitstraling van TVM. Mensen denken dan toch vaak dat je groter bent dan je daadwerkelijk bent. Je moet ook rekening houden met het feit dat we vanuit een gedoogsituatie kwamen en op weg waren om marktleider te worden. Dan helpt sponsoring om serieus genomen te worden. Intern heeft de sponsoring het wij-gevoel binnen TVM versterkt. Als Sven Kramer

of Ireen Wüst een olympische medaille wonnen of Jeroen Blijlevens een Touretappe, dan hadden ‘wij’ gewonnen. En onze klanten ook. Als er TVM op het polisblad staat, betekende dat vroeger weinig. Nu staat het voor succes en emotie.”

#### *Wat laat je achter?*

“Een bedrijf dat in staat is zichzelf te redden, zeer solvabel is en een goed imago heeft. En er is veel deskundigheid. Dat bedrijf hebben we met een groot saamhorigheidsgevoel opgebouwd, van de postkamer tot aan de directiekamer. Het bedrijf is met vallen en opstaan groter geworden. Er zijn veel aanvallen geweest op onze portefeuille, maar niemand ging weg door de uitstekende relatie met onze klanten. En nu zijn we de marktleider in de Benelux op het gebied van logistiek en transport. Het bedrijf is niet omver te blazen.”

#### *Heb je nog goede raad voor jouw opvolger?*

“Ja, die moet het DNA van het bedrijf goed in de gaten houden. En de klant goed leren kennen. Ga naar die bedrijven toe, weet wat er daar en in de sector speelt. Blijf goed benaderbaar, voor zowel het personeel als de klanten. Ik heb de klanten in twintig jaar goed leren kennen, je weet wat er speelt in het bedrijf en soms ook in het gezin. Klanten belden me ook ’s avond en in

het weekend, maar dat hóórt er bij als je bij een coöperatie zit.”

#### *En wat ga je na augustus doen, als je je opvolger wegwijs hebt gemaakt?*

Bos krijgt een twinkeling in zijn ogen: “Ik krijg een functie als directievoorzitter van de LV Groep, waarvan het hoofdkantoor in Vlaardingen is gevestigd. Tevens krijg ik de commerciële portefeuille in mijn beheer. Het is een boeiend familiebedrijf waar ik al heel lang bij de familie aan tafel zit, helemaal in de wereld van logistiek en transport, maar met veel buitenlandse vestigingen. LV Groep heeft wereldwijd 33 vestigingen, een omzet van circa 200 miljoen euro en ruim 500 fte’s. Dit jaar viert LV Groep haar 100-jarig bestaan. Het bedrijf werd in 1921 opgericht onder de naam J. Lensveld & Zonen. Lensveld Transport maakt nog altijd onderdeel uit van de LV Groep en was ook een van de grondleggers van TVM in 1962. Voormalig eigenaar Tom van Herk was jarenlang voorzitter van de Raad van Commissarissen bij TVM.”

Grootste pluspunt is volgens Bos dat hij bij LV Groep zijn talent op het gebied van ondernemerschap en strategie op andere wijze kan benutten. Al tekent hij er meteen bij aan dat het groene TVM-bloed door zijn aderen blijft stromen. Arjan Bos knipoogt en grapt: “Mischien zit ik over een paar jaar dus wel weer in de Ledenraad van TVM.” <



ROBOTISCH SCHOONMAKEN VAN ZEESCHEPEN IS  
DE TOEKOMST, MAAR DE REGELGEVING ONTBREEKT



# Fleet Cleaner baant

Het ontstaan van Fleet Cleaner leest weg als een jongensboek, maar de klippen die de Delftse start-up moet omzeilen zijn machtig. Cornelis de Vet en Alex Noordstrand lopen met hun robotische reiniging van zeeschepen zo ver voor de troepen uit, dat regelgeving nog niet eens voorhanden is. “We hebben een Tesla gebouwd in de tijd van paard en wagen.”

tekst: Harm Vonk

beeld: Matty van Wijnbergen en Fleet Cleaner

Tijdens hun studie Maritieme Techniek leren Cornelis de Vet en Alex Noordstrand over de aangroei op schepen, de hogere brandstofkosten die dat met zich meebrengt plus het tijdverlies door een lagere snelheid van het schip. Tijdens de vaart nestelt vuiligheid van de zee zich op de scheepshuid; algen en mosselen hechten zich aan de romp, waardoor het schip logischerwijs meer weerstand krijgt. Er worden anti-fouling op de coating gesmeerd om aangroei van vuil zoveel mogelijk te voorkomen, maar die oplossing is slechts tijdelijk: na pakweg twee jaar werkt dat niet meer.

De schoonmaak van zeeschepen gebeurt in de regel door duikers, die met een borstelkar het schip te lijf gaan. Het is een indrukwekkend gezicht (zoek maar eens op YouTube): gewapend met enkel zijn materiaal baant de kikvorsman zich een weg langs het immense schip. Zijn





# de paden schoon

werkterrein verspreidt zich over een lengte van soms wel 400 meter, een breedte van 50 meter en een diepte van 15 meter. Het resultaat – naast een gereinigde scheepshuid – is een waterwolk van vuil vermengd met loslatende anti-fouling. “Een wolk van aangroei en chemicaliën”, zegt Alex Noordstrand. “Alsof je 24 uur achter elkaar een walvis slacht naast het schip.”

De studenten bedenken in 2010 dat er een milieuvriendelijkere, goedkopere en veiligere manier moet zijn. Er schuilen immers drie grote nadelen aan het schoonmaken door duikers: de chemicaliën lossen op in de oceaan, het schip kan tijdens de reiniging (die soms zomaar 24 uur aaneen duurt) niet worden gebruikt en bovendien vinden jaarlijks tientallen duikers de dood tijdens hun schoonmaak.

“Die avond hadden we het erover”, gaat Cornelis de Vet terug in de tijd. “Voor ons bachelor eindproject (het afsluitende werkstuk na drie jaar

universitair onderwijs, red) hebben we de Universiteit gevraagd of we een ontwerp mochten maken van een robot die schepen schoonmaakt. Dat voorstel werd goedgekeurd.”

En vanaf dat moment gaat het balletje rollen: de studenten (toen nog in een groepje van vier) verdiepen zich een half jaar in de technische materie. Na hun eindproject willen Noordstrand en De Vet het plan van het papier naar de praktijk brengen. Met zijn tweeën gaan ze verder met wat in 2011 uiteindelijk uitgroeit tot Fleet Cleaner.

## Robo Valley

De start-up is gevestigd in RoboValley, een dure naam voor de start-up-community rond de Technische Universiteit Delft. Maar ondanks de dure naam is de wereld van robots aan de Julianalaan niet de hightech zoals die in films

wordt getoond. De koffie komt ‘gewoon’ uit een machine en De Vet en Noordstrand leiden hun bedrijf met 35 werknemers vanuit een eenvoudig, basic kantoorruimte zonder poespas en opsmuk. “Of heb je op de oprit van

‘Als twee studenten hebben we een presentatie gegeven: wij hebbende oplossing, voor jullie probleem’

het terrein soms een Tesla zien staan?”, lachen beiden.

Voordat de eerste robot van Fleet Cleaner een feit is, maken De Vet en Noordstrand een business plan. Na het technische deel verdiepen de studenten zich in de markt: hoe ziet die eruit, wie betaalt waarvoor en tegen welke problemen loopt de markt aan? Ze >

schrijven zich in voor een competitie. “Vanaf dat moment werd het competitiegevoel aangewakkerd”, zegt De Vet.

En daar komt de topsportachtergrond van Noordstrand van pas. De Noord-Hollander komt uit het wedstrijdzeilen en wint in 2015 Rondje Texel in de catamaran. “Jaren ervoor eindigde ik in de achterhoede en had ik tegen mezelf gezegd: ooit sta ik hier als winnaar. Ik heb er alles voor opzij gezet om de beste te worden. Datzelfde gevoel hebben we ook bij Fleet Cleaner.”

### Maersk

De Vet en Noordstrand winnen de competitie en worden door die onderkenning zo aangewakkerd, dat ze in 2011 de grootste containerrederij ter wereld benaderen: als ze voet aan de grond krijgen bij Maersk, dan is de tijd rijp voor hun robot, zo redeneert het duo. “Kom maar langs in Kopenhagen, zeiden ze bij Maersk. Als twee studenten hebben we op het hoofdkantoor een presentatie gegeven: wij hebben de oplossing voor jullie probleem.”

Maersk hoort het verhaal van Fleet Cleaner aan: “Het is een no-brainer”, zegt De Vet, een makkelijk te verkopen verhaal. Ga maar na: Fleet Cleaner reinigt het schip tijdens het laden en lossen, dus er is geen tijdverlies. Het vuil wordt opgevangen en gefilterd op het werkschip, dat een-

voudigweg langsij ligt bij het zeeschip. En dan is er nog de veiligheidskwestie: er is geen duiker meer die dieper dan de toegestane 14 meter hoeft te komen. De reactie van Maersk is eenvoudig en simpel: bel maar als je klaar bent. Maar het was de definitieve ‘go’ voor De Vet en Noordstrand. “Ze zeggen niet: kom, we helpen je. Maar het belangrijkste wat wij nodig hadden was het antwoord op de vraag: is er vraag naar ons aanbod?”

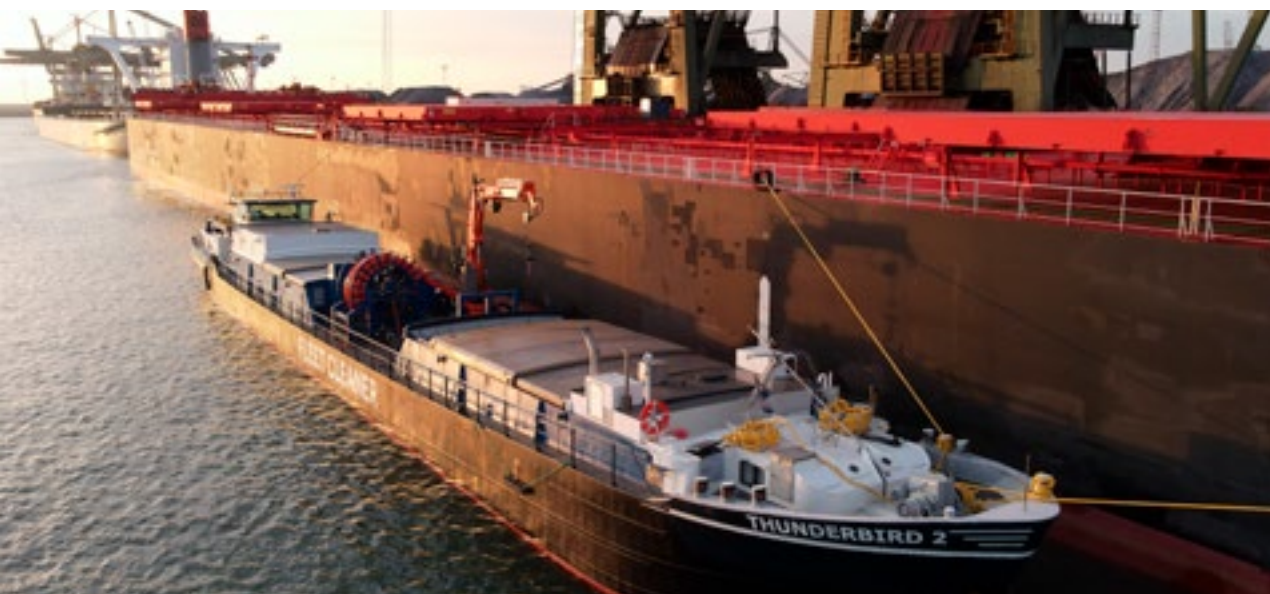
Tien jaar later beschikt Fleet Cleaner over twee werkschepen; de derde is in aanbouw. Het zijn binnenvaartschepen die verbouwd zijn tot ‘schoonmaak-

schip’, compleet met slaapkamers, een gym en een filmzaal. Het werkterrein van de Thunderbirds I en II is voorlopig beperkt tot de Nederlandse en Belgische havens, maar de droom van Fleet Cleaner is om ‘in elke wereldhaven een wasstraat’ te hebben.

### Opmerkelijke rol

Maersk speelt in de groei van de start-up weer een opmerkelijke rol. Onbedoeld, maar cruciaal. Als de robot van Fleet Cleaner klaar is, en er enkele kleinere schepen zijn gereinigd, lonkt het grote werk. “Wij wilden graag een heel groot containerschip

Cornelis  
de Vet



Alex  
Noordstrand







doen en zij hadden er een. Met veel moeite hebben we Maersk weer gecontacteerd”, kijkt De Vet terug. “Achteraf is Maersk qua bedrijfscultuur helemaal geen potentiële klant van ons; ze kopen alles zo goedkoop mogelijk in. Ze hadden net hun Performance afdeling verplaatst van Denemarken naar India. Dat zegt wel iets.”

Fleet Cleaner komt aan boord bij Maersk. En hoe: de Maersk Mc-Kinney Moller, bij de ingebruikname in juli 2013 is het het grootste containerschip ter wereld. De cijfers zijn imponerend: er is ruimte voor ruim 9000 vrachtwagencontainers, de lengte bedraagt 399

meter, de breedte 59 meter.

“We mochten één kant reinigen”, herinnert Cornelis de Vet zich. “Als demo, met de verwachting dat daar voor ons veel meer werk uit zou komen. We hebben foto’s gemaakt en waren natuurlijk hartstikke trots. Maar toen zei Maersk: we willen niet dat jullie hier pr mee maken. Huh!? Hoezo dan? We hadden net voor niks een dienst van tienduizenden euro’s geleverd! Ze waren tevreden, maar we hebben nooit meer iets van hun gehoord. De grootste partij in deze sector gebruikt zijn macht om alle leveranciers onder druk te zetten...”

Het voorval is eigenlijk exemplarisch voor hoe het er aan toegaat in het wereldje van scheepsreiniging. De wereld waarin enkele wereldhavens een summier start hebben gemaakt met milieuvriendelijke maatregelen, maar waar genoeg landen met minder strenge regelgeving een uitweg bieden. “Het hele idee is krom”, spiegelen De Vet en Noordstrand voor. “We willen met z’n allen plastic uit de oceanen halen, maar smeren giftige coating – die gemaakt is om op te lossen – op schepen.”

### Regelgeving ontbreekt

Nog zoiets kroms: de strijd tussen eigenaar en huurder van zeeschepen. De eigenaar betaalt het onderhoud, de huurder betaalt de reiskosten. Dus de kosten die de eigenaar maakt door zijn schip te reinigen, keren terug in de

portemonnee van de huurder. Er is geen gemeenschappelijk belang. Noordstrand: “70 procent van de schepen is gecharterd. En dan moet je weten dat de eigenaar niet alleen het schip verhuurt, maar ook de mensen die erop zitten. Die mensen doen ook de dagelijkse metingen, waaruit moet blijken hoe het schip presteert. Je kunt wel bedenken wat zij gaan invullen...”

En zo zijn er nog heel wat kinderziekten. Of beter: de wet- en regelgeving is nog allesbehalve klaar voor robotisch reinigen. De Vet: “We hebben een Tesla gebouwd in de tijd van paard en wagen. De regelgeving ontbreekt. Dat maakt ons kwaad. We proberen met de regelgevers te zorgen dat de

“We hebben een Tesla gebouwd in de tijd van paard en wagen. De regelgeving ontbreekt”

standaard hoog genoeg wordt. In ons eigen belang, maar ook omdat we vinden dat het zo zou moeten. We maken een fantastisch product, maar tot nu toe wil niemand extra betalen voor duurzame scheepvaart. Nu kost zuivering ons geld. Dat is krom. Als je duurzaam wilt worden, moet je dit belonen. We zijn niet te vroeg, maar vroeg. We moeten hordes nemen die er over een aantal jaar niet meer zijn.”





# Een kijkje in de keuken van een klassiek binnenvaartgezin

Adriaan Pul had een kleine tien jaar geleden niet de ambitie om ondernemer te worden. Jaren later is alles anders. Het eerste schip is anderhalf jaar geleden ingeruild voor een groter exemplaar en zakelijk gaat het hem voor de wind. Samen met zijn vrouw, en mede-schipper, Ingrid en vijf kinderen woont en werkt hij op de MS Sincero. Een dag op pad met een klassiek binnenvaartgezin op de Nederlandse wateren.

tekst: Michael Nemethy  
beeld: John van Hamond



Het ondernemerschap bevalt Adriaan en zijn vrouw Ingrid opperbest. In 2012 zei Adriaan Pul nog stellig dat een eigen schip geen grote wens was. Negen jaar later wil hij niks anders meer.

“Het is echt heerlijk zo. Je hebt alles zelf in de hand en je bent overal bij betrokken. Ondernemer worden is gewoon een erg goede keuze geweest.”

Van zetschipper naar een eigen schip; dat is natuurlijk best een grote stap. Je moet alles zelf gaan doen en dat was in het begin aftasten en spannend.

‘Als er meer financiële ruimte is, dan gaan we ermee aan de slag’

“Ik heb nog veel kunnen vragen aan mijn oud-werkgever. Met vragen over het ondernemen kon ik bij hem terecht. Op die manier ben ik er geleidelijk ingerold. Het is een mooi avontuur. Je weet niet wat de dag van morgen je gaat brengen. Verlang je naar structuur, dan past de binnenvaart niet bij je.”

#### Groot contrast

In tijden van gesloten scholen vanwege

corona kan het contrast tussen de stuurhut en het woongedeelte van het schip niet veel groter zijn. In een slaapkamer worden Zoom-calls met medeleerlingen over het huiswerk van vandaag gehouden. In de woonkamer is een klein mannetje druk in de weer met zijn speelgoedauto's. Aan de keukentafel wordt geconcentreerd huiswerk gemaakt. Ingrid aanschouwt het geheel en let op de jongste telg van het binnenvaartgezin. Het schip vaart ondertussen gewoon door. De ramen van de woonkamer zijn als een lijst van een levend schilderij. Een winters zonnetje met een schilderachtig wolkendek leidt tot betoverende vergezichten over de Waal.

Enkele meters boven het woongedeelte zit Adriaan Pul aan het roer. In het stuurhuis heerst een serene rust. Hij houdt alles nauwlettend in de gaten. Uit portofoons klinken af en toe onverstanebare stemmen. “Dat schip gaat de ander inhalen. Dat wordt even doorgegeven”, ontcijfert hij. Vanaf Haaften wordt er naar Cuijk gevaren, want daar worden vandaag al zijn containers gelost. In ‘normale’ tijden zou het doordeweeks niet zo druk aan boord geweest zijn. Normaliter gaan er drie kinderen naar het internaat. Ingrid Pul zat voorheen ook met enige

regelmaat aan het roer, maar dat is nu nauwelijks nog te combineren met het thuisonderwijs en het verzorgen van de kinderen. Al wordt er nog weleens afgewisseld. “In de coronaperiode merk ik dat de band met de kinderen sterker is geworden. Dat is mooi om te merken. Je ziet ze nu voor je eigen ogen zich ontwikkelen. Maar tegelijkertijd merk je ook dat de kinderen hun energie maar lastig kwijt kunnen raken op het schip”, vertelt Pul.

#### Liever op het water

Het echtpaar groeide op aan de wal. Adriaan in Opheusden en Ingrid in Sint-Annaland. Hij komt uit een chauffeursfamilie, maar besloot het over een andere boeg te gooien. Een vriendin van zijn moeder was een schippersdochter. Adriaan Pul besloot de stoute schoenen aan te trekken en vroeg of hij eens mee mocht varen op het schip. “Toen was ik direct verkocht. Daar heb ik echt nooit van spijt gehad. Dat was een hele fijne eerste kennismaking. Vijf jaar later was ik schipper. En nu zit ik hier”, vertelt hij tevreden.

Het gezin bezit naast het schip ook een huis in Krimpen aan de IJssel. Een uitvalsbasis om af en toe aan wat anders dan werk te denken. “Het is fijn voor de afwisseling. Eens in de maand zijn we als gezin een paar dagen daar. Ingrid gaat nu in coronatijd elke week een dag met de kinderen naar het huis.





Dat is goed voor ze. Vaak begint het bij mij na een dag alweer te kriebelen en heb ik zin om weer te gaan varen. Dat blijft toch het mooiste wat er is.”

### Andere tijden

Hoeveel er in een aantal jaren kan veranderen ondervond het stel toen ze op zoek waren naar een internaat voor hun kinderen. “We wilden ze zo’n 12 jaar geleden voor het internaat in Werkendam inschrijven. Er was geen plek meer en we werden geadviseerd om verder te kijken. Toen kwamen we bij het internaat in Krimpen aan den IJssel uit. Daar was nog wel plek voor onze kinderen en we hebben daar ook een huis gekocht. Inmiddels zijn er al enkele afdelingen van internaten gesloten, want er is nauwelijks aanwas. Zo zie je maar hoeveel er kan veranderen in zo’n periode.”

Er is een tekort aan personeel in de binnenvaart. De sector is flink bezig om van alles te verzinnen om aantrekkelijker te worden. Maar of dat genoeg is durft Pul niet te zeggen. “Het aantrekken van nieuwe mensen en duurzaamheid zijn belangrijke thema’s. Dit schip heb ik nog niet zo heel lang, dus duurzame keuzes kan ik financieel gezien gewoon nog niet maken. En dat speelt bij veel schippers. Je komt al snel op de motoren uit en dat zijn hele grote investeringen. Iedereen doet wat hij of zij kan, maar ik wacht het nog

even af. Er is net aangekondigd dat er subsidies komen voor een schonere binnenvaart, dus ik ga me daar eens goed in verdiepen. Wellicht dat er toch iets mogelijk is om schoner te gaan varen. Als er meer financiële ruimte is, dan gaan we ermee aan de slag.”

### Zoek de balans

Het is een komen en gaan van kinderen in de stuurhut terwijl het schip bijna in Cuijk is. Wisselend komt er een gezinslid buurten. Er staat ook een box in het stuurhuis, waar zo af en toe de kleinste van de familie ligt. Adriaan Pul kijkt voor zicht uit en wijst naar de wal. “Weet je wat het mooie is? Al vaar ik dezelfde route tig keer, het went niet. Je ontdekt altijd weer iets nieuws. Dan zie je ineens een kasteeltje en dan valt je ineens weer iets anders op aan een dorp. Dat is prachtig.”

Het nadeel van dit leven is volgens hem de balans tussen het werk en het privéleven. “Nee zeggen is lastig. Voor je het weet ben je toch weer zes dagen van ’s ochtends vroeg tot ’s avonds laat in de weer. Vrije tijd schiet er dan wel eens bij in.” Maar door het harde werken was er de ruimte om een groter schip, de MS Sincero, anderhalf jaar

geleden aan te schaffen. “Ik heb inmiddels ook personeel. Twee maanden lang woont er op het voordek steeds een matroos. Hij helpt en ondersteunt me met allerlei zaken. Daardoor kan mijn vrouw gemakkelijker van boord. Ze heeft de ruimte om de kinderen op te halen van en weg te brengen naar het internaat. Na twee maanden wisselt een andere matroos hem af. Dus dat is top. Engels heb ik dankzij die gasten geleerd, lacht hij”.

“Of ik nog dromen heb? Poeh, dat is een lastige. We hebben het goed en

‘Verlang je naar structuur, dan past de binnenvaart niet bij je’

onze kinderen zijn alles voor ons. Het avontuur en andere wateren in het buitenland verkennen, dat is nog wel een droom. Maar ik heb geen idee of we dat ooit nog gaan doen. Het doel is nu hard werken zodat ik straks wat gas terug kan nemen en nog meer kan genieten van de kinderen en het leven. Het belangrijkste vind ik om mijn kinderen een goede toekomst te kunnen bieden.”



# Gaspedaalplaten graag,

Al bijna veertig jaar bestaat het leven van Gerard Ekdome uit muziek, muziek en nog eens muziek. Hij staat er iedere ochtend voor dag en dauw mee op om zijn radioprogramma Ekdome In De Morgen te presenteren. Achter het stuur van zijn auto, aan het roer van zijn kapiteinssloepje en zelfs tijdens een wandeling door het bos, overal schalt het uit de boxen of door de koptelefoon. “Ik laat me graag overvallen door een nummer.”

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Daemes & Heeren

Wie hem hoort praten, zou het niet meteen zeggen. Maar jawel, ook Gerard Ekdome wordt een dagje ouder. Hoe hij dat zelf merkt? Nou, laat hij het zo zeggen. Er zijn tegenwoordig van die momenten op een dag dat hij even niet naar muziek luistert en zich erop betrappt te genieten van iets triviaals als stilte. Heel gek, noemt hij dat zelf. Maar, eh, geen zorgen, haast de 42-jarige dj van Radio 10 zich daaraan toe te voegen. “Zoets duurt altijd maar even.”

Zolang als hij het zich kan heugen, luistert de man van het populaire ochtendprogramma Ekdome In De Morgen naar muziek. “Dat is hetgeen waar ik, op alle fronten, van kleins af aan op aan sla. Mijn oudste herinneringen zijn stuk voor stuk terug te voeren op muziek. Als kind wilde ik van mijn moeder bijvoorbeeld al weten wat er op





# géén braderiemuziek

muzikaal gebied voor mijn geboorte was verschenen. Als ze me naar bed bracht, was het van: ‘Vertel eens over vroeger, mamma. Waar luisterden jullie naar toen jullie jong waren?’ Op mijn vijfde heb ik zo al een soort inhaalslag gemaakt. Dat leidde ertoe dat ik besepte dat ik heel wat gemist heb toen ik er nog niet was. En eigenlijk is het daarna nooit meer goed gekomen met me.” Al vroeg wist Ekdom dat zijn toekomst in de muziek lag. Lachend: “Het heeft er in ieder geval nooit ingezet dat ik bloemist zou worden.”

Ekdom, geboren en getogen in Utrecht, was amper drie jaar oud toen hij van zijn ouders zijn eerste pick-upje kreeg. “Je weet wel, zo’n plastic ding met een speaker als deksel en een bouwvakkerkoptelefoon erbij. Die pick-up werkte op batterijen, waardoor ik hem naar de tuin kon meenemen. Er bestaan prehistorische beelden dat ik

daar plaatjes sta te draaien. Ik vrees dat de burens van toen zich dat nog wel kunnen herinneren.”

Twee jaar later brandden de Franse francs in zijn broekzak toen het gezin Ekdom in Frankrijk vakantie vierde.

De jonge Gerard mocht dan pas 5 zijn, hij wist drommelsgoed waar hij zijn vakantiegeld aan ging besteden. “Billy Jean van Michel Jackson, dat was de allereerste single die ik ooit gekocht heb. Ik weet nog goed dat we voor een heel grote supermarkt stonden met rode letters aan de gevel. Zo’n enorme winkel waar ze van alles verkochten, van kaas tot grasmaaiers aan toe. Terwijl mijn ouders hun dagelijkse boodschappen

deden, dook ik de muziekafdeling in. Een heerlijke herinnering.”

## Herinnering

Het is Ekdom, naar eigen zeggen, ten voeten uit. Hoort hij muziek, dan kop-

‘Het heeft er in ieder geval nooit ingezet dat ik bloemist zou worden’

pelt hij daar stevast een herinnering aan. “Vroeger had ik bijvoorbeeld jarenlang een droom. Zodra ik mijn rijbewijs zou halen, werden Life Is A Highway van Tom Cochrane en daarna The Highways Of My Life van de >



Isley Brothers de eerste nummers die ik in mijn auto zou gaan luisteren. Zeker weten. Dat liep dus even anders. De eerste keer dat ik zonder rijinstructeur naast me de weg op ging, reed ik in de auto van mijn moeder. Zo'n oude Honda, een veel te grote wagen voor een jongen van die leeftijd. Ik zette de radio aan en de eerste plaat die ik hoorde was Ray Of Light van Madonna. Dat is een nummer dat ik om die reden nooit van mijn leven zal vergeten. Het roept nog altijd een gevoel van vrijheid

2 en Radio 3, en in het weekeinde Sublime. Een beetje jazzy, daar houd ik wel van."

"Ik laat me graag overvallen door een nummer. Zoiets kan gebeuren door muziek in een vreemde, niet alledaagse setting te horen. Soms heb je zo'n nummer dat je in eerste instantie afkeurt, in een andere omgeving nog een keer hoort en dat het je dan ineens wél kan bekoren. De laatste keer dat ik dat had was met Impossible van Nothing But Thieves. Het was het najaar van 2020, de blaadjes vielen al van de bomen, toen ik in de auto zat en een nieuwe versie van dat nummer langs hoorde komen, met orkest. Het zal wel, dacht ik eerst nog. Maar ineens, godsamme, kwam het binnen. Dat vind ik altijd mooie momenten."

Het komt ook voor dat nummers Ekdod dusdanig raken dat hij ze, in letterlijke zin, een plek wil geven. "Vorig jaar, tijdens de eerste lockdown, heb ik een plaat ontdekt waarvan ik meteen dacht: oh man, dit klopt zó, ik ga nu het bos in en wil hem daar horen! Dus ben ik door de duinen gelopen richting het bos om 'm daar te beluisteren. Big Wild met 6's to 9's was dat. Vrij vertaald luidt de songtekst: 'Jij draait de boel om, je maakt negens van zes- sen.' Het was de eerste plaat die ik zag

als lichtpuntje in donkere tijden. Er klinkt iets van hoop in door. Toen ik dit nummer hoorde, zag ik het ineens weer zitten. Oh ja, alles komt uiteindelijk op zijn pootjes terecht, zoiets. Echt, dat klonk zó goed. Niet geheel toevallig bleek het uiteindelijk mijn favoriete plaat van 2020 te zijn geworden."

### Spotify

Ook leuk: luisteren naar andermans lijsten op Spotify. "Dat is een beetje als snuffelen in de cd-kast van een vreemde. Vroeger leidde dat altijd tot vragen. Waarom heb jij The Best Of van Modern Talking? Hoe komt het dat jij de hele collectie van Nirvana hebt? Dan volgde er altijd een verhaal. Op Spotify kun je op mappen stuiten met titels als Favorite Guilty Pleasures of Zondagochtend Koffie. Ik vind het dan leuk om te kijken wat mensen daar vervolgens in hebben staan. Soms inspireert dat me. Blijkt er ineens een nummer te zijn gekozen dat ik helemaal niet ken. Dan komt zoiets ineens in je systeem terecht en dat is altijd leuk. Laatst heeft dat rondstruinen op Spotify me er zelfs toe gebracht om spontaan veertig nummers te kopen bij iTunes. Dan ben ik zo'n idioot die die muziek gewoon wil hebben en het in de uitzendcomputer van zijn studio flikkert. Hup, binnen is binnen."

Niet dat alle muziek die hij hoort hem per definitie kan bekoren. Kom bij hem bijvoorbeeld niet aan met wat hij het piratenrepertoire noemt. "Dat

'De mensen die langs onze vaarroute wonen, weten bij voorbaat al wat ze te horen krijgen als we langsvaren'

bij me op. Nee, dat was niet echt de ultieme snelwegplaat die ik al die tijd voor ogen had. Maar het blijft wel een lekker nummer."

Zit hij vandaag de dag in de auto, dan laat hij zich bij voorkeur door collega's verrassen. "Ik wil graag het hier en nu horen. Dus luister ik naar het nieuws en hoop ik daarnaast nummers te horen die ik nog niet ken. Bij mijn werkgever Radio 10 weet ik vaak van tevoren wat er gedraaid wordt, dus daar luister ik om die reden niet zo vaak naar. Ik zap vaak langs Radio



## TVM PLAYLIST VOOR ONDERWEG



Op speciaal verzoek van TVM heeft Gerard Ekdome, die onlangs al eens een speciale radio-uitzending voor TVM-medewerkers verzorgde, een spotify-playlist samengesteld met favoriete muziek voor onderweg. De muziek is bestemd voor alle beroepschauffeurs en binnenvaartschippers. We wensen alle luisteraars veel veilige en muzikale kilometers dan wel vaarmijlen.

genre, echt verschrikkelijk. Ik kan er niets mee. Braderiemuziek, noem ik het ook wel. Ik word daar doodongelukkig van. Hoewel, ik heb toen ik nog bij AVTROSTROS werkte voor de gein wel eens gezegd dat ik een uurtje op Sterren.nl wilde presenteren. 'Zo meteen de Alpenzuses, maar nu eerst Dries Roelvink!' Alleen al dat een keertje op een zender kunnen roepen lijkt me geweldig. Al moet ik er dan van tevoren waarschijnlijk wel eerst een paar glazen wijn in hebben gegooit. Nuchter zou ik zoiets nooit uit mijn strot kunnen krijgen."

Muziek, wil Ekdome er maar mee zeggen, is synoniem aan gevoel. Het kan zowel zijn stemming als doen en laten bepalen. "Als ik in de auto zit, beïnvloedt muziek bijvoorbeeld echt mijn rijgedrag. Als ik gierende gitaren hoor, gaat het gaspedaal automatisch iets dieper naar beneden dan normaal het geval is. Ik zat laatst achter het stuur toen Salva Mea van Faithless weer eens voorbijkwam. De opbouw van dat nummer, man, echt schitterend. Als je dan staat te wachten voor een stoplicht en weer moet optrekken, is dat niet al te

best voor je banden. Gaspedaalplaten, noem ik dat ook wel."

### Kapiteinssloepje

Omdat Ekdome muziek koppelt aan emotie luistert hij op vaste momenten naar vaste nummers.

Twaalf jaar geleden werd hij de trotse eigenaar van een kapiteinssloepje. Varen is voor Ekdome inmiddels niet minder dan een bezigheid die zich volgens een vast ritueel dient af te spelen, bij voorkeur langs een vaste route. "Een rondje Slangevegt, zoals dat bij ons heet. Dan ga je vanaf de Loosdrechtse Plassen naar de Mijndense Sluis, tot vlak voor Maarssen in de buurt van Breukelen en dan via de zelfbedieningssluist terug. Héérlijk."

Hij mag op zulke momenten dan intens genieten van de natuur, varen in stilte is er niet bij. Het is vaste prik. Trossen los? Playlist 'Boot' aan. Stee-

vast. Altijd.

"Eggplant van Michael Franks, dat is het nummer waarmee iedere tocht begint. Mijn twee tienerzonen zingen het al voor ik de muziek aanzet. 'Toeng, toeng, toeng, toeng, toengdetoeng, toeng, toeng, toeng. Whenever I explore the land of Yin...' Mijn vrouw Nicole zegt wel eens: 'De mensen die langs onze vaarroute wonen, weten bij voorbaat al wat ze te horen krijgen als we langsvaren. Gerard draait namelijk altijd op hetzelfde moment op dezelfde plek dezelfde muziek.' Eggplant is voor mij hét nummer dat ik associeer met varen of vakantie. Wat er aan boord nog meer afgespeeld wordt? Moondance van Van Morrison, bijvoorbeeld. Prachtig. Práchtig. Maar ook een nummer als Cowboys And Angels van George Michael. De keuze is heel breed. Eigenlijk hanteer ik maar één criterium. Als het maar lekker klinkt."



**"Een rondje Slangevegt. Dan ga je vanaf de Loosdrechtse Plassen naar de Mijndense Sluis, tot vlak voor Maarssen in de buurt van Breukelen en dan via de zelfbedieningssluist terug. Héérlijk."**





# TVM playlist voor onderweg

(samengesteld door Gerard Ekdorf)



Luister op Spotify



| Titel                                  | Artiest                  | Album                                  |  |
|----------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Brother Trucker                      | James Taylor             | Flag                                   | 4:00                                                                                |
| 2 Get On the Boat                      | Prince                   | 3121                                   | 6:11                                                                                |
| 3 Drivin' My Life Away                 | Eddie Rabbitt            | All Time Greatest Hits                 | 3:14                                                                                |
| 4 Working on the Highway               | Bruce Springsteen        | Born In The U.S.A.                     | 3:12                                                                                |
| 5 Sailing                              | Christopher Cross        | Christopher Cross                      | 4:16                                                                                |
| 6 Freeway of Love - Single Mix         | Aretha Franklin          | 80s 100 Hits - Volume 2                | 4:09                                                                                |
| 7 Boat Behind                          | Kings of Convenience     | Declaration Of Dependence              | 3:40                                                                                |
| 8 Roll On Down The Highway             | Bachman-Turner Overdrive | Not Fragile                            | 3:57                                                                                |
| 9 Rock The Boat                        | Aaliyah                  | Thug Life Ladies                       | 4:35                                                                                |
| 10 Drive                               | The Cars                 | Heartbeat City                         | 3:54                                                                                |
| 11 Smooth Sailin'                      | Leon Bridges             | Coming Home (Deluxe)                   | 3:03                                                                                |
| 12 Drive                               | R.E.M.                   | Automatic For The People               | 4:31                                                                                |
| 13 Driver's Seat                       | Sniff 'n' The Tears      | Fickle Heart (Plus Two Bonus Cuts)     | 4:00                                                                                |
| 14 Radar Love                          | Golden Earring           | Very Best Of Vol. 2 - Part One         | 3:43                                                                                |
| 15 Sail On, Sailor                     | The Beach Boys           | Holland (2000 Remaster)                | 3:22                                                                                |
| 16 Rock the Boat                       | Hues Corporation         | Freedom for the Stallion               | 3:22                                                                                |
| 17 Night Boat To Cairo                 | Madness                  | One Step Beyond (35th Anniversary)     | 3:31                                                                                |
| 18 Driving Away From Home (Jim's Tune) | It's Immaterial          | Life's Hard And Then You Die           | 4:13                                                                                |
| 19 Highway to Hell                     | AC/DC                    | Highway to Hell                        | 3:28                                                                                |
| 20 Road to Nowhere                     | Talking Heads            | Little Creatures                       | 4:20                                                                                |
| 21 Truck Drivin' Buddy                 | Frankie Miller           | How Fast Them Trucks Can Go            | 1:44                                                                                |
| 22 Road Trippin'                       | Red Hot Chili Peppers    | Californication (Deluxe Edition)       | 3:24                                                                                |
| 23 The Highways of My Life             | The Isley Brothers       | 3+3                                    | 4:17                                                                                |
| 24 The Road's My Middle Name           | Bonnie Raitt             | Nick Of Time                           | 3:31                                                                                |
| 25 Ocean Drive                         | Duke Dumont              | Ocean Drive                            | 3:26                                                                                |
| 26 Sausalito Summernight               | Diesel                   | Watts In A Tank                        | 5:05                                                                                |
| 27 Drive My Car                        | The Beatles              | Rubber Soul                            | 2:28                                                                                |
| 28 She Drives Me Crazy                 | Fine Young Cannibals     | The Raw & The Cooked                   | 3:35                                                                                |
| 29 Ocean Drive                         | Lighthouse Family        | Ocean Drive                            | 3:48                                                                                |
| 30 Turn On, Tune In, Cop Out           | Freak Power              | Drive-Thru Booty                       | 4:24                                                                                |
| 31 Hang On Sloopy                      | The McCoys               | Hang On Sloopy: The Best Of The McCoys | 3:51                                                                                |
| 32 Keep On Truckin'                    | Eddie Kendricks          | Eddie Kendricks                        | 7:59                                                                                |
| 33 Float On                            | The Floaters             | Music For Groovin'                     | 4:10                                                                                |
| 34 Walk on Water                       | Causes                   | Under Bridges That You Built for Me    | 3:34                                                                                |





# TVM fotowedstrijd wordt vervolgd...

Onderweg is er zoveel moois te zien op de (Europese) wegen en wateren. Dezelfde route kan er maandelijks totaal anders uitzien. En elk seizoen heeft zijn charme. Al dat moois verdient een podium. Daarom startte TVM in 2020 de TVM fotowedstrijd. Een fotowedstrijd voor beroepschauffeurs, schippers, (hobby)fotografen en iedereen met een interesse voor transport en logistiek.



## De maandwinnaars

Uit de vele inzendingen bleek dat je geen professioneel fotograaf hoeft te zijn om een mooie of bijzondere foto te maken. Want onderweg kom je op plekken waar anderen niet komen. Honderden foto's werden er in 2020 in totaal ingestuurd, waarvan veel foto's waren gemaakt door professionals uit de transport- en logistieksector. Uit alle inzendingen koos een jury elke maand een winnaar. Alle maandwinnaars wonnen een jaarkalender 2021 met daarin de winnende foto's.

## De juryprijs

De winnaar van de juryprijs TVM fotowedstrijd 2020 is Maurice van Dijk. In februari zei de jury in het juryrapport over de foto (links):

'De rust, eenvoud en warme tinten roepen een mooie ochtendsfeer op. Zo wil je de rivier elke ochtend zien! De vogel is blikvanger op de foto en geeft een extra dimensie aan de compositie.'

De jury merkt aanvullend op dat de foto naturel en van goede kwaliteit is. Bovendien straalt de foto vrijheid uit: de vogel in de lucht en de vrijheid van de schipper om onderweg te zijn in de vroege ochtend.

## De publieksprijs

De foto van Johannes de Ruiter (rechtsboven) kreeg de meeste stemmen van het publiek. Daarmee won hij overtuigend de publieksprijs.

Maurice van Dijk en Johannes de Ruiter wonnen beiden een Panasonic systeemcamera, een jaarabonnement op Truckstar Magazine en de jaarkalender 2021.

## DOE OOK MEE AAN DE TVM FOTOWEDSTRIJD

Omdat er nog genoeg moois is te zien gaat de TVM fotowedstrijd in 2021 door! Elke maand kan je maximaal vijf foto's insturen. De jury bepaalt aan het begin van elke maand de maandwinnaar. De winnaar maken we bekend via onze social mediakanalen. Ingestuurde foto's moeten te maken hebben met transport en/of logistiek. Alle maandwinnaars strijden mee om de hoofdprijs: een prachtige systeemcamera. Ben je geen maandwinnaar geworden? Zorg dan dat jouw foto de meeste stemmen krijgt. Want als winnaar van de publieksprijs maak je ook kans op die mooie systeemcamera. We zien je foto's graag tegemoet.



# TVM uitgeroepen tot beste dienstverlener

**TVM verzekeringen is in de prijzen gevallen. De gespecialiseerde verzekeraar voor logistiek en transport, over weg en water, is door het zakelijk platform MT/Sprout uitgeroepen tot beste dienstverlener in de categorie verzekeringen in 2020.**

Zakelijke beslissers beoordeelden meer dan tweeduizend verschillende bedrijven op klantgerichtheid, product-leiderschap en kwaliteit van de uitvoering. TVM kwam in de categorie verzekeringen als beste naar boven. Qua NPS-score eindigde TVM op de eervolle tweede plaats.

MT/Sprout vraagt jaarlijks duizenden zakelijke beslissers met welke dienstverleners zij graag zaken doen. In totaal beoordeelden 5.665 respondenten 2.042 verschillende bedrijven op basis van hun ervaringen met die bedrijven in de afgelopen drie jaar. In de overall ranking met meer dan tweeduizend bedrijven bezet TVM plek 31.



## Ledenbijeenkomst TVM

De Ledenbijeenkomst van TVM vindt dit jaar plaats op 14 april. In verband met de maatregelen rondom corona wordt de bijeenkomst dit jaar nogmaals digitaal gehouden. Dagvoorzitter Rick Nieman bespreekt met onder andere de Raad van Commissarissen en het Bestuur de jaarrekening en de ontwikkelingen bij TVM. Daarna nemen we u bij 'TVM op Woensdag' mee in de wereld van waterstof. Waterstoftrucks, schepen op waterstof, subsidies; het komt allemaal ter sprake! Wanneer u zich heeft aangemeld, ontvangt u in de week voor de ledenbijeenkomst de link waarmee op de bijeenkomst kunt volgen.

# Logistieke ketens centraal in tweede TVM greenpaper

TVM heeft eind december haar tweede greenpaper gepubliceerd, 'De impact van de coronacrisis en Brexit op de logistieke ketens'. Na de eerste over kansen en risico's met betrekking tot platformisering gaat de tweede greenpaper over de kwetsbaarheid van logistieke ketens. Hoe kunnen transportbedrijven en logistieke dienstverleners inspelen op de structurele veranderingen in logistieke stromen en ketens.

De impact van de coronacrisis en de Brexit op de transport- en logistieke sector is immers gebleken: landsgrenzen sloten, fabrieken gingen dicht, de vraag naar goederen viel van de ene op de andere dag volledig weg of nam juist explosief toe. Nieuwe auto's werden amper meer verkocht en de levering van drank en voeding kwam door de tijdelijke sluiting van de horeca tot stilstand.

Tegelijkertijd draaiden andere deelmarkten overuren; het kostte transporteurs

grote moeite om supermarkten bevoorrad te houden en koerier- en pakketdiensten moesten alle zeilen bijzetten om het verdubbelde aantal online bestellingen op tijd bij de consument te krijgen.

De logistieke ketens bleken grillig; corona en Brexit hebben die kwetsbaarheid alleen nog maar meer voor het voetlicht gebracht. Opdrachtgevers hebben gemerkt dat ze door complexe logistieke ketens afhankelijk zijn geworden van andere – veelal buitenlandse – ketenpartijen.

Om hun logistieke keten crisisbestendiger te maken, willen ze deze afhankelijkheid verkleinen. In de TVM greenpaper leest u hier alles over.



Download hier de TVM greenpaper 'De impact van de coronacrisis en Brexit op de logistieke ketens'





# Het is toch gekeurd?!

**De ene keuring of inspectie is de andere niet. Bij een casco-inspectie wordt met name de dikte van het vlak gemeten. Een veiligheidsinspectie ziet toe op het voldoen aan de wettelijke eisen (ES-TRIN, vroeger ROSR). Ook zijn er nog verzekeringskeuringen, bijvoorbeeld bij aanvang van de cascoverzekering, en aankoopkeuringen. En die keuringen en inspecties kunnen elkaar ook nog eens overlappen.**

Het niet goed onderscheiden van de verschillende keuringen en wat die keuringen inhouden geeft wel eens gedoe. Daarover heeft expert Han Philipsen in de vorige TVM Scheepvaart al een helder verhaal gehouden. Als degene die een veiligheidsinspectie ten behoeve van de certificering van het schip uitvoert niet tegelijkertijd ook expert in dienst van de verzekeraar is, kunnen misverstanden

‘Weet wat het doel van iedere keuring is en stem uw verwachtingen daarop af’

deels worden weggenomen. Maar ook dan is een verkeerde verwachting snel geboren.

Een bij de koop van een schip vaak gemaakte afspraak is dat het schip met een nieuw certificaat van onderzoek (CvO) wordt geleverd. De kosten van de reparaties die de inspecteur voorschrijft om een nieuw CvO te verkrijgen, komen dan (tot een bepaald maximum) voor rekening van de verkoper. De voorgeschreven reparaties worden keurig uitgevoerd, maar na de levering komen toch gebreken aan het licht. De koper verwijt de inspecteur vervolgens: Je had het schip toch goedgekeurd? Inderdaad, maar dan wel ‘slechts’ wat betreft de voorschriften voor de bouw, inrichting en uitrusting van het schip, voorschriften die dienen ter waarborging van de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het algemeen. Of, bijvoorbeeld, de motor goed is onderhouden en of deze nog lange tijd meegaat zoals bij goed onderhoud verwacht mag worden, staat dan weer niet in het rapport van de veiligheidsinspecteur.

## Aankoopkeuring

Als de aanstaande koper van het schip meer zekerheid wil dat het schip aan zijn verwachtingen voldoet, zou hij een aankoopkeuring moeten laten uitvoeren. Een aankoopkeuring heeft ten doel de koper breder te informeren over de staat van het te kopen schip, opdat de koper zo volledig mogelijk geïnformeerd een

beslissing kan nemen over het al dan niet kopen van het schip.

Over verwachtingen gesproken: allesomvattende zekerheid is ook van een aankoopkeuring niet te verwachten. Wanneer bij de keuring een gebrek niet is opgemerkt dat later alsnog aan het licht komt, wil dat nog niet zeggen dat degene die de keuring heeft uitgevoerd een fout heeft gemaakt. Op de keurder rust een inspanningsverbintenis. Hij moet zorgvuldig keuren, “zoals een redelijk bekwaam en redelijk handelend vakgenoot” in een soortgelijk geval zou doen, om maar eens juristentaal te gebruiken. Een garantie dat het schip vrij is van gebreken kan niet van hem worden verlangd.

Hoe dan ook: weet wat het doel van iedere keuring is en stem uw verwachtingen daarop af.



**JURIST**   
PETER VAN DAM

**Peter van Dam is partner bij Van Dam & Lolkema 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@vandamlolkema.nl](mailto:pvd@vandamlolkema.nl).**

# 5 VRAGEN



**Hulpverleningskosten komt in de scheepvaart regelmatig voor. Waar hebben we het dan over? Senior schadebehandelaar Freek Baron geeft antwoord.**

## 1 Wat zijn hulpverleningskosten?

“Eigenlijk moet je een verschil maken tussen sleepkosten en daadwerkelijke hulpverleningskosten. Slepen doe je in een ‘normale’ situatie, waarbij geen sprake is van nood. Bij hulpverleningskosten spreek je in de regel van een noodsituatie.”

## 2 Wanneer hebben we het over een ‘normale’ situatie?

“Dat is bijvoorbeeld bij motorschade of bij roeruitval. Het schip ligt dan wel op een veilige locatie, maar kan alleen met slepen verplaatst worden om bij een reparateur te komen.”

## 3 Wanneer is er sprake van hulpverleningskosten?

“Dit is het geval als een vaartuig in een noodsituatie verkeert, waarbij ingrijpen direct noodzakelijk is om (extra) schade te voorkomen. Dat kan als de motor tijdens de vaart bijvoorbeeld plotseling uitvalt en het vaartuig stuurloos ronddrijft, maar ook bij het vastvaren, waarbij de kans op aanzienlijke schade ontstaat.”

## 4 Hoe moet ik handelen als ik hiermee word geconfronteerd?

“In alle gevallen is het belangrijk om contact met de schadeafdeling op te nemen. Dat kan op telefoonnummer 0528-292750. Ook buiten kantoor tijd willen wij graag dat u direct contact met ons opneemt. Wij kunnen dan in overleg met u passende maatregelen nemen. Dit voorkomt dat er mogelijk verkeerde opdrachtformulieren worden getekend en er achteraf extreem hoge facturen van hulpverleners komen.”

## 5 Zijn de sleep- en hulpverleningskosten gedekt?

“Dat hangt helemaal af van de situatie. Ook daarom is het belangrijk dat u contact met ons opneemt. In overleg met u beoordelen wij de situatie en kunnen dan ook met u bespreken of de kosten wel of niet gedekt zijn. Dit heeft ook te maken met eventueel aanwezige lading aan boord. Bij een noodsituatie moet bijvoorbeeld ook de ladingeigenaar bijdragen in de kosten.”



**Motorschade, roeruitval of een noodsituatie? Neem altijd contact met ons op onder nummer 0528-29 27 50. Onze deskundige schadebehandelaars staan u graag terzijde met raad en daad.**



SVEN KRAMER WIL MET EIGEN ACADEMY DE  
JEUGD IN CONTACT BRENGEN MET HET SCHAATSEN



# ‘Alle kinderen verdi

Had Sven Kramer vijftien jaar geleden aan het begin van zijn internationale schaatsloopbaan gevraagd naar de toekomst van het schaatsen en hij had zonder twijfel zijn schouders erover opgehaald. De oogkleppen waren op, de focus volledig gericht op sportief succes. Nu, in de late herfst van zijn carrière, wil hij met zijn eigen de Academy ‘iets wezenlijks’ nalaten aan de sport die hem zoveel bracht.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: SKA en Gerlinde Schrijver





# enen gelijke kansen'

Het seizoen is voor Sven Kramer (36) voorbij. Een gedenkwaardig seizoen, in een bubbel met lege tribunes.

Los van zijn prestaties kijkt de Fries er met gemengde gevoelens op terug.

“Aan de ene kant is het mooi dat we in coronatijd überhaupt nog hebben mogen schaatsen, met dank aan de KNSB, de ISU en ook House of Sports voor een foutloze organisatie van de evenementen in Thialf. Ik denk dat we de fans ook op deze manier mooie sport hebben laten zien, maar qua ambiance was het natuurlijk helemaal ruk. Zonder publiek is topsport maar een kille bedoening.”

Het is Kramer ten voeten uit. Diplomatiek, maar tegelijkertijd recht voor zijn raap. De Fries heeft zich in de loop der jaren opgeworpen als ambassadeur van ‘zijn’ sport. Als er iets

mankeerde aan de kwaliteit van het ijs, de wedstrijdkalender of de belangen van de schaatsers werden met voeten getreden, dan klonm Kramer op de barricaden. Vaak als enige. Maar altijd in het belang van de sport.

Dat zal hij blijven doen, verzekert hij met een glimlach. In ieder geval nog tot en met zijn afscheid, volgens planning na de Olympische Winterspelen van 2022 in Peking. Want daarna is het klaar. “Dan gaan we iets anders doen”, zegt hij.

Schaatsen zonder Kramer, het is een vooruitzicht waar menig een – binnen en buiten de schaatswereld – zich zorgen over maakt. Het zal de populariteit en commerciële waarde van de

sport in ieder geval geen goed doen.

Zelf voelt Kramer zich vooral begaan met de toekomst van het jeugd- en schoolschaatsen in een tijdperk dat strenge winters steeds vaker

‘Machtig mooi om met je eigen kind te kunnen schaatsen’

uitblijven en bewegingsarmoede onder kinderen een steeds groter probleem wordt. Met de oprichting van de Sven Kramer Academy hoopt hij zoveel mogelijk schoolkinderen in aanraking te brengen met het schaatsen. TVM is sinds begin dit jaar >

maatschappelijk partner van 'SKA'.

Kramer: "Het schaatsen heeft mij heel veel gegeven. Ik voel me moreel verplicht iets terug te kunnen geven. Het voelt ook gewoon goed om dat te kunnen doen. Het is namelijk leuk. En het is nodig."

"Het ultieme doel van de Academy is dat ieder kind in Nederland voor zijn of haar twaalfde een keer in aan-

vind het belangrijk dat alle kinderen dezelfde kansen krijgen."

"We zijn in Heerenveen begonnen met het initiatief, maar we zien dit ook als een olievlek die groter moet worden. Dat kan op tal van manieren. We hebben bijvoorbeeld het idee met de ijsbaan in Leeuwarden te gaan samenwerken, daarover zijn we in gesprek. Daarna willen we het concept uitrol-

len over heel Nederland. Dat is ambitieus, maar wel haalbaar. We hebben nu de eerste stap kunnen zetten met behulp van een aantal partners, waaronder TVM. Ik vind het – zeker ook vanwege de relatie vanuit het verleden – bijzonder dat TVM is aangesloten.

Daar spreekt oprechte betrokkenheid uit, zowel voor mij als voor het schaatsen. Dat vind ik mooi."

### Inschrijven schaatslessen

Particulieren kunnen zich bij de Sven Kramer Academy inschrijven voor

lessen. Daarnaast wordt er schoolschaatsen georganiseerd in samenwerking met scholen uit de regio. Oud-topschaatser Douwe de Vries, tevens een goede vriend van Kramer, is directeur geworden van de Sven Kramer Academy en runt de dagelijkse operatie. Kramer ziet toe van een afstandje. Figuurlijk, maar soms ook letterlijk.

"In het begin heb ik de lessen wel eens gezien uiteraard. Dan was ik aan het trainen en werd er les gegeven op het binnenbaantje. Dan is het heel makkelijk om de interactie aan te gaan of om na afloop mensen op dingen te wijzen. Maar dat was voordat Thialf op slot ging voor het grote publiek. Dat laatste is supervervelend natuurlijk. Voor de Academy, maar vooral ook voor heel veel

'Iedereen moet met corona dealen, wij ook'

raking is geweest met het schaatsen. Wij hebben geen winsttoegmerk. Alles wat binnenkomt zorgt ervoor dat de drempel lager wordt voor kinderen om te gaan schaatsen. Zeker ook voor kinderen uit minderbedeelde gezinnen. Schaatsen is gewoon een dure sport. Ik







## SVEN KRAMER TE GAST IN TVM COLLEGA TOUR

TVM is een van de partners van de Sven Kramer Academy. Vanwege de hernieuwde samenwerking met TVM was Sven Kramer de hoofdgast tijdens de eerste aflevering van TVM collega tour, een serie inspirerende (digitale) bijeenkomsten met en voor medewerkers. Tijdens deze sessie konden medewerkers en kinderen in gesprek gaan en vragen stellen aan Kramer.

De kinderen die de beste (video) vraag hadden ingestuurd wonnen een clinic van de Sven Kramer Academy. Deze clinic zal uiteraard pas plaatsvinden als de situatie dat weer toelaat. De activiteit sluit naadloos aan bij het vitaliteitsprogramma van TVM, dat medewerkers stimuleert om gezond te leven en in beweging te blijven.

Overigens zal er jaarlijks een clinic georganiseerd worden voor leden van TVM en hun kinderen.

mensen die normaal gesproken plezier beleven aan het schaatsen, actief of passief. Persoonlijk vind ik het bijvoorbeeld ook jammer dat Naomi en Kae (zijn vrouw en dochtertje, red.) niet eens konden komen kijken als ik moest schaatsen. Kae heeft van dit seizoen weinig tot niets meegekregen. Of ze al een beetje kan schaatsen? Ik heb in Thialf al eens een paar rondjes met haar geschaatst. Dat is machtig mooi als je dat met je eigen kind kan doen.”

### Klimaatverandering

Zelf is Kramer nog van de generatie die schaatsen niet alleen binnen leerde, maar in koude winters ook op slootjes of ander natuurijs. “Ik ging natuurlijk veel mee met mijn vader naar wedstrijden, dus voor mij was de drempel wat dat betreft lager dan voor veel andere kinderen. Door de genen in de familie was het in mijn geval vrij vanzelfsprekend dat ik qua sport voor schaatsen koos. Voor Kae is dat al een stuk minder vanzelfsprekend. Door het feit dat ze een hockeyende moeder heeft uiteraard, maar ook doordat we – met uitzondering van dit jaar – in de regel toch minder strenge winters hebben als gevolg van de opwarming van de aarde.”

In het voorjaar van 2005 stapte Sven Kramer vanuit Jong Oranje over naar de TVM schaatsploeg. Een andere tijd, een andere schaatser, zegt Kramer. “Ik zat toen in een andere fase van mijn leven en maakte me niet druk over

klimaatvraagstukken. Dat is logisch ook. Ik merk dat bijvoorbeeld nu ook aan mijn jongere ploeggenoten. Zij waarderen het initiatief van de Sven Kramer Academy, maar hebben toch iets minder besef van de urgentie. In de loop der jaren ben ik als sporter en als mens meer en anders over bepaalde zaken gaan nadenken en heb ik bijvoorbeeld meer oog gekregen voor ontwikkelingen om me heen en zeker ook voor maatschappelijke ontwikkelingen. Het is duidelijk, de opwarming van de aarde is een van de redenen dat we in Nederland weinig natuurijs meer hebben, waardoor er weer minder aanwas is van kinderen die willen schaatsen. Dat is wel een van de redenen geweest om dit project te starten.”

### Sporten stimuleren

Bovendien vindt Kramer het belangrijk dat kinderen ook om een andere reden in contact komen met sport en beweging. “Obesitas onder kinderen is een probleem van deze tijd. Ik vind dat we kinderen zoveel mogelijk moeten stimuleren om te sporten. Omdat het leuk is en omdat het gezond is, zowel mentaal als fysiek. Je ziet het nu ook in coronatijd, dat kinderen meer thuiszitten. Hun wereld wordt kleiner en ze bewegen minder, dat is gewoon niet goed.”

Door het coronavirus en alle beperkende maatregelen heeft de Sven Kramer Academy niet de vliegende start gekregen waar Kramer vooraf op

hoopte. “De eerste reacties waren zeer positief. In het begin voelde ik hier en daar wel enige aarzeling, ook omdat we twee bestaande scholen (Thialf schaatsschool en jeugdschaatsen Thialf) hebben overgenomen en kiezen voor een andere structuur en opzet. Maar in korte tijd hebben we toch iets moois neergezet en veel mensen weten te bereiken. Het liefst pak je dan door, maar door corona moeten we iets meer temporiseren. Het is niet anders. Iedereen moet met corona dealen, wij ook.”

Voor Sven Kramer persoonlijk ligt de focus de komende elf maanden op iets anders: zijn laatste Olympische Spelen. “Dat is een mooie overzichtelijke en afgebakende periode. Nog een klein jaartje trainen en ergens vol voor gaan. En dan begint voor mij een nieuw leven, waarbij het vanzelfsprekend zal blijven draaien om sport. De afspraak is dat ik na de Spelen normaal gesproken in de directie van Team Oranje kom, de overkoepelende schaats- en wielerploeg. Daar wordt tegen die tijd concrete invulling aan gegeven.”

Daarnaast zal hij ook nauw betrokken blijven bij de Academy. “Dat is een vanzelfsprekendheid. Ik heb mezelf eraan verbonden en commitment getoond. De Academy draagt mijn naam, dus die link zal altijd blijven. Alleen ga ik geen rol spelen in de dagelijkse uitvoering. Al lijkt het me wel leuk af en toe zelf ook een lesje te kunnen geven...”

# ‘Een stijlicoon in de wereld van de veerboten’

Een varend monument. Zo mag de Friesland, de voormalige veerboot tussen Harlingen en de Waddeneilanden Terschelling en Vlieland, worden genoemd. Theo Gebhard is het met die eretitel volkomen eens. ‘De Friesland is een stijlicoon in de wereld van de veerboten’, zegt Gebhard, die sinds 1991 eigenaar/kapitein is van de 65 jaar ‘grande oude dame’.

tekst: Harm van der Pol

beeld: Glenn Wassenbergh

**B**ijna twintig jaar vaart hij nu van 1 april tot 1 november – als de omstandigheden het toelaten – tussen thuishaven Enkhuizen en Medemblik, als onderdeel van de historische driehoek van de al even monumentale stoomtram Hoorn-Medemblik. Duizenden opvarenden, die nu een vaartocht maken, bewaren dierbare herinneringen aan de

corona kon de rederij maar op veertig procent van de capaciteit eilandgasten vervoeren. Ze hadden een tekort aan materieel. Of ik wilde bijspringen. Zo heb ik tot eind juli met de Friesland weer veerdiensten gevaren. In juni één keer per dag van Harlingen naar Terschelling en een keer naar Vlieland, in juli twee keer per dag naar Vlieland.’ Theo Gebhard

had er voor gezorgd dat de mahoniehouten banken glansden als nooit tevoren en dat het vele koperwerk glom als een spiegel.

Voor veel passagiers was de overtocht met de Friesland een blijde herinnering. Vanaf 1956 hadden zij namelijk ook wel eens

de overtocht gemaakt met dit destijds gigantisch grote schip. Voor rederij Doeksen, voor ontwerper Dirk Schouten, zowel als voor bouwer NV Scheepswerf Alphen P. de Vries Lentsch had de Friesland een bijzondere betekenis. Immers, nooit eerder had rederij Doeksen opdracht gegeven voor de bouw van zo’n grote veerboot, nooit eerder had De Vries Lentsch de kiel van zo’n kanjer op zijn werf aan de Oude Rijn gelegd, nooit eerder had Dirk Schouten zo’n reus voor de Waddenzee ontworpen.

Dat rederij Doeksen de Friesland uit de vaart nam had alles te maken met

de enorme groei van het aantal toeristen naar de twee Waddeneilanden. Weliswaar kunnen de meest recente aanwinsten, de catamarans Willem Barentz en Willem de Vlaminck, per overtocht minder passagiers vervoeren, de capaciteit voor personenauto’s is vijf keer zo groot, namelijk 66 in plaats van 12 op de Friesland. Theo Gebhard: ‘Toen ik voor het eerst de Friesland zag, dacht ik: wat een werk en wat een enorm schip. Maar als je hem nu naast die nieuwe veerboten van Doeksen ziet liggen dan is het maar een kleintje.’

## Spannend avontuur

De tewaterlating van de Friesland op 17 december 1955 alleen al was een spannend avontuur. Want nadat Nelly Doeksen de traditionele fles champagne op de boeg had laten ontploffen was de Friesland niet meer te houden. In toenemende vaart gleed het schip achterwaarts de Oude Rijn in. De kabels, die het schip in z’n vaart moesten remmen, knapten als touwtjes. Vijftig meter later kwam de onstuimige kolos tot bedaren. Alleen een muurtje en enkele takken hadden het moeten ontgelden. Met een sleepboot werd de Friesland vervolgens naar de werf teruggesleept.

Zeker voor De Vries Lentsch was de bouw een grote gebeurtenis. Dirk Schouten had een veerboot ontworpen van ruim 52 meter lengte en een kleine tien meter breedte. Een

‘Toen ik voor het eerst de Friesland zag, dacht ik: wat een werk en wat een enorm schip’

Friesland, toen hij tussen 1956 en 1986 vanuit Harlingen de oversteek maakte naar Terschelling of Vlieland.

Komend voorjaar en zomer hoopt Gebhard weer dagelijkse vaartochten te kunnen maken met zijn dierbare Friesland, al is de toekomst vanwege corona nog steeds enigszins onzeker. Vorig jaar vervoerde hij duizenden passagiers van de ene naar de andere voormalige Hanzestad. De Friesland deed zelfs nog enkele maanden opnieuw dienst als veerboot tussen Harlingen en Terschelling en Vlieland. ‘In mei belde directeur Paul Melles van rederij Doeksen. Vanwege





Theo Gebhard: "Toen ik voor het eerst de Friesland zag, dacht ik: wat veel werk en wat een enorm schip. Maar als je hem nu naast die nieuwe veerboten van Doeksen ziet liggen dan is het maar een kleintje."

dergelijke reus betekende een record voor de werf. Hij had een maximale capaciteit van 1200 passagiers, en 12 auto's. Zij werden verplaatst dankzij een Werkspoor dieselmotor met een capaciteit van 650 pk. Met een gang van 12 knopen (23 kilometer per uur) werden zij van Harlingen naar de eilanden gebracht. Meer dan dertig jaar ging de Friesland heen en weer. In

‘Voorlopig vermaak ik me nog prima met deze statige, oude dame’

1986 viel het doek. Het toerisme naar de Waddeneilanden nam zo'n enorme vlucht dat er veel grotere veerboten moesten komen. De Friesland werd opgelegd; een roemloos einde voor een roemrijke 'grand old lady'.

### Nieuw leven

Toch kwam er een nieuw leven. Rederij Carolina van Jacques en Ria Mooren en Theo Gebhard in Zwijndrecht kocht het verwaarloosde schip. Zij hadden kort daarvoor hun salonboot Carolina verkocht aan een Israëlsche rederij en waren op zoek naar een geschikt schip voor de

Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren.

Zij brachten een bod uit op de Friesland, maar er waren meer kapers op de kust. Waaronder Ieren. Die haakten uiteindelijk af en toen kon de Friesland naar Zwijndrecht verhuizen. 'Het schip zag er niet uit', herinnert Gebhard zich nog goed. 'Geen wonder. Het had anderhalf jaar stilgelegen, zonder onderhoud, in zout water. Ramen waren stuk, de cv was afgesloten.'

Varen had Theo Gebhard van huis uit niet echt meegekregen. Zijn vader had een bedrijf in scheepselectro. Ervaring met varen deed hij op een zeilschool. 'Daar heb ik het varen geleerd. Toen ik 25 jaar was kocht ik een passagiersbootje. Daar heb ik wat geld mee ver-

diend. We voeren op de Waal en in de Biesbosch. Later werd Breskens de thuishaven. Een kennis van me hoorde toen dat de Friesland te koop lag. Het schip was zwaar verwaarloosd. Maar hij zag er wel wat in en had goeie ideeën om er wat mee te doen. We hebben hem toen gekocht. Voor tweeëneenhalve ton. In guldens. Er zat een WIR-premie (Wet op de Investeringsrekening, red) op van twintig procent. Mijn vriend werd ook mijn compagnon en we betaalden elk een ton. Het werd een echte salonboot, een partyschip. Mijn compagnon had de relaties. Hij zorgde voor







het werk, hij deed de afspraken. Zijn vrouw verzorgde de keuken. Ik deed het schip, was kapitein/machinist en deed het onderhoud. De naam Friesland werd gewijzigd in Carolina, zoals ook de rederij heette. Twee jaar later overleed Jacques Mooren. Ik ben toen alleen doorgegaan onder de naam van de Friesland.'

### Fraai boek

Dat de Friesland niet een doorsnee veerboot was blijkt uit het fraaie boek dat Bert van Heukelom enkele jaren geleden schreef. Daarin wordt de rijke historie van 'de koningin van de Waddenzee' beschreven. Zo haalt Paul Melles, die eind vorig jaar afscheid nam als directeur van rederij Doeksen, herinneringen op

uit zijn jeugd, toen hij met zijn familie de zomervakanties doorbracht op Terschelling. 'We voeren dan vaak met de Friesland. Ik weet nog hoe ik tijdens de overtocht met slecht weer in het gangboord stond en met enige regelmaat het buiswater over me heen kreeg. Ik vond het prachtig. Vanuit de gangboorden kon je in de machinekamer kijken, naar die imposante dieselmotor. Ik denk dat de basis voor mijn voorliefde voor scheepstechniek daar, op de Friesland is gelegd', aldus Melles in het boek ms Friesland.

De zaken voor rederij Gebhard verliepen het voorbij jaar wispelturig. Dat had alles te maken met corona, het virus dat er voor zorgde dat de NS geen treinreizigers kon

vervoeren naar Medemblik voor een nostalgische trip met de stoomtram van Medemblik naar Hoorn, of andersom, en aansluitend een vaartocht over het IJsselmeer met de Friesland naar Enkhuizen. 'We hadden niks te doen,' zegt Gebhard, die financieel een opleving kreeg door twee maanden voor Doeksen te varen. 'Een jaar geen inkomsten is geen ramp. Maar het moet niet veel langer duren. Ik ben nu weer afhankelijk van de Museum Stoomtram. Die huurt mij in. Als zij geen passagiers hebben zit ik ook zonder. Maar op 27 maart hoop ik weer af te kunnen varen. Hoe lang nog? Ik weet het niet. Ik denk wel eens na over de toekomst, maar voorlopig vermaak ik me nog prima met deze statige, oude dame.'

# Persoonlijk contact als pijler onder het werk

Een persoonlijke band opbouwen met zijn klanten en de mensen recht in de ogen kunnen kijken, zowel letterlijk als figuurlijk. Daar draait het voor Marco van der Wal om tijdens zijn werkzaamheden als relatiebeheerder scheepvaart. TVM Scheepvaart liep op een werf in Meppel een dagje mee met de 40-jarige Fries tijdens een inspectie van een schip. “Bij mensen over de vloer komen, offertes naast elkaar leggen en proberen tot een overeenkomst te komen. Dat is precies wat me zo aanspreekt in dit werk.”

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Gerlinde Schrijver

Een ijzig koude regen daalt deze dinsdagmorgen vanuit het loodgrijze zwerk onophoudelijk neer over Thecla Bodewes Shiprepair. Op de scheepswerf in Meppel zoeken lassers vergeefs beschutting onder de romp van een 85 meter lang schip dat op de hellingwagens wordt onderhouden. Buiten is het twee graden, binnen in de behaaglijk warme woning van de Duplus roert Marco van der Wal bedachtzaam in zijn vers gezette kopje thee. “Dit is zoals ons werk hoort te zijn”, zegt de relatiebeheerder scheepvaart van TVM tevreden.

De 40-jarige Fries is blij dat hij eindelijk weer eens op pad kan en neemt

“Het klantcontact is de pijler onder dit werk”, klinkt het. “In mijn optiek moet je de klanten persoonlijk kennen om ze te kunnen helpen. Ik wil die mensen recht in de ogen kunnen kijken. Letterlijk en figuurlijk.”

Ruw geschat denkt Van der Wal dat hij met zeker 85 tot 90% van de mensen die tot zijn klantenkring behoren een persoonlijke band heeft. In het Oude Normaal reed hij iedere week van hot naar her om zijn klanten persoonlijk te ontmoeten. Ten tijde van corona is hij veelal veroordeeld tot telefoongesprekken. Gelukkig, zegt hij, zijn er sporadisch nog bezoeken aan klanten mogelijk. “Want dit is eigenlijk waar je het voor doet.”

## Verkoop schip

Van der Wal is deze morgen aan de koffietafel aangeschoven bij Jaring en Ria Ruijtenberg, die na bijna veertig jaar hun schip overdoen aan de 36-jarige Lauwrens Faasse. Met de verkoop is het stel verzekerd van een onbezorgde oude dag, die in

de toekomst volgens plan overigens op een kleiner schip gaat worden doorgebracht. Faasse twijfelde geen moment toen hij de mogelijkheid kreeg het schip te kopen. De in Genemuiden woonachtige Zeeuw is, zoals Van der Wal het noemt, een professionele schipper waarmee het prettig samen-

werken is.

“Ik had al een ander schip, maar dat heb ik verkocht omdat ik wilde groeien in de bedrijfsvoering”, vertelt Faasse. “Met 1850 ton is dit de grootste onder de kleintjes. Jaring zat vooral in de agrarische producten en dan met name veevoer, ik vervoer alles wat geld oplevert. Zolang het verantwoord is, breng ik het aan boord. En ik vaar ook overal naar toe. Het kan straks zomaar gebeuren dat ik met dit schip op de Moezel beland.”

Toen Faasse twaalf was, draaide hij al bij zijn grootvader mee aan boord. Op zijn zestiende begon hij zelf te varen. De voorbije twee decennia is hij uitgegroeid tot zo’n typisch exponent van een nieuwe generatie schippers. Valse sentimenten zijn hem vreemd, varen is eerst en vooral zakendoen. Daarnaast is hij ook nog familieman. Van maandag tot en met vrijdag is Faasse doorgaans op zijn schip te vinden, in de weekeinden vervoegt hij zich volgens afspraak stevast bij vrouw en drie kinderen, die op de wal zijn blijven wonen. “Waar ik ook lig, ik zet altijd de auto van het schip af en rijd naar huis.”

Bij de aanschaf van de Duplus, die in de toekomst overigens tot Lauwrens Sr zal worden omgedoopt, streepte hij eerst zorgvuldig de plussen en minnen tegen elkaar weg. “Ik ging echt voor een broodbak. Een schip is een eindeloos project. Ik kijk er met een ➤

‘Tijdens offerte-gesprekken krijgt TVM ineens een gezicht’

de weinig uitnodigende weersomstandigheden maar al te graag voor lief. Nee, zegt Van der Wal, de coronapandemie maakt het werk er op dit moment niet leuker op. Waar hij voorheen drie à vier dagen per week op pad was, is hij vandaag blij met dit ene werkbezoek dat in zijn agenda staat.





Van der Wal benadrukt  
dat verzekeren eerst en  
vooral mensenwerk is.



ander oog naar dan iemand anders. Dit is een courant schip, met weinig diepgang en met 4.20 meter hoogte een lage kruiplijn. Schepen hoger dan zes meter vallen voor mij af, omdat je dan te vaak in problemen komt met brughogtes. Tel daarbij op dat ik met dit schip 81 containers TEU (Twenty feet Equivalent Unit) kan vervoeren en de keuze was redelijk snel gemaakt. Eigenlijk heb ik geen moment getwijfeld. Nee, ook de coronacrisis heeft me niet aan het denken gezet. Als je altijd

op het juiste moment wacht om aan een nieuw avontuur te beginnen, komt het nooit van de grond. Trouwens, waarop zou ik moeten wachten? Er is altijd wel een reden te bedenken om te blijven zitten waar je zit. Ik wil nú geld verdienen. De economische tijden kunnen in mijn optiek namelijk alleen maar beter worden.”

### Onmisbare schakel

De verzekeraar noemt Faasse ‘een onmisbare schakel in het logistieke

plaatje.’ Op aanraden van Ruijtenberg informeerde de nieuwe eigenaar naar een verzekeringscontract met TVM. Zodoende kwam Faasse in contact met Van der Wal. “Hiervoor was ik verzekerd bij EOC. Als onderdeel van de overname heb ik vrijblijvend een offerte aangevraagd bij TVM. Toen ik die vergeleek met het contract dat ik had, bleek daar een behoorlijk groot verschil in te zitten. Ik heb daarop een afspraak gemaakt met Marco, die bij mij thuis langskwam om te vertellen wat TVM mij te bieden had. De dekingsgraad van de motor bleek hoger uit te vallen, het eigen risico was lager en de premie bleek ook nog concurrerend. Daar was ik dus snel uit. Eigenlijk had ik meteen een goed gevoel bij TVM.”

Van der Wal: “Mijn visie is: je moet een klant persoonlijk kennen om hem te kunnen helpen.

Bij mensen over de vloer komen, offertes naast elkaar leggen en proberen tot een overeenkomst te komen. Dat is precies wat me zo aanspreekt in het werk als relatiebeheerder. In het geval van Lauwrens was het een mooie bijkomstigheid dat hij alles tot in de puntjes had voorbereid. Voor velen is de premie een onderdeel dat een belangrijke rol speelt in de keuze. Terwijl het ook, en eigenlijk: vooral, om de dekking gaat. TVM streeft er niet naar de goedkoopste te zijn. We hebben een marktconforme premie met goede dekking en uitstekende dienstverlening.”

“Marco maakte me meteen duidelijk dat TVM als geen ander weet wat de risico’s van verzekeren zijn”, vult Faasse hem aan. “Je zit namelijk toch altijd met vragen voor je met elkaar in zee gaat. Zeker als klant. Want past de verzekeraar eigenlijk wel bij mijn instelling? Het gaat erom dat de polis is afgestemd op de bedrijfsvoering die jij erop na houdt. Daarin moet je elkaar zien te vinden. Marco kan als geen ander inschatten of een samenwerking kans van slagen heeft.”

Van der Wal kan niet nalaten te benadrukken dat verzekeren eerst en vooral mensenwerk is. “Tijdens offertegesprekken die ik met klanten voer, krijgt TVM ineens een gezicht. Jij bent de verzekeraar. Het is aan mij om te uit te vinden of het kans van slagen heeft om met elkaar in zee te gaan. Ik geef mijn ogen en oren goed de kost. Hoe gaat een schipper met zijn materiaal



Lauwrens Faasse





Ria en Jaring Ruijtenberg

om? Hoe voert hij zijn werkzaamheden uit? Is er een schadeverleden?”

Korte stilte. Dan: “Weet je wat het is? Een schip kan nog zo mooi zijn, als je minder bekwaam personeel aan boord hebt, leert de praktijk dat er grotere kans is op schade. Om tijdens dergelijke gesprekken de juiste keuzes te maken moet je echt beschikken over een pak aan ervaring.”

### Afsluiten polis

Deze middag beoordeelt hij samen met Faasse de staat van diens nieuwe schip. Door het schip na te lopen op eventuele gebreken beoordeelt hij het risico dat verbonden is aan een het afsluiten van een polis. “We beginnen bij de achterpiek, waar het stuurwerk zit. Van daaruit werken we in etappes naar het voorschip. Onderweg kijk ik bijvoorbeeld in de machinekamer. Is het opgeruimd en schoon? Wat zijn de plannen ten aanzien van het jaarlijkse

onderhoud? Welk regulier onderhoud doet de klant zelf? Dat soort vragen.”

Voor de stuurhut geldt hetzelfde. “Dat is het kantoor van de schipper. Ik kijk naar de staat waarin die verkeert. Welke nautische apparatuur is aanwezig? Dat zijn wezenlijke zaken waar mijn aandacht naar uit gaat.” Het laadruim, de luiken waarmee dat wordt afgesloten, de voorwoning, de voormachinekamer dat de boegschroefinstallatie en de generatoren herbergt, het ankergerie en de voorpiek – niets ontkomt aan Van der Wals alziend oog. Iets dat ook geldt voor de geldigheid van de benodigde meetbrief, certificaten en keuringen.

### Bonno van der Wal

De liefde voor het vak heeft hij geërfd van zijn vader Bonno, de voormalig

directeur van Noord Nederland Schepenverzekering. In het concern dat Van der Wal senior bestierde zette zoon Marco in 2001 de eerste voorzichtige schreden in de specialistische

“We beginnen bij de achterpiek, waar het stuurwerk zit”

branche. In 2013 fuseerde Noord Nederland Schepenverzekering met TVM. Het was ook het jaar dat Van der Wal senior op 58-jarige leeftijd overleed. “Ik ervaar net als mijn vader een enorme betrokkenheid en verantwoordelijkheid om binnenvaartondernemers risico's uit handen te nemen.” <



# Veilig onderweg

Altijd en overal



Wij zijn TVM.

Opgericht als coöperatie. Voor onze leden, door onze leden.

Veiligheid staat bij ons hoog in het vaandel. Een ongeluk zit vaak in een klein hoekje, maar voorkomen is natuurlijk beter dan genezen. En daar doet ons ervaren team van preventiespecialisten haar uiterste best voor. Iedere dag opnieuw.

Met elkaar werken we aan een gezonde toekomst van onze sector.

Passie voor transport

**TVM**