

TVM

SCHEEPVAART

‘Transport is als gas, water en licht’

Nieuwe CEO van TVM vindt dat sector cruciaal is en meer waardering verdient

PLUS



Dirk Spoor:
‘Werken aan een duurzame toekomst’



John Vierhouten:
‘Iedereen welkom op de Prins Willem-Alexander’



Willem Zwaga:
‘Skûtsjesilen is het hele plaatje’

8



‘Het was zeer druk, maar daar schrikken we niet van in Rotterdam’

Eind maart werd de levenslijn tussen het Verre Oosten en West-Europa meer dan zes dagen onderbroken door het vastlopen van het containerschip Ever Given. De stremming had gevolgen voor de binnenvaart en het wegtransport. Hans Nagtegaal, directeur containers bij Havenbedrijf Rotterdam, blikt terug en vooruit.

12



HERINNERINGEN

Varend erfgoed. Hans Egberts (77) vertelt over ‘zijn’ liefde voor museumschip De Emma. “Ik wil nog jaren doorgaan. Navigare necesse est, oftewel: varen is noodzakelijk.”

18



‘HET VOELT OP DE BOOT ALS ÉÉN GROTE FAMILIE’

Vakantieschip de Prins Willem-Alexander mocht deze zomer na zestien maanden weer uitvaren. Vanwege het coronavirus lag de boot die ouderen, hulpbehoevende mensen én kinderen een onvergetelijke reis aanbiedt lange tijd stil.

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

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

☎ +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

TVM



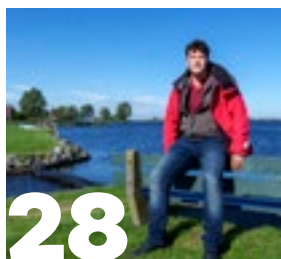
ENGELS ALS VOERTAAL OP HET WATER?

Regelmatig vindt er op de Nederlandse vaarwegen een aanvaring plaats, waarbij de oorzaak aan (mis)communicatie wordt geweten. Onderzoekers pleiten voor Engels als voertaal op het water. Schipper Arnoud Lindhout geeft zijn visie.



GROENE REDERIJ

Mondiale prijs voor duurzame veerboot MS Willem Barentsz van rederij Doeksen.



Willem Zwaga

Voor de gepassioneerde skûtsjeschipper geldt: een dag niet gevaren, is een dag niet geleefd.

VAN DE VOORZITTER



De nieuwe TVM Actueel ligt in uw handen. Dit keer - eenmalig - met een voorwoord van mijn hand als nieuwe CEO van TVM verzekeringen en voorzitter van de Coöperatie TVM.

Ik heb zoals u waarschijnlijk weet per 1 september het stokje overgenomen van Arjan Bos.

Ook via deze rubriek wil ik hem danken voor de warme en betrokken wijze waarop hij mij de afgelopen maanden, in de aanloop naar mijn indiensttreding, wegwijs heeft gemaakt in de mooie wereld van logistiek en transport. Hij heeft me op aangename en hartelijke wijze geïntroduceerd in zijn brede netwerk, onder andere via gezamenlijke klantbezoeken, en we hebben veel gesproken over ontwikkelingen binnen en buiten TVM. Het is zeker niet vanzelfsprekend dat iemand die vertrekt zijn opvolger op zo'n bevolgen en prettige manier op weg helpt. Ik heb dat enorm gewaardeerd.

'Samen werken aan een gezonde toekomst van onze sector, daar geloof ik sterk in'

Ik voel me oprecht bevoorrecht dat ik samen met alle andere TVM'ers een succesvol vervolg mag gaan geven aan hetgeen Arjan de afgelopen 20 jaar als CEO heeft neergezet. En dat is een prachtige gezonde coöperatie, marktleider in logistiek en transport, en volop in beweging.

Vooral de dynamiek binnen de sector en de nauwe relatie met onze leden spreken mij enorm aan. Ik heb mezelf de opdracht meegegeven de komende periode veel klanten persoonlijk te bezoeken. Omdat ik geloof dat de hechte en vaak persoonlijke band in combinatie met de diepgaande kennis van de sector het onderscheidend vermogen van TVM is. Wij zijn geen standaard verzekeraar, wij zijn een coöperatie. Opgericht voor onze leden, door onze leden.

Ik ben ervan overtuigd dat we samen een mooie toekomst tegemoet gaan, zij het met de nodige uitdagingen op de route, onder andere op het gebied van innovatie, veiligheid en duurzaamheid. Ik hoop dat we hierin samen kunnen blijven optrekken omdat we juist in de verbinding met elkaar het verschil kunnen maken. Samen werken aan een gezonde toekomst van onze sector, daar geloof ik sterk in.

Ik wens u veel leesplezier!

Michel Verwoest
voorzitter

COÖPERATIE



COLUMN PETER VAN DAM

Bij veel binnenvaartondernemers zijn beide echtelieden of geregistreerde partners vennoot. Wat wanneer de relatie wordt verbroken?



DE VIJF VRAGEN

Schades waarbij de autokraan betrokken is, komen regelmatig voor. Freek Baron beantwoordt hierover vijf vragen.



EXPERT AAN HET WOORD

Ook de binnenvaart ontkomt niet aan vergroening van brandstoffen. George Lagerburg en Anton van Megen lichten het schippersdilemma toe.



AFSCHEID ARJAN BOS

Arjan Bos is per 1 september teruggetreden als CEO na een dienstverband van 27 jaar. Eind augustus werd hij op feestelijke wijze uitgezwaaid.

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.



‘Transport is als gas, water en licht’

Sinds 1 september staat Michel Verwoest aan het roer bij TVM verzekeringen. Hij heeft zich de afgelopen maanden uiterst gedegen voorbereid op zijn nieuwe baan en is gegrepen door de dynamiek, het ondernemerschap en de innovatiedrang die zo kenmerkend zijn voor de sector van transport en logistiek, vertelt hij.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Gerlinde Schrijver

L ezen, luisteren, kijken en klant-bezoeken. Afgelopen half jaar liet Verwoest vrijwel geen gelegenheid onbenut om zich te verdiepen in een voor hem nog relatief onbekende wereld.

Verwoest was de afgelopen jaren CEO van arbodienstverlener en softwarebedrijf HumanTotalCare, waar onder andere de merken ArboNed, Mensely en HumanCapitalCare onder vallen. Daarvoor werkte hij vele jaren in de verzekeringsbranche, onder andere als lid van de Raad van Bestuur bij a.s.r. In die rol was hij verantwoordelijk voor diverse portefeuilles, waaronder schade, AOV en distributie.

De niche van logistiek en transport kende Verwoest slechts van de buiten-

echt enorm dankbaar voor”, erkent Verwoest. “We zijn veel samen op pad geweest. Het was leerzaam, maar ook gewoon ontzettend gezellig. We liggen elkaar goed. Mede dankzij Arjan heb ik voor mijn gevoel een zachte landing kunnen maken bij TVM.”

Vanaf het eerste moment dat TVM bij Verwoest in beeld kwam, was hij enthousiast, geeft hij aan. “Ik kende TVM vanzelfsprekend al als een sterk merk. Door de sport, maar ook vanuit de business. TVM geldt als een coöperatieve verzekeraar die van oudsher heel dicht bij haar klanten staat, die warmte, betrokkenheid en professionaliteit uitstraalt. TVM staat voor mij voor passie. Passie voor transport, voor klanten, voor medewerkers. Ik heb altijd het idee gehad: daar in Hoogeveen doen ze de juiste dingen. Arjan had het altijd over het clubgevoel. Ik begrijp precies wat hij bedoelt. Ik ben blij dat ik bij deze club mag horen.”

Het is voor Verwoest een club in de voor hem vertrouwde verzekeringswereld, zij het dat het segment transport voor hem nog relatief onbekend was. “Op voorhand was ik me er reeds zeer van bewust dat er ontzettend veel getransporteerd wordt, over weg, water en andere modaliteiten, en dat transport een kritische functie vervult in alles wat we doen. Van groot tot klein transport, van de lange afstanden tot de last mile. Het is eigenlijk als gas, water en licht. En ik denk dat in coronatijd bijna iedereen dat wel heeft

ondervonden. Zonder transport valt het leven gewoon stil, dat is echt zo. Denk alleen maar aan de schappen in de supermarkten die iedere dag opnieuw gevuld worden.”

Sterke cultuur

“Verder had ik het idee dat de transportsector een branche was met een eigen traditionele cultuur. Dat geldt zowel voor het wegtransport als de binnenvaart. Noem het conservatief. Ja, ik durf wel te stellen dat dat beeld is gelogenstraft. Er is daadwerkelijk een sterke cultuur, maar het is er wel één van extreem veel ondernemerschap. In transport is het belangrijk om scherp aan de wind te varen en te rijden. De sector is enerzijds traditioneel te noemen in de goede zin van het woord, qua waarden en normen. Hard werken, de mouwen opstropen en gewoon leveren. Geen woorden, maar daden dus. Anderzijds is er sprake van een verfijning qua bedrijfsvoering- en ontwikkeling die van extreem hoog niveau is. Als je ziet hoe efficiënt processen worden ingericht en logistieke ketens aan elkaar worden gekoppeld, allemaal met behulp van data, dat is ongekend. De grote transportbedrijven zijn volwaardige IT-bedrijven die een steeds groter gedeelte van de logistieke keten voor hun rekening nemen. Als transportbedrijf ben je vaak de verbinding tussen alle partijen in de keten, een soort Haarlemmerolie. Om een vergelijking te maken met voetbal: Transport is Feyenoord én Ajax tegelijk. Oftewel, het beste van beide werelden”, aldus Verwoest, zelf overigens een ➤

‘In transport is het belangrijk om scherp aan de wind te varen en te rijden’

kant. Op de keukentafel in zijn woonplaats Apeldoorn kwam gaandeweg steeds meer andere lectuur bovenop de stapel te liggen, onderweg keek hij met een andere blik naar het vrachtverkeer en bevriende relaties uit de transportsector werden door hem enthousiast bevraagd. De voorbije maanden werd hij bovendien door zijn voorganger Arjan Bos warm geïntroduceerd bij een groot aantal klanten. “Daar ben ik hem

INTRODUCTIE VIA TVM COLLEGA TOUR

Al ruim voor zijn indiensttreding bij TVM werd Michel Verwoest 'corona-proof' aan de TVM-medewerkers geïntroduceerd. Tijdens een editie van het concept TVM collega tour konden medewerkers hem bevragen en vice versa. Het programma werd opgenomen in Omnisport in Apeldoorn en via een besloten livestream met alle medewerkers gedeeld.

fervent Ajax-supporter. "Het is een sector om trots op te zijn en die elke dag aan belang lijkt te winnen."

Verwoest toont zich ook onder de indruk van het vak van beroepschauffeur. "Ik ben ook daar met andere ogen naar gaan kijken. Het beroep is veel

Chauffeur, een onderdeel van de TVM Awards, en zag hij hoe 24 finalisten met elkaar streden om de titel. "Het was prachtig om het vakmanschap van deze mannen en vrouwen in de praktijk te zien, maar nog mooier en belangrijker vond ik het om te zien en te ervaren hoe bewust zij bezig zijn met veiligheid op de weg. Dit zijn de echte ambassadeurs van onze sector."

De campagne van de TVM Awards heeft als primaire doelstelling om meer bewustwording te creëren - onder alle weggebruikers - voor veilig rijgedrag. Daarnaast moet de campagne een positieve bijdrage leveren aan het imago van de beroepschauffeur en de transportsector als geheel. Dat laatste noemt Verwoest geen overbodige luxe.

"In coronatijd heeft de sector zich van haar beste kant laten zien. Vanuit TVM is er nog een campagne aan gewijd onder het motto: 'Het land valt stil, maar zij rijden door'. En zo was het ook echt. Maar ik vind dat de transportsector nog lang niet de waardering krijgt die het verdient, als het gaat om

'TVM staat voor mij voor passie. Passie voor transport, voor klanten, voor medewerkers'

meer dan het vervoeren van goederen van A naar B. Het gaat om kennis van auto, lading en wet- en regelgeving, maar ook om wie en wat je bent. Als chauffeur ben je een visitekaartje voor zowel je bedrijf als je opdrachtgever."

TVM Awards

Op 25 september was Verwoest aanwezig op het TT Circuit in Assen tijdens de finale van het NK Veiligste

Michel Verwoest:
"Samen beter worden, dat is de essentie."

de bijdrage die men levert aan de economie en het laten functioneren van de samenleving, maar ook als het gaat om professionaliteit, innovatie, duurzaamheid en veiligheid."

"De maatschappij is in ontzettend hoog tempo aan het veranderen en de transport- en logistiekbedrijven maken het eigenlijk mogelijk. De gemiddelde burger ziet dat in mijn beleving onvoldoende. Die denkt vaak in eerste instantie nog aan vervuilende diesels. Maar er zijn weinig sectoren die ketenintegratie en processen zo goed op orde hebben als de transportsector en die zo vernieuwend bezig zijn. De sector verdient dat dit beter gezien wordt. We hebben met ons allen een taak om ook dit beeld goed en breed uit te dragen. Dat zal ook de aantrekkingskracht vergroten op mensen die in de sector willen werken. En dat is hard nodig, want de sector zal de komende jaren eerder groeien dan krimpen."

Verwoest voelt zich aangetrokken tot de dynamiek van de sector, maar ook tot de uitdagingen die in het verschiep liggen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en veiligheid. De Europese Green Deal moet ertoe leiden dat Europa in 2050 klimaatneutraal is. Een





belangrijke rol is hierin weggelegd voor transport, over weg en water. En daarmee voor TVM als coöperatie, benadrukt Verwoest.

“We zijn opgericht voor leden, door leden. Die betrokkenheid met onze klanten voelde ik ook als nieuwkomer meteen, binnen alle geleidingen van het bedrijf. Dat maakt TVM voor mijn gevoel uniek. We kennen onze klanten echt, kennen ze vaak bij naam. In die zin zijn we veel meer dan een verzekeraar. We zijn een vriend, een partner, een maatje om samen mee op te trekken en vooruit te gaan, letterlijk en figuurlijk. Samen op weg naar een gezonde toekomst. De betrokkenheid is overigens tweerichtingsverkeer. Juist dat is zo waardevol, een sterke basis om samen onze ambities gestalte te geven.”

Wat zie je als jouw voornaamste opdracht bij TVM?

“Ik vind dat we ook in deze snel veranderende wereld continu die betrouwbare partner moeten blijven voor onze leden. Soms zullen we voorop moeten lopen, soms schouder aan schouder en soms zullen we volgen, maar altijd vanuit het gevoel van gezamenlijkheid. Samen beter worden, dat is de essentie.

Wij hebben kennis, kunde en ervaring op diverse onderdelen en dat hebben onze leden ook. Die ingrediënten met elkaar vermengen zorgt voor meerwaarde. Wij kunnen helpen het transport veiliger, slimmer en duurzamer te laten worden.”

“We kijken zelf heel kritisch naar waar wij als TVM deze meerwaarde kunnen creëren voor onze leden, dus ook waar we geld aan besteden. Maar ook wij moeten blijven vernieuwen en verbeteren om onze processen en daarmee onze dienstverlening richting onze leden nog sneller en eenvoudiger te maken. Zo zijn en blijven we bezig om ons IT-landschap te vernieuwen, zodat we nog beter kunnen aansluiten op de wensen van onze leden en waardoor er ruimte blijft voor het persoonlijke contact dat we zo belangrijk vinden en waarmee we het verschil maken.”

Je benadrukt het belang van samenwerking in de keten. Gebeurt dat volgens jou nu nog onvoldoende?

“Ik proef een grote mate van verbondenheid binnen de sector. Maar er wordt nog niet veel samen gedeeld. In mijn beleving is er nog veel meer mogelijk als we informatie gaan delen

die voor iedereen goed is en waarmee een groot gemeenschappelijk en maatschappelijk belang is gemoeid, bijvoorbeeld op het vlak van preventie en transportveiligheid. Als je op een goede manier informatie met elkaar deelt is er geen concurrentienadeel. Soms moet je samen investeren om het verschil te kunnen maken voor iedereen. Ik denk dat we hier met TVM als betrouwbare partner een belangrijke rol te vervullen hebben.”

Tenslotte, hoe staat het met jouw skills in de vrachtwagen?

Lachend: “Ik heb me plectig voorgenomen om dat groot rijbewijs te halen. Ik ga daar begin volgend jaar mee beginnen.”

“Van logistieke processen en de IT-kant heb ik best veel kennis en kunde, maar ik wil ook ervaren hoe het is om met een vrachtwagen de weg op te gaan. Als je bij klanten komt, moet je ook hierover mee kunnen praten, vind ik. En zo heb ik meer ideeën. Er zijn binnenvaartschippers die hun schip inzetten als Bed & Breakfast. Ook dat lijkt me een leuke ervaring, maar dat wil ik eerst thuis nog even overleggen...”



Transport- tsunami rimpelloos doorstaan

Eind maart werd de levenslijn tussen het Verre Oosten en West-Europa meer dan zes dagen onderbroken. De stremming in het Suezkanaal had gevolgen tot in de haarvaten van de logistiek, zoals de binnenvaart en het wegtransport. Hans Nagtegaal, directeur containers bij Havenbedrijf Rotterdam, blikt terug en vooruit.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Een transporttsunami zou Rotterdam overspoelen, het blokkeerschip Ever Given zou de gehele logistieke keten nog maandenlang achtervolgen. Dat was het schrikbeeld gedurende de dagen dat het containerschip dit voorjaar vastliep in het Suezkanaal en bergers van Boskalis het transportinfarct uiteindelijk vlotweg verhielpen.

Ga maar na: onder de zestig schepen die destijds op weg waren naar de Port of Rotterdam en kwamen vast te zitten waren 56 containerschepen, drie tankers en één autotransportschip. Een kleine zestig zeeschepen met honderdduizenden containers aan boord die zeker een week later aankomen in Rotterdam betekent niet minder dan een nachtmerrie voor alle planners,



voor de binnenvaartschepen die liggen te wachten, de goederentreinen die stilstaan en de trucks die vergeefs staan te wachten.

Maar dankzij een strakke planning, strenge regels voor de afhandeling en het temporiseren van de toestroom van de schepen kreeg het Havenbedrijf Rotterdam redelijk snel grip op de situatie, stelt directeur containers Hans Nagtegaal. Hij is niet alleen verantwoordelijk voor de aan- en afvoer van jaarlijks 14,7 miljoen TEU aan containers, maar ook voor het verdere logistieke proces via de diverse modaliteiten.

Was de stremming wel een ramp voor de Rotterdamse haven?

“Eigenlijk niet, nee. Gelukkig niet. Er kwamen zes dagen achtereen behoor-

lijk wat minder schepen in de haven en vervolgens komt er een armada op je af. We zijn gaan nadenken hoe we die piek in aanvoer konden verwerken. De beschikbare capaciteit aan de kademuur wordt vanzelfsprekend niet ineens groter. Een schip van 400 meter lengte heeft die lengte nu eenmaal echt nodig. Je kunt ook niet sneller lossen dan je al deed en extra kranen met extra mensen heb je ook niet. Dus voor Rotterdam was het eigenlijk niet heel spannend, behalve dan dat de schepen iets langer moesten wachten. We moesten er wel voor zorgen dat de afhandeling op de terminal niet spaak zou lopen.”

Wat was de oplossing?

“Door met alle partijen overleg te voeren. We hebben gevraagd waar we op moesten letten en vervolgens hebben we strengere regels ingesteld voor de

‘Het was zeer druk.
Maar daar
schrikken we niet,
van in Rotterdam’

afhandeling op de terminals. Daar moest de boel niet vastlopen door te grote aanvoer van containers en een te langzame afvoer. Op de terminal moest geen infarct plaatsvinden en ➤

ruimte blijven voor de afhandeling. De openingstijd voor het aanleveren van de containers is gewoonlijk zeven dagen, daar is nu vijf dagen van gemaakt. Dat moest, want de terminal wilde en kón al die containers niet hebben, want er mocht geen opeenhoping plaatsvinden.”

Hoe druk was het?

“Het was zeer druk. Maar daar schrik-

contact, daarna was dat even wat minder, maar toen de Ever Given naar Rotterdam kwam hebben we de frequentie weer wat opgehoogd.”

Hoe is het aan de landzijde met het vervoer per binnenvaartschip, per vrachtauto en op het spoor verlopen?

“Daar merkten we dat alle modaliteiten zoals rail, barge en truck hun eigen dynamiek hebben. De binnenvaart moest strijden met de zeeschepen om een plek aan de kademuur. Hoe drukker het is met die grote vessels, des te minder gaten er overblijven voor de binnenvaart. De barge-operators hebben zeker te maken gehad met congestie en vertragingen. Rail en truck

hebben minder te maken gehad met dit soort problemen en dus ook met minder vertraging. Die hadden meer last van capaciteitsproblemen, niet alleen bij de terminal, maar ook door corona en door personeelsgebrek. Dat zie je ook wel in het truckvervoer.”

Is er echt financiële schade geleden in de haven of is dat alleen een kwestie van uitstel geweest?

‘In principe was alle lading al voor Rotterdam geboekt en is die – zij het vertraagd – ook netjes afgehandeld. Dus ik denk dat de directe schade meevalt voor Rotterdam. Maar je hebt

natuurlijk wel de ladingschade of klanten die hun goederen niet op tijd geleverd hebben gekregen. Wel is er indirecte schade en die heeft niet alleen met de blokkade te maken, maar ook met de hele coronasituatie. Alles loopt door de pandemie uit de pas.”

Wat is daarvan de oorzaak?

“De wekelijkse busdienst die de rederijen onderhouden tussen China en Rotterdam, die kon door corona en door de blokkade van de Ever Given niet meer worden volgehouden. Zo konden door ziekte bijvoorbeeld minder mensen in de haven werken. Het hele logistieke proces is door diverse oorzaken verstoord en daar hebben we met z’n allen last van.”

Er gaan bij bedrijven stemmen op om meer in Europa te gaan produceren vanwege de kwetsbaarheid van het huidige logistieke proces. Bent u daar bang voor?

“Ik wil niet overkomen als iemand die zegt dat het internet en de mobiele telefoon geen toekomst gaan krijgen, ik denk dat er best wat gevolgen kunnen zijn. Uiteraard zal de kwetsbaarheid van het logistieke proces worden bekeken door de leveranciers en ontvangers. Moet je altijd alles maar uit één bepaald land halen? En zo ja, als daar wat gebeurt, dan is dat wel een dingetje. Dus bij meer risicospreiding kan ik me wel wat voorstellen. Aan de andere

‘De binnenvaart moest strijden met de zeeschepen om een plek aan de kademuur’

ken we niet van in Rotterdam. Dat gebeurt vaker. De uiteindelijke conclusie is dat het systeem het heeft opgelost met inspanning van alle partijen.”

Hoe is dat overleg gegaan?

“We hebben regelmatig gesproken met de brancheverenigingen van alle betrokken partijen. We hebben mogelijkheden en alternatieven besproken en begrip proberen te kweken voor ieders positie. Kijk, voor een barge-operator is het heel vervelend als hij uit Zwitserland aankomt en zijn containers niet mag afzetten op de terminal. Zeker in het begin hadden we wekelijks



kant blijven de kosten één van de belangrijkste drijfveren in de wereld. En wat je nu ziet is dat rederijen schepen aan het bestellen zijn. Nóg grotere schepen, om de kosten per container zo laag mogelijk te houden.”

Het rekensommetje is met de torenhoge prijzen van containervervoer van nu volgens Nagtegaal goed te doen en zou voor fabrikanten een argument kunnen zijn dichtbij huis en met een minder kwetsbaar logistiek proces te gaan produceren.

Nagtegaal: “Als ik iets uit Azië moet halen en het kost nu 10.000 dollar per container of ik laat het in Turkije maken en dan kost het me 3.000 dollar per container, dan is de rekensom goed te maken. Maar blijft dat wel zo? Over een paar jaar kost die container uit China misschien maar 1.000 dollar, dan moet ik nog zien of dat een goede investeringsbeslissing was. Wat er wel is en ook blijft, is de vervoerscapaciteit van de grote rederijen. Die is niet ineens over twee jaar verdwenen. China en de rederijen zullen er alles aan doen de markt te behouden.”

Hij zegt zich iets te kunnen voorstellen bij een zekere risicospreiding, waarbij bijvoorbeeld een percentage van de productie dichtbij huis zal worden uitgevoerd. “Maar China als toeleverancier helemaal weg en dat alle productie ineens terug gaat naar Europa? Ik denk niet dat dat gaat gebeuren.”

Ondertussen staan er in Rotterdam en andere Europese havens miljoenen lege containers op de kade, terwijl in Azië er een schreeuwend tekort aan is. Het gebrek aan containercapaciteit vanuit China veroorzaakt hogere transporttarieven. Volgens Nagtegaal is die disbalans er altijd geweest, simpelweg omdat van alle containers tachtig procent wordt geïmporteerd en slechts twintig procent met lading teruggaat naar China en andere Aziatische landen. De directeur containers van het Havenbedrijf verwacht dat die onbalans te zijner tijd wordt opgelost, wanneer de wereldhandel zich na de pandemie verder zal herstellen.

Nagtegaal: “In de logistieke keten is er altijd wel ergens een disruptie. Dat wordt doorgaans altijd opgelost. Het verschil is dat we nu te maken hebben met een wereldwijde verstoring. En dus moeten we ergens een periode zien te vinden waar we alles kunnen inlopen. Misschien tijdens het Chinees Nieuwjaar (in februari 2022, red.), dan is heel China een week dicht. Dat biedt de kans op een reset, maar we hebben toch nog wel wat uitdaging. We hebben nog even te gaan.” <



DATA OVER AANKOMST CONTAINERS DIGITAAL GEDEELD

De stremming in het Suezkanaal heeft heel wat hoofdbreken veroorzaakt in de logistieke wereld. Hoe los je de aan- en afvoer van 14,3 miljoen TEU aan containers per jaar op als alles ineens een paar weken stopt?

Vervolgens arriveerden de zeeschepen vertraagd, maar kort achter elkaar aan in de Rotterdamse haven. Dat leidde tot veel verschuivingen in de planningen bij de terminals, de verladers, de sleepboten, de binnenvaart en het goederentransport over de weg en over water.

Om transporteurs, verladers en andere marktpartijen actueel inzicht te bieden in de aankomsttijden van schepen, ontwikkelden het Havenbedrijf Rotterdam, dochteronderneming Portbase en vijf deepseaterminals (APMT (terminals 1 en 2), ECT (Delta en Euromax terminals) en RWG) een real-time digitaal overzicht van aankomsttijden via www.portbase.com/suez.

Zo konden transporteurs, verladers en eindontvangers van goederen vroegtijdig zien wanneer welke schepen aanmeerden voor de afhandeling van hun lading.

Volgens Allard Castelein, CEO van Havenbedrijf Rotterdam, is het delen van informatie een voorbeeld van digitale oplossingen ten dienste van de klanten, zo zei hij ten tijde van de stremming. “Vervoerders die containers moeten ophalen uit de haven van Rotterdam kunnen met behulp van dit real-time digitale overzicht ruim voordat het schip de haven van Rotterdam bezoekt reeds voorbereidingen treffen. Dat kan de vlotte afhandeling van containers bespoedigen, zeker van de lading die later aankomt in Rotterdam als gevolg van de stremming van het Suezkanaal. Deze dienstverlening toont de meerwaarde aan van het delen van data voor de gehele logistieke keten.”





Wateroverlast in Limburg

Een dramatisch beeld vanuit de lucht, gemaakt op 16 juli. Een kolkende Maas stroomt over de N296 bij Roosteren en zet huizen volledig onder water. Door het stijgende water braken diverse dijken in Limburg door, meerdere dorpen in de regio werden geëvacueerd. De extreme wateroverlast werd later door het kabinet tot ramp verklaard. De schade wordt geraamd op honderden miljoen euro's.

beeld: ANP

Voorloper in gro

Al meer dan honderd jaar zit innovatief ondernemen in het dna van Rederij Doeksen op Terschelling. Met de komst van twee nieuwe LNG-veerboten neemt het familiebedrijf een voorschot op een duurzame toekomst.

tekst: Natasja Weber

beeld: Glenn Wassenbergh

Veerboot MS Willem Barentsz trotseert deze oktobermiddag in de haven van Harlingen de slagregen. Binnen werken enkele monteurs wat kleine klusjes af voordat de boot een dag later weer wordt ingezet voor de afvaart naar Terschelling. Maximaal 692 passagiers en 60 auto's kan de splinternieuwe boot herbergen, vertelt hoofd technische dienst Maarten Schouwenaar tijdens een rondleiding op de Willem Barentsz. Alles oogt nieuw, fris, ruim en bovenal: voorzien van de meest moderne duurzame en technologische ontwikkelingen.

In de machinekamer licht Schouwenaar toe hoe er dankzij een zogenoemde Orcan-generator groene energie wordt teruggewonnen van de restwarmte van uitlaatgassen. Verder wijst hij op de vele zonnepanelen op

Het moge duidelijk zijn. Dit is niet zomaar een boot. De Willem Barentsz is de eerste Nederlandse veerboot die vaart op Liquefied Natural Gas; gecompriemd vloeibaar gas dat de uitstoot van fijnstof, zwavel en stikstofdioxide drastisch vermindert. De 70 meter lange en ruim 17 meter brede veerboot werd vorig jaar in gebruik genomen voor passagiersvervoer tussen Harlingen-Terschelling en Harlingen-Vlieland. Begin dit jaar beleefde het identieke zusterschip MS Willem de Vlamingh haar vuurdoop op dezelfde lijndiensten.

Vergroenen

Rederij Doeksen behoort met de twee duurzame LNG-veerboten mondiaal tot een van de voorlopers op het gebied van groene scheepvaart. Volgens algemeen directeur Dirk Spoor van de rederij die 240 voltijdsbanen telt, liggen er meerdere redenen ten grondslag aan het 'vergroenen van de vloot'.

'Maatschappelijk verantwoord ondernemen staat bij ons al jarenlang hoog op de agenda, maar dat versnelt nu wel. In feite zijn wij een maatschappelijke dienstverlener op het gebied van openbaar vervoer. We verzorgen met onze veerdiensten een publieke dienst voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat', zegt Spoor in het bijzondere kantoorcomplex van de rederij – boven de veerterminal – en met uitzicht op de Waddenzee.

'Wij zijn van mening dat we rekening dienen te houden met onze omgeving', vervolgt de directeur. ➤

'We richten ons op werktechnieken en voeding'

het dek van het schip en in het stuurhuis laat hij zien hoe de hoofdwerktuigkundige zijn werk doet achter een enorm paneel met ontelbare knoppen. Schouwenaar: 'Een van de belangrijkste taken van de hoofdwerktuigkundige is de druk en de temperatuur van het gas in de gaten houden. Het gas mag niet te snel opwarmen want dan kan de druk in de tank te hoog worden.'



ene scheepvaart



‘De wereld ontwikkelt zich razendsnel in de richting van een duurzame toekomst en wij vinden dat wij daarin een verantwoordelijkheid hebben. Niet in de laatste plaats omdat wij werken in een Unesco-werelderfgoedgebied’, doelt Spoor op de Waddenzee die sinds 2009 op de lijst van Unesco staat. ‘Bovendien gaan de mensen die reizen naar Vlieland en Terschelling daar voornamelijk naartoe voor de natuurwaarde. Dat maakt het voor ons nog relevanter om met maatschappelijk verantwoord ondernemen bezig te zijn en dat zien wij dan ook als een van onze belangrijkste opdrachten.’

De komst van de twee nieuwe schepen die allebei op de duurzame brandstof LNG varen, is volgens Spoor een mooie stap in de goede richting. ‘Eigenlijk is LNG een transitiebrandstof van gasolie naar uiteindelijk varen op elektriciteit, waterstof of methanol. De alternatieven zijn nog

niet helemaal ontwikkeld, maar daar kunnen we niet op wachten. Nu moeten we wat doen. Elektrisch varen gebeurt al wel in de wereld, maar vooral met kleinere boten en op kortere routes. Onze schepen zijn groot en varen best lang – circa anderhalf uur – naar de Wadden. Je moet er natuurlijk wel van verzekerd zijn dat er voldoende elektriciteit beschikbaar is om de overkant te halen. Het belangrijkste knelpunt voor elektrisch varen is op dit moment het ontbreken van goede infrastructuur. Het net is vol en het is moeilijk om daar ruimte bij te plaatsen. In elektrisch varen zien wij zeker mogelijkheden voor de lange termijn, maar nu is het nog heel ingewikkeld. Mogelijk komt het tussen nu en tien jaar wel van de grond.’

Bio-LNG

Een andere ontwikkeling die veel sneller gemeengoed zal zijn, betreft

het varen op bio-LNG. Hiermee kan de CO₂-uitstoot met 85 procent gereduceerd worden. Spoor: ‘LNG is al een grote stap vooruit op het gebied van fijnstof, stikstof en zwavel. Maar met betrekking tot CO₂ is LNG nog niet zo’n stap vooruit. Wij zijn zeker voornemens om op bio-LNG over te gaan, al is het onduidelijk wanneer. Dat heeft vooral te maken met de beschikbaarheid. Een veerdienst kan niet een dag wachten op bio-LNG. Op dit moment is de vraag naar bio-LNG veel groter dan het aanbod dus wij durven het nog niet aan. Een van onze belangrijkste kernwaarden is dat we een betrouwbare en betaalbare dienstregeling aanbieden. We kunnen het ons niet permitteren om stil te liggen doordat er geen brandstof is.’

De directeur van Rederij Doeksen verwacht dat de markt zich snel ontwikkelt en dat rond 2023 de overstap naar bio-LNG kan worden gemaakt.



Maarten Schouwenaar

Doordat de rederij niet geheel afhankelijk wil zijn van (buitenlandse) toeleveranciers van deze brandstof participeert het moederbedrijf Koninklijke Doeksen in de bouw van een bio-LNG-fabriek in Harlingen. Spoor: 'Wij geloven in de ontwikkelingen van deze markt en daarom zijn we met een minderheidsbelang ingestapt in een initiatief van enkele ondernemers. Er zijn nog wat hobbels te nemen – het vergunningentraject loopt nog – maar als alles goed gaat, zitten we straks heel kort op de productielocatie.' Het is de bedoeling dat in Harlingen van plantaardige grondstoffen bio-LNG wordt gemaakt.

Prijs

Met de LNG-catamarans Willem Barentsz en zijn zusje Willem de Vlamingh – allebei grotendeels gebouwd in Vietman en afgebouwd in Harlingen – heeft Rederij Doeksen zich internationaal in de kijker gespeeld. Eind september won de Terschellinger rederij de prestigieuze mondiale prijs 'Shippax Technology and Design Award 2021' voor Willem Barentsz, de eerste waddenveerboot die vorig jaar zijn vuurdoop beleefde.

De jury prees het schip vanwege de ecologische duurzaamheid. 'Met de ondiepe Waddenzee (Unesco Werelderfgoed) als werkgebied staat ecologische duurzaamheid centraal in het ontwerp van catamaran Willem Barentsz', luidt het juryrapport. Ook betitelde de jury de prijswinnaar als een 'boutique-veerboot' met aantrekkelijke ontwerpelementen. 'Dankzij de grote ramen rond het salondek versmelt het hoofdpassagierdek met het unieke zeelandlandschap', stelde de jury. De Shippax Awards worden sinds 1996 uitgereikt als onderscheiding voor bijzondere innovaties en exceptioneel design in de ferrywereld.

Algemeen directeur Dirk Spoor en hoofd technische dienst Maarten Schouwenaar noemen de prijs 'een mooie erkenning'. Spoor benadrukt dat de LNG-boten behalve de duurzame techniek en het fraaie ontwerp nog diverse andere voordelen hebben. 'Ze gaan iets sneller dan de oudere schepen, ze varen stiller en er komt geen rook meer uit de schoorsteen.' Schouwenaar: 'We vervoeren veel mensen die voor hun rust naar de Waddeneilanden gaan. We zeggen altijd: de vakantie van

onze passagiers begint bij de eerste stap op de boot.'

Toekomst

Rederij Doeksen, in 1908 als schelpenzuiger opgericht door Gerrit Doeksen, timmert al meer dan een eeuw aan de weg op het gebied van innovatief ondernemen. Zo begon Doeksen in 1923 na de overname van de Terschellinger Stoomboot Maatschappij met passagiersvervoer tussen Harlingen, Vlieland en Terschelling. Honderd jaar later is Doeksen nog altijd de aanbieder van deze passagierslijnen. Het huidige contract van de Terschellinger rederij met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat loopt in 2029 af. Over enkele jaren volgt een nieuwe Europese aanbesteding voor de jaren

2029 tot 2044. 'Dit is een spannende tijd', verklaart Spoor. 'Er is ons natuurlijk alles aan gelegen om de concessie te blijven uitvoeren voor het ministerie. Om onze kansen op een succesvolle aanbesteding te vergroten heb-

'Maatschappelijk verantwoord ondernemen zien we als een van onze belangrijkste opdrachten'

ben we de afgelopen jaren versneld gewerkt aan het verduurzamen van onze vloot. Met een klimaatneutrale veerdienst willen ook de komende honderd jaar passagiers blijven vervoeren.'

Dirk Spoor





‘De vriendschappen die we op de boot opdoen, zijn voor eeuwig’

Eindelijk mocht het vakantieschip de Prins Willem-Alexander deze zomer weer uitvaren. Vanwege het coronavirus lag de boot die ouderen, hulpbehoevende mensen én kinderen een onvergetelijke reis aanbiedt zestien maanden droog. TVM Scheepvaart zocht de Prins Willem-Alexander op in de aanlegplaats Zaandam. “Aan het eind van de week zijn we één grote familie”.

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver

Geduldig helpt kapitein John Vierhouten (41) twee gasten van gevorderde leeftijd met hun rollators van de aflopende loopbrug richting kade. “Nou, veel plezier dames”, zegt Vierhouten als de gezusters Van Dam (88 en 86 jaar) veilig de overkant hebben bereikt. “Dankjewel jongen. We gaan even de bloemetjes buitenzetten”, lacht de oudste zus.

Het is de vierde dag van de zesdaagse vaarvakantie die het 47-koppige gezelschap via opstapplaats Harlingen, Terschelling, Medemblik, Zaandam en Wijk bij Duurstede voert naar Arnhem. Deze woensdagmiddag

van het vertrek gebogen over een sudoku-puzzel. Zijn drie jaar oudere – en hulpbehoevende echtgenote – ligt even op bed te rusten en zijn dochter Cornelia Woldman werkt een tafel verderop aan een boekje dat de gasten bij het afscheid als herinnering ontvangen.

Cornelia is voor haar vader en diens echtgenote mee als mantelzorger. “Ik werk als ziekenverzorger in Drachten en een collega van me wees op deze vaarvakantie. Zij is vrijwilliger op deze boot en ik hoorde altijd enthousiaste verhalen. Ik kreeg een folder mee en vroeg aan mijn vader en zijn vrouw: ‘Is dat wat voor jullie?’ Nou dat zagen ze wel zitten en ze vinden het natuurlijk helemaal fijn dat ik mee kon om hen te begeleiden.”

De heer Postma klinkt instemmend. “Zeker weten. Vorig jaar april zouden mijn vrouw en ik met de Zonnebloemboot weggaan, maar ja toen kwam corona. Ik ben blij dat we er weer op uit kunnen. Het is hartstikke gezellig hier op de boot. We krijgen ons

natje en ons droogje en we zien tijdens het varen verschrikkelijk veel. Gisteravond kregen we op de boot bezoek van een 16-koppig Shanty-koor dat zeemansliederen zong, prachtig. En eerder deze week hebben we Terschelling en Medemblik op z’n kop gezet”, vertelt de heer Postma met een dikke knipoog. “Wat we gedaan hebben? Een ijsco gegeten en op een terras gezeten. Heerlijk.”

‘Het voelt op de boot als één grote familie’

heeft kapitein Vierhouten het 85 meter lange schip aangemeerd aan de Prins Hendrikkade in Zaandam. Hier krijgen de gasten van het rolstoel- en rollatorvriendelijk ingerichte schip de mogelijkheid van boord te gaan.

Terwijl vier vrijwilligers van de facilitaire dienst de tafels van de grote salon voorzien van chique tafelkleden voor het diner van deze avond, zit de heer Postma (89) aan de andere kant





De 89-jarige Fries uit het dorpje Ureterp stond bij aankomst op de boot een aangename verrassing te wachten. “Ik liep hier door de gang en zag opeens twee bekende gezichten. Ik dacht: ‘Dat lijken Jansje en Trijntje wel, mijn twee nichten uit D’n Oever en Wieringenwerf.’ Nou wat denk je? Ze waren het hoor!”

Vrijwilligers

Vrijwilligerscoördinator Arja Smit (66) hoort de verhalen met een glimlach aan. Sinds 2005 is ze betrokken bij de organisatie van vaarvakanties voor ouderen en hulpbehoevende mensen. “Ik werkte bij woonzorggroep Samen in Noord-Holland in de facilitaire dienst en wij organiseerden voor onze cliënten destijds zelf de reizen op de Prins Willem-Alexander. Ik vond het meteen geweldig”, vertelt Smit. “De meeste vrijwilligers komen voor het varende aspect. Dat maakt deze werkvakantie zo bijzonder.”

Inmiddels werkt Smit al jaren als vrijwilliger op het schip. “Ik ben een echte regeltante en vind het heerlijk om mensen een onbezorgde week te bezorgen. Ik zie veel ouderen gewoon opbloeien in zo’n week, ze krijgen er extra energie van en ik ook. Sommige mensen nemen met tranen in hun ogen afscheid. Een paar jaar geleden zei een dame met een West-Fries accent gekserend: ‘Ik gaan niet weg, ik gaan in een kast.’ Vergeet ook niet dat veel oudere mensen een klein wereldje hebben. Ze genieten echt van de kleine dingen zoals buiten op het dek een sandwich eten, even winkelen bij de Hema wat ze jaren niet gedaan hebben of ’s ochtends vanuit hun gastenhut naar de koeien buiten in de dauw kijken. Zulke dingen maken ze nooit meer mee. De dankbaarheid van de mensen; daar doen we het allemaal voor”, spreekt Smit namens het vrijwilligersteam dat deze reis bestaat uit 23 dames en heren.

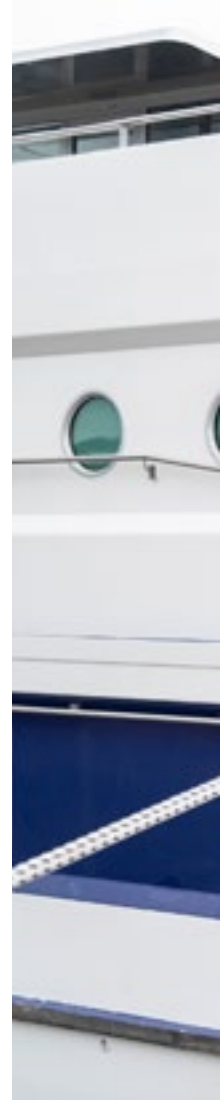
Vrijwilligers zijn de kurk waarop de Prins Willem-Alexander drijft. “We hebben een zorgteam en een facilitair team”, licht Smit toe. “Er zijn deze week zowel verpleegkundigen als zorgmedewerkers aan boord, die bijvoorbeeld helpen met het douchen. De veertien mensen van de facilitaire dienst doen eigenlijk alles behalve de zorg, dus denk aan het verzorgen van

het eten, het regelen van activiteiten en de schoonmaak.”

Hoofd zorg op deze reis is de 30-jarige Melanie Kuijper. In het dagelijks leven is ze verpleegkundige bij Woonzorggroep Samen in de Kop van Noord-Holland. Ze nam – net als veel andere vrijwilligers – een week vakantie op om op het vakantieschip te kunnen werken. “Ik ga nu voor de achtste keer mee en ik vind het nog altijd net zo leuk als de eerste keer. Je ziet de mensen genieten, je bent elke dag ergens anders en wat ook heel fijn is: we hoeven deze week geen rapportages bij te houden zoals we in ons reguliere werk wel moeten doen.”

Vriendschappen

Vrijwilligster Lijda Grooters-Hooschuur (75) is gezien haar leeftijd bezig aan haar laatste jaar op de boot. “De maximumleeftijd voor vrijwilligers is 75 jaar”, zegt de vrijwilligster van de facilitaire dienst. Aan de ene kant vind ik het jammer dat het ophoudt, maar ik moet ook zeggen: het is heel hard werken. We beginnen ’s ochtends rond 7.00 uur met het dekken van de tafels voor het ontbijt en als je bardienst hebt wordt het wel 23.00 uur eer je klaar





bent. Nou dan heb ik wel zere voeten en pijnlijke knieën. Het is straks mooi geweest. En weet je wat het is? Mijn vrijwilligerswerk op de boot houdt dan wel op, maar de vriendschappen die ik hier met andere vrijwilligers heb opgedaan zijn voor eeuwig.”

Zeker in deze tijd waarin het schip aanzienlijk heeft geleden onder de coronapandemie, is de inzet van vrijwilligers onontbeerlijk. Kapitein John Vierhouten draait er niet omheen dat de Prins Willem-Alexander een moeilijke tijd achter de rug heeft. Doordat het schip noodgedwongen stillag liep de Stichting Varende Recreatie – die het vakantie-hospitaalschip beheert – veel inkomsten mis. “We hebben vorig jaar flink moeten snijden in ons personeelsbestand. Van tien medewerkers gingen we naar vier en inmiddels hebben we weer zes mensen in dienst”, aldus Vierhouten die behalve kapitein ook directeur van de Stichting Varende Recreatie is.

“Eerlijk gezegd is het uit nood geboren dat ik een dubbele pet op heb. Mijn dubbelfunctie van directeur én kapitein is tijdelijk. Ik vind het hartstikke leuk om te varen, ik had op mijn twintigste al mijn groot-vaarbewijs maar de

combinatie van twee banen is niet ideaal”, zegt Vierhouten die nu op zoek is naar meer bemanning voor het schip.

Als stichtingsdirecteur is het de taak van Vierhouten om ervoor te zorgen dat de Prins Willem-Alexander – sinds dit jaar verzekerd bij TVM – veertig weken per jaar vaart. “Langzaamaan merk ik dat de vraag aantrekt, maar het vertrouwen moet nog een beetje groeien. Niet zozeer bij de gasten, maar vooral bij zorgorganisaties die ons schip kunnen huren voor hun cliënten.”

Brede doelgroep

De zesdaagse vaartrip van Harlingen naar Arnhem is de eerste reis die de stichting helemaal zelf organiseert, vertelt Vierhouten. “We hebben veel reclame gemaakt, onder meer door onze vrijwilligers folders te laten verspreiden bij diverse zorgorganisaties. Het is dus de eerste keer dat we onze kennis, kunde en ervaring hebben ingezet om onze eigen gasten te verwelkomen. En tot nu toe is de reis een groot succes.”

Vierhouten wil benadrukken dat het vakantieschip uit 2003 geschikt is

voor een brede doelgroep. “Veel mensen denken dat ons schip alleen bedoeld is voor mensen die afhankelijk zijn van zorg of slecht ter been

‘Iedereen is welkom op de Prins Willem-Alexander’

zijn, maar dat is een misverstand. Iedereen is welkom op de Prins Willem-Alexander. Ook gezonde senioren en kinderen kunnen op ons schip een prachtweek beleven.”

De kwieke heer Postma kan dat volmondig beaamen: “Het was lang geleden dat ik zo’n vakantiegevoel heb gehad.” Zijn dochter Cornelia vult aan: “Het voelt op de boot als één grote familie.”

Voor meer informatie:
www.vakantieschip.nl

Dirk Jan Klein Essink stopt per 1 januari als CFRO van TVM

Na een periode van ruim 15 jaar als CFRO van TVM verzekeringen actief te zijn geweest beëindigt Dirk Jan Klein Essink per 1 januari 2022 zijn werkzaamheden als CFRO. Hij wil op 60-jarige leeftijd, mede in verband met gezondheidsredenen, graag meer tijd gaan besteden aan zijn gezin en andere activiteiten.

Klein Essink: "In oktober word ik 60 jaar. Gevoelsmatig ben ik dan op een leeftijd gekomen dat ik meer tijd wil besteden aan andere zaken in het leven dan werk. Ik heb vanzelfsprekend lang en zorgvuldig nagedacht over mijn besluit. In mijn afweging heeft ook het gezondheidsaspect nadrukkelijk een rol gespeeld. Voor de duidelijkheid:

Mijn besluit staat volledig los van het vertrek van mijn gewaardeerde collega Arjan Bos. Ik had nog graag een paar jaar met mijn collega's van de Raad van Bestuur en Michel Verwoest als opvolger van Arjan willen samenwerken."

De wervingsprocedure voor de opvolger van Dirk Jan Klein Essink is inmiddels opgestart.



Douwe Visser in Ledenraad TVM

Tijdens Afdelingsvergadering Beroepsvaart van 14 april 2021 is Douwe Visser van VOF Visser de Vries benoemd tot lid van de Ledenraad. Hij is afkomstig uit de provincie Friesland en volgt Piet Zeldenrust op. We wensen Douwe veel succes!

Feestelijk afscheid Arjan Bos

Op feestelijke wijze is Arjan Bos eind augustus uitgezwaaid door medewerkers en relaties, na een dienstverband van 27 jaar bij TVM verzekeringen, waarvan 20 jaar als CEO en als boegbeeld van het bedrijf.

Op zijn laatste werkdagen in dienst van TVM kreeg Arjan een uitgebreid verrassingsprogramma voorgeschoteld. Zo was hij te gast in een eigen speciale aflevering van 'In de hoofdrol' met Hélène Hendriks als presentatrice. Het programma was hem een weerzien met oude bekenden, variërend van medewerkers en klanten tot sporters en vrienden. Medewerkers konden de aflevering later in kleinere groepen bekijken en aansluitend het glas heffen, met Arjan Bos en met elkaar. Overigens was de vertrekkende CEO ook langs de A28 te zien, op een levensgroot billboard. Het was een bijzonder eerbetoon aan zijn adres.

Vanzelfsprekend was er ook aan bijeenkomst voor zakelijke relaties. Deze vond plaats bij De Havixhorst in De Schiphorst. In deze sfeervolle setting nam Michel Verwoest figuurlijk het stokje over van Arjan Bos. Onder zonnige omstandigheden konden relaties afscheid nemen van de scheidende en kennismaken met de nieuwe CEO.



Scheidende schippers een uitstapje naar het familierecht

Veel binnenvaartondernemers exploiteren hun schip in een vennootschap onder firma, die vaak ook een 'man-vrouw-firma' is: beide echtelieden of geregistreerde partners zijn vennoot. Vaak vervult ieder van hen een eigen taak binnen het scheepvaartbedrijf, tot de relatie stuk loopt. Want ook schippers verbreken hun relatie wel eens, met alle gevolgen van dien.

Allereerst kan dit gevolgen hebben voor de voortzetting van het bedrijf. Denk aan de situatie dat beide partijen met het schip willen – of door omstandigheden moeten – doorvaren maar niet langer met elkaar in één ruimte wensen te zijn. Niet in elkaars vaarwater zitten, zeg maar. Een situatie waarin de één in de

'Maatwerk nodig om een (echt)scheiding in goede banen te leiden'

woning op het voorschip woont en de ander in de woning op het achterschip biedt misschien tijdelijk een oplossing, maar zeker geen oplossing voor de lange termijn. Denk ook aan de situatie dat de hypotheekbank de andere partij niet uit de hoofdelijke aansprakelijkheid wil ontslaan. Die partij wordt dan beperkt in de mogelijkheid zelf een onderneming op te zetten, terwijl de bestaande onderneming moet blijven draaien.

Indien er kinderen zijn en sprake is van een (wisselend) vaarschema, is een reguliere zorgregeling met de andere ouder na het uiteengaan van partijen praktisch niet haalbaar. Ook bij kinderen die op het schippersinternaat verblijven, vergt de zorgregeling veel afstemming tussen partijen.

Kinder- en/of partneralimentatie

Ook bij de vaststelling van de hoogte van kinder- en/of partneralimentatie zijn de reguliere rekenmethodes niet één op één toepasbaar, nu de kosten van schipperskinderen zich niet goed laten vangen in de normen die daarvoor zijn ontwikkeld. Zeker niet als kinderen verblijven op een internaat of door een vaarschema van één van de ouders voor langere tijd achtereen bij de andere ouder verblijven. Soms maakt een ouder hoge reiskosten om zijn kinderen te kunnen zien als het schip bijvoorbeeld ver in Duitsland ligt. Sprake kan ook zijn van kosten voor tijdelijk verblijf in de buurt van

de woonplaats van de kinderen als het schip met een aflosser gewoon doorvaart omdat de zaak draaiende moet blijven. Ook dat kan voor de vaststelling van de alimentatie van belang zijn.

Allemaal situaties waarin maatwerk nodig is om een (echt)scheiding in goede banen te leiden en om vervolgens invulling te geven aan de nieuwe situatie. Het vergt van partijen, de betrokken advocaten en de rechter de nodige flexibiliteit en creativiteit om tot een werkbare situatie na (echt)scheiding te komen. En ook voor scheidende schippers geldt: een vechtscheiding is nooit goed te praten.



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.

5



VRAGEN

Schades waarbij de autokraan betrokken is, komen regelmatig voor. Freek Baron, senior schadebehandelaar, legt uit.

1. Dekt de term 'autokraan' altijd de lading?

"Nee, we zien vaak dat de autokraan ook wordt gebruikt om andere zaken dan auto's aan of van boord te tillen. Denk bijvoorbeeld aan machinerieën die vervangen of elders gerepareerd worden, zware gereedschappen zoals aggregaten voor reparaties aan boord of een bobcat voor het lossen van bulkloading. Bij het hijsen kan schade ontstaan aan eigendommen van de scheepseigenaar of die van derden."

2. Hoe zijn die eigendommen verzekerd?

"Zaken die behoren tot de uitrusting van het schip, zijn, als zij als last in de autokraan hangen, meestal verzekerd onder de binnenvaartcascoverzekering. Voor het met de autokraan aan en van boord zetten van auto's is een autocascoverzekering nodig die het takelrisico meeverzekert. TVM heeft de mogelijkheid om een speciale lastverzekering voor dit risico af te sluiten."

3. Waarom is een bobcat in een autokraan een probleem?

"Zodra de hijslast in de autokraan hangt, kan de scheepseigenaar aansprakelijk zijn voor schade aan de hijslast zelf én de schade die de hijslast aan derden veroorzaakt. Schade veroorzaakt dóór de hijslast is dan verzekerd, maar dit geldt niet voor schade áán de hijslast. Raakt een auto als hijslast tijdens het aan en van boord zetten beschadigd, dan kan de eerdergenoemde lastverzekering daarvoor dekking verlenen. Maar gaat het om andere zaken van derden, dan is dat meestal niet verzekerd. De scheepseigenaar moet dus heel terughoudend zijn met het hijsen van eigendommen van derden, zoals bijvoorbeeld een bobcat."

4. Hoe wordt een hijslast geen financiële last?

"Gebruik de autokraan alleen waarvoor deze bedoeld is en beperk andere hijslast tot de eigendommen van de scheepseigenaar. De verzekeringsdekking is hierop afgestemd. Wil de scheepseigenaar de autokraan toch gebruiken voor eigendommen van derden, laat hen dan vooraf een schriftelijke vrijwaring ondertekenen."

5. Wat kun je nog meer doen?

"Het begint met het respecteren van de voorschriften van de fabrikant, waaronder de maximale toelaatbare hijslast. Daarnaast helpt regelmatig onderhoud en het gebruik van gecertificeerde hijsmiddelen. De wet stelt onder andere een keuring door een erkende deskundige verplicht bij de eerste of een hernieuwde ingebruikname van de autokraan en minimaal eens per tien jaar. Aanvullend moet de autokraan jaarlijks visueel op goede conditie en werking worden gecontroleerd door een deskundige. Leg deze controles goed vast."





Spraakverwarring over taalproblemen op het water

Vrijwel elke week vindt er ergens op de Nederlandse vaarwegen een aanvaring plaats. In veertig procent van de gevallen wordt dat geweten aan (mis)communicatie. Onderzoekers pleiten voor Engels als voertaal op het water, maar schipper Arnoud Lindhout zet daarbij vraagtekens.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

Het was meer dan een steen in de vijver, eerder een basaltblok in de Rijn met een flinke waterzuil tot gevolg. In een rapport van onderzoeksbureau Intergo werd dit voorjaar gesteld dat in de binnenvaart slecht wordt gecommuniceerd en dat taalproblemen bijdragen aan de stijgende reeks aanvaringen sinds 2014. Nu het water wat is gekalmeerd, wil schipper Arnoud Lindhout (41) – kapitein op

Lindhout verwijst naar de talrijke schippers die het Engels niet machtig zijn, zoals de Polen en Tsjechen die ook op de Rijn varen. “En ook veel Duitsers spreken niet goed Engels. Dan heb je te maken met heel veel overgangsproblemen en in de tussentijd wordt de Rijnvaart er niet veiliger op”, zegt de Dordenaar, die wegens dyslexie stapje voor stapje alle benodigde diploma’s heeft behaald, maar door die lange leerweg

zich wel alle facetten van het vak eigen heeft gemaakt. Hij begon als matroos en is sindsdien letterlijk door alle wateren gewassen, op weg naar de rol van gezagvoerder op de brug. Veertien op, veertien dagen af bevaart hij de Rijn en de zijrivieren, veelal met bulkclading tussen pakweg Rotterdam, Antwerpen

en Vlissingen tot aan ruwweg Mannheim. Met kolen en grind, om maar wat te noemen.

Risicofactoren

Daar heeft hij leren doorzien hoe de vele risicofactoren op het water van invloed zijn op de veiligheid. “De tijdsfactor is daarin van groot belang. Tijd is geld, de lading moet op tijd zijn. Ik maak het regelmatig mee dat geen vaart wordt geminderd wanneer de situatie daar wel om vraagt. En ook hoe er soms niet of nauwelijks gecommuniceerd met andere schepen.

Er wordt doorgedouwd.”

Hij noemt de Main op weg naar een kolencentrale in Frankfurt als voorbeeld. “Daar moeten we met de Sjouwer met zijn lengte van 190 meter door een smalle rivier. Soms moet je een ander schip passeren. Dat kan wel, maar het kan allemaal niet snel. Het is goed te doen als je met elkaar over de marifoon communiceert, maar het blijft een lastige opgave.”

Hij noemt ook het slecht inschatten van het in- en uitsturen van bochten als voorbeeld. “Daarmee breng je een ander schip in gevaar, soms moet je daardoor uitwijken en wel zo ver dat je de situatie weer moet oplossen met de kopschroeven. Schippers geven elkaar soms te weinig ruimte, houden geen rekening met de stroming en of een ander schip leeg of geladen is.”

Vakmanschap

Het vakmanschap is wel een punt van zorg, bekend hij. “Ja, je maakt soms wat mee op het water. Zoals schepen die door te laat insturen soms heel dicht bij elkaar komen, schepen die voorbijlopen op stukken waar je dat toch helemaal niet kunt doen. Schepen die geen rekening houden met de zuiging en de stroming, die niet doorhebben dat je daarmee een koppelverband van onze afmetingen in problemen kunt brengen. Uiteindelijk komt het allemaal wel goed, maar het is niet nodig.”

Lindhout stipt ook andere factoren aan. “De televisie staat aan, de ➤

‘De televisie staat aan, de telefoon gaat over, de marifoon wordt te weinig gebruikt’

het koppelverband Sjouwer van rederij Semmy BV – graag wat kanttekeningen plaatsen bij de uitkomsten. Weloverwogen doet hij zijn verhaal, want Lindhout is meer een man van nuanceren dan van kruidige uitspraken.

Maar op de – grotendeels Duitse – Rijn overstappen naar het Engels als voertaal? Daarin is hij juist heel uitgesproken. “Je moet het eigenlijk gewoon lekker zo houden. Het is nou eenmaal organisch zo gegroeid en dat is prima. Ik zeg dus: afblijven van de communicatie zoals die nu is, want voor je het weet heb je nieuwe problemen”, zegt hij.

telefoon gaat over, de marifoon wordt te weinig gebruikt. Zie daar een paar aspecten die niet uit het oog mogen worden verloren. Het draagt allemaal bij aan het gemiddelde van een aanvaring per week.”

Het zijn zo maar wat kanttekeningen die hij plaatst bij de bevindingen

‘Je moet het eigenlijk gewoon lekker zo houden. Het is nou eenmaal organisch zo gegroeid en dat is prima’

van het rapport ‘Menselijke factoren aan de basis van ongevallen in de binnenvaart’, opgesteld door onderzoeksbureau Intergo, International Centre for Safety, Ergonomics & Human Factors. Het bureau baseert zich daarbij op de omgevingsfactoren rond aanvaringen en gesprekken met experts en betrokkenen. Het gaat nog maar om

een eerste fase; in het tweede gedeelte worden de oorzaken nader uitgediept.

Desondanks wordt het containerbegrip ‘communicatie’ in veertig procent van de gevallen geïdentificeerd als hoofdoorzaak. Het gaat daarbij niet alleen om het zenden en ontvangen vanuit de stuurhut, meer ook de uitwisseling naar andere schepen, verkeersmanagement, terminals en walorganisatie.

“Communicatie kent meerdere secundaire oorzaken: miscommunicatie, geen communicatie wanneer dat nodig is, verkeerd VHF-kanaal, taalvaardigheid van, bijvoorbeeld, oudere schippers”, concluderen de onderzoekers.

Eenheidstaal

Al sinds 2017 probeert de EU een eenheidstaal in te voeren in de binnenvaart, in navolging van de zee- en luchtvaart, waar Engels gangbaar is als voertaal. In de EU geldt nog steeds dat de taal van het land waar wordt gevaren lijdend is.

Dat de voertaal meestal Duits is,

heeft een historische achtergrond: de meeste schepen varen door Duitsland op het traject Nederland-Duitsland-Zwitserland. Daar komt bij dat op de Rijnschepen steeds vaker bemanningen bestaande uit andere nationaliteiten werken. Neem de Sjouwer van schipper Lindhout. Hij communiceert op de Rijn in het Duits met andere schippers, maar schakelt dan weer in het Engels over om met zijn Filipijnse matrozen te praten.

“Aan boord is Engels de voertaal, tenzij je alleen met Nederlandse jongens bent. En kom je ergens niet uit, dan ga je in het Nederlands verder. Maar overal het algemeen loopt de communicatie aan boord goed. We komen er altijd wel uit. We zijn op het water flexibel.”

Niettemin is Duits in Duitsland de standaard, maar spreken Nederlandse schippers (‘Er varen ook zo veel Nederlanders’) onderling ook in het





Arnoud Lindhout (r): “Aan boord is Engels de voertaal, tenzij je alleen met Nederlandse jongens bent.”

Nederlands. Om dat eventueel te doorbreken, moeten in Europees verband nieuwe regels worden gesteld. “De jonge generatie spreekt meer en beter Engels. Maar om een hele bedrijfstak in één keer naar een nieuwe voertaal over te hevelen is een hels karwei. Maar zeker is dat Nederlandse schippers zich altijd zullen aanpassen. We zijn tenslotte een handelsland.”

Lindhout geeft grif toe dat hij geen vloeiend Duits spreekt. Hij beweegt met zijn rechterhand om aan te geven dat het ermee door kan, maar dat het niet overhoudt. Toch is het allemaal voldoende om de alledaagse dingen mee te regelen over de marifoon. Als er maar gecommuniceerd wordt, wil hij ermee zeggen. “Duitse schippers spreken in Nederland ook geen perfect Nederlands, hoewel het bij ons dan weer de voertaal is. Maar het is vaak net voldoende om dingen duidelijk te maken. Bakboord-bakboord,

stuurboord-stuurboord, zo moeilijk is het allemaal ook weer niet. We voeren geen hele gesprekken, hé, het zijn korte woordenwisselingen.”

Dit voorjaar werd in een uitzending van het KRO-NCRV-radioprogramma Pointer vooral de nadruk gelegd op taalproblemen als medeveroorzaker van de toenemende mate voor aanvaringen en scheepsongelukken. Daarin werd gepleit voor de invoering van Engels als officiële voertaal voor de binnenvaart. In die uitzending hielden Koninklijke BLN Schuttevaer en Nationale Nautische Verkeersleiders Opleiding daarvoor een pleidooi.

Samenhang

Die stellingname is Lindhout te beperkt. Het gaat volgens hem om de samenhang der dingen. “Het is zeker niet alleen de taal, het is een complex van factoren. Het is ook zo dat zaken die over de marifoon worden

besproken, niet worden opgenomen. We hebben geen cockpitvoicerecorder of iets dergelijks. Maar het blijft soms wel lastig, met schepen uit Oost-Europa. Die spreken minimaal Duits en Engels al helemaal niet. Dus dat zou weer een nieuw probleem creëren als Engels de voertaal moet worden.”

De schipper geeft aan dat ook hij wel eens zaken meemaakt die met een beetje goede communicatie te voorkomen zijn. “Zo kwam er eens een collega achterop die wilde passeren terwijl dat aan de linkerkant niet kon, maar hij deed het toch. Dat zei ik ook over de radio. Het ging uiteindelijk maar net goed. Kwam ik hem later tegen en vroeg ik hem: ‘Spreek ik nou Russisch of zo’. Hij haalde zijn schouders doodleuk op en zei dat hij het niet met me eens was. Kijk, dan kun je nog zo veel afspreken en één spreektaal op het water invoeren, maar problemen met eigenwijze mensen houdt je altijd.”

‘Skûtsjesilen is het hele plaatje’

In de binnenvaart kon hij met zijn bedrijf Zwaga Scheepvaart nog steeds een boterham verdienen tijdens de coronacrisis. Als schipper van het Leeuwarder skûtsje sneed de pijn veel dieper. Twee jaar op rij werd het roemruchte zeilevenement afgeblazen. Net op het moment dat Willem Zwaga klaar was om te oogsten.

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Matty van Wijnbergen

Een zachte herfstdag in Langweer. In een fraai verbouwde stolpboerderij staat Willem Zwaga eieren met spek te bakken. Buiten weerklinkt het snerpende geluid van een zaagmachine. Verder is de rust voelbaar in het dorpje van iets meer dan duizend inwoners. Wie een blik werpt op de smalle weg waaraan ook voormalig Heerenveen-voorzitter Riemer van der Velde woont, kan zich niet

“De eerste keer zagen we het aankomen”, zegt hij. “Maar dit jaar waren alle vergunningen al uitgegeven toen er, zes dagen van tevoren, alsnog een streep doorheen ging. Opeens is je hele voorbereiding naar de knoppen.”

Het was even wennen voor een man die niet zonder het water kan. “Ik ben of aan het werk, of aan het zeilen, of aan het vissen. Eigenlijk moet ik elke dag wel op het water zijn. Anders word ik lamlendig.”

Steenworp

Willem Zwaga (34) komt uit een rechtgeaarde schippersfamilie. Op een steenworp afstand van zijn huidige boerderij werd hij geboren en vlakbij ligt nog steeds het skûtsje van de Zwaga's aangemeerd. “Daar woonden ze vroeger met z'n zeszen op. Als er niet gewerkt kon worden in de winter omdat er ijs lag, schaatsten mijn overgrootvader en opa naar plaatsen in Friesland waar wedstrijden gehouden werden. Met een beetje geluk wonnen ze daar een kistje aardappels en dan konden ze weer even verder. Het was bittere armoede.”

Zelf is hij eveneens aan boord geboren en getogen. Op zijn zeventiende beschikte hij al over de vereiste schipperspapieren. Daarna moest hij nog even wachten om het ruime sop te mogen kiezen. Het schip van zijn vader werd zijn leerschool. “Hard werken, weinig verdienen. En niet mauwen, maar varen.”

De tanker die hij vervolgens kon aanschaffen en waarmee Willem Zwaga twaalf jaar voer is inmiddels ingeruild voor een zandschip van 110 meter dat van alle gemakken is voorzien: van vloerwarming tot airco. “Meer weekenden vrij, minder regels; dat past beter bij mij. Ik zag het een beetje aankomen. Die tanker was van 1974, maakte best veel herrie en moest dag en nacht varen. Daar kreeg je moeilijk personeel op. Ik heb 'm precies op tijd verkocht. Nu zit ik met drie vaste jongens aan boord, een vierde huur ik in. Als er in het weekend gewerkt moet worden, stap ik er zelf op. Het onderhoud doe ik ook. Zo is het is prima vol te houden. Mijn vader wilde vroeger steeds groter en is uiteindelijk met alles failliet gegaan. Ik heb geleerd: wat je onder controle hebt moet je gewoon goed in stand proberen te houden.”

Zekerheden

Maar als het gaat om zijn grootste passie, zijn die zekerheden juist helemaal weggefallen. De familie Zwaga en het skûtsjesilen zijn met elkaar vergroeide begrippen. Dat gaat terug tot de negentiende eeuw. Aan de muren van zijn huis wordt die geschiedenis uitgebeeld. Geen foto zonder schepen en water als decor. Er hangt een imposant kunstwerk waarop zijn opa Rienk het skûtsje door de golven jaagt. Ook heeft Zwaga een stuk helmhout uit 1914 bewaard waarin de naam van zijn overgrootvader gebrandmerkt staat. “Eerst ➤

‘Ik moet elke dag op het water zijn. Anders word ik lamlendig’

voorstellen dat hier jaarlijks zo'n zeventienduizend mensen vrolijk paradeerden tussen kroegen en waterkant.

Het volksfeest is onlosmakelijk verbonden met de traditie van het skûtsjesilen, inmiddels behorend tot het Immaterieel Erfgoed Nederland. Veertien antieke platbodems van honderd jaar en ouder. Onversneden Friese folklore. Maar die unieke sfeer verdampte afgelopen zomer opnieuw. En dat knaagt aan Willem Zwaga, die als schipper van het Leeuwarder skûtsje net zijn zinnen had gezet op de eindzege in de SKS (Sintrale Kommisje Skûtsjesilen) toen de coronacrisis uitbrak.





had ik er niet zoveel mee, vond ik het ouwe meuk. Maar hoe ouder je wordt, hoe mooier het is.”

Overgrootvader Ulbe – nog altijd koploper op de eeuwige ranglijst – was de grondlegger van het skûtsjesilen; een idee dat ontstond aan de tapkast. Tijdens de bouwvakantie hadden de schippers geen vracht te vervoeren. De kasteleins sloegen de handen ineen en schreven wedstrijden uit waarbij prijzengeld van een paar gulden te verdienen viel.

Willem Zwaga deed eerst ervaring op in de Open Friese Kampioenschappen (IFKS). Hij kwam op zijn 29e aan het roer te staan van het Leeuwarden skûtsje en trad in 2018 in de voetsporen van zijn vader Ulbe door voor het eerst in twaalf jaar weer eens een dagzege te behalen. Dat was een bijzonder moment, aangezien het schip ooit door zijn opa was gekocht in Amsterdam. Willems vader werd er meteen kampioen mee.

“Een leven zonder skûtsjesilen kan ik me simpelweg niet voorstellen. Het mooie is: je bent met veertien schippers.



Veertien families. En iedereen heeft zo'n lange geschiedenis. De jongens waar ik nu tegen zeil, ken ik van jongs af aan. Wij speelden samen toen onze vaders aan het varen waren. Het is één hele grote familie. Puur traditie. We doen met z'n allen ook heel erg ons best om het in ere te houden."

Jubileumrace

In 2020 zou het 75-jarig bestaan van de SKS groots gevierd worden met een jubileumrace in zijn thuishaven Langweer. Het ging niet door. "Koning Willem-Alexander en Máxima kwamen nog wel langs in Friesland, maar het is een klein feestje geworden", zegt Zwaga. "Met de hele club zaten we net geweldig in de lift. Er kwamen sponsors bij, het leefde enorm. Nu staat alles twee jaar stil. We hadden voor dertig mille geïnvesteerd in een nieuw zwaard en zeilen. Dat is serieus geld voor hobbyisten."

"Eerst zeiden ze: 'We gaan gewoon zeilen en dan moet de horeca het maar oplossen.' Maar die hielden hun deuren

dicht. Er was natuurlijk geen burgemeester die het aandurfde. Mijn standpunt was: als de horeca dicht gaat, ga ik niet zeilen. Dan zou het alleen nog maar om de sport gaan. Wij mogen dus niet zorgen dat de kasteleins het druk hebben, terwijl zij ons vroeger hielpen dit op te richten? En dan hebben ze het over traditie... Daarom heb ik een signaal afgegeven. Zonder kroegen is dit evenement niet compleet."

Door de organisatie is nog geoperd dan wél te zeilen en géén feest te vieren. Voor Zwaga en zijn bemanning was dat sowieso geen optie. "Uit angst voor veel publiek waren ze er bijvoorbeeld mee bezig om in Lemmer niet voor de baai te varen, maar midden op het IJsselmeer. Dat heeft niets meer met skûtsjesilen te maken. Daarvoor kun je net zo goed op een Pampus zeilen. Vaar je zo'n ding makkelijk met twee man, lekker goedkoop. Ze moeten wel oppassen dat het niet te professioneel gaat worden. Voor

ons is het ook vakantie, hè. Ik moet er drie weken vrij voor nemen. Je bent om vier uur 's middags klaar, je bent op het water, dus dan wil je het een beetje gezellig maken met z'n allen, toch?"

"Uiteindelijk wordt het allemaal omhooggehouden door liefhebberij.

'Hard werken,
weinig verdienen.
En niet mauwen,
maar varen'

Wij hebben er een extra schip van 32 meter bij dat helemaal is verbouwd tot een grote kroeg. Anderen regelen tegenwoordig een cateraar, bij ons gaat het nog ouderwets. Wij koken en slapen aan boord. Ik hecht daar veel waarde aan en zou niet willen dat die traditie gaat vervagen. Skûtsjesilen is het hele plaatje."

Museumschip De Emma werd gered van de sloop en is nu nautisch erfgoed

Varend erfgoed. Zo noemt Hans Egberts (77) 'zijn' museumschip De Emma. Dit voormalig directievaartuig, annex sleepboot van Provinciale Waterstaat Groningen, de PW17, werd tien jaar geleden van de sloop gered en is nu de trots van het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen.

tekst: Harm van der Pal

beeld: archief Hans Egberts



Egberts verhuisde ruim tien jaar geleden met zijn vrouw van Rotterdam naar Groningen, waar de kinderen wonen. Als geboren en getogen varensman kwam hij in contact met het scheepvaartmuseum.

"Daar hoorde ik dat men bezig was om een oud-directievaartuig van Provinciale Waterstaat te verwerven. Dat was in 2010. Ik heb toen tegen de directeur gezegd: ik wil er alles aan doen. Op één voorwaarde, dan word

ontzettend lief scheepje. Daar kom je dan echt niet meer van los. Hij lag ergens in de Betuwe, maar kon niet meer varend naar Groningen komen. Zo slecht was hij er aan toe. Hij werd op een dieplader naar Groningen gebracht. En dan ga je beginnen met een plan voor restauratie."

Originele motor

Het 16 meter lange en 3.20 meter brede vaartuig werd in 1922 in opdracht van Provinciale Waterstaat Groningen gebouwd op scheepswerf Gideon van J.H. Koster in Groningen. Egberts: "Het schip werd aangedreven door een 28 pk sterke Benz-motor. Deze werd later vervangen door een Gardner/Kromhout van 72 pk. Die ligt er nog steeds in. Die is van voor de oorlog. Het is een vracht-

wagen- of autobusmotor geweest. Die is toen geschikt gemaakt voor de scheepvaart. Er zit nog altijd een originele trekschroef onder. Het nadeel daarvan is dat je een beetje inlevert op snelheid, maar het grote voordeel is dat je een enorme trekkracht hebt met die 72 pk. Want het zijn behoorlijke pk's, hoor."

Tot halverwege de jaren zeventig gebruikte Provinciale Waterstaat de PW17 voor werk aan onder meer sluizen en oeverbeschoeiing, met name in het Winschoterdiep. In 1985 nam T. Bokschoten uit Groningen het

schip over. Hij ging ermee varen onder de naam Olle Teus. In 1998 nam J. van Dijken uit Ingen het schip over en doopte hem in Ventura. Hij verkocht de voormalige PW17 in 2010 aan het Noordelijk Scheepvaart Museum. Dat wilde al enige tijd een promotieschip. Daar zocht men naar. "En dan kom je dit tegen en dan denk je: nou... Een salon, een achterdek, dat is een mooie ruimte."

Complete restauratie

Onder de bezielende leiding van Hans Egberts is toen een begin gemaakt met een complete restauratie. "Ik was een paar jaar gepensioneerd. Ik ging 's morgens om acht uur de deur uit, naar Sappemeer. Daar lag hij op de historische scheepswerf van Wolthuis. 's Avonds om vijf uur kwam je dan weer binnen. Soms ook nog een zaterdag en een zondag erbij. Zo ging dat. Maar leuk! Want je ziet het groeien. We deden dat met een aantal vrijwilligers en een goeie lasser. Met man en macht hebben we er aan gewerkt en dan bereik je dit. Heel veel is nog authentiek. Dat kon, want ik was achter het bestek gekomen. Met alle eisen, waaraan hij moest voldoen."

Na een dik jaar zwoegen en otteren was het karwei geklaard. De voormalige PW17 was geschikt gemaakt voor promotie-activiteiten voor het Noordelijk Scheepvaart Museum in de drie noordelijke provincies. Het schip werd na de restauratie gedoopt tot De Emma, vernoemd naar de Emmaplein Foun-

'Met man en macht hebben we er aan gewerkt en dan bereik je dit'

ik kapitein en dan ga ik er mee varen. Dat was een snelle deal. Maar dan heb je ook meteen je vonnis getekend voor de afgelopen tien jaar." Sinds het promotie- en presentatieschip van het scheepvaartmuseum volledig is gerestaureerd vaart een gepassioneerde kapitein Egberts er jaarlijks veel tochten mee, samen met een aantal collega's.

De herinnering aan de eerste kennismaking met De Emma was geen al te vrolijke. "Vreselijk. Hij verkeerde in een ongelooflijk slechte staat. Bar en boos. Het was sloop. Maar wel lief, een



ation, een stichting die financiële steun verleent aan charitatieve, culturele, wetenschappelijke en algemeen nut beogende instellingen in de drie noordelijke provincies.

“We hadden bedacht dat we op evenementen zouden varen in de noordelijke provincies. Evenementen, waar je bekijks hebt. Tot corona hebben we dat volop gedaan. Die activiteiten variëren enorm. Allerlei museumactiviteiten, DelfSail, de 5 mei-viering in Assen, waar de minister-president op bezoek was, naar de Vaardagen in Meppel. In zo’n

weekend heb je zomaar een paar honderd mensen aan boord. En daar gaat het allemaal om. We zoeken alle mogelijkheden om het museum te promoten. Zonder corona doen we al gauw veertig vaardagen per seizoen. ’s Winters doen we een aantal Sinterklaasintochten. En verder plegen we in die periode onderhoud.”

Over de toekomst van De Emma zijn onzekerheden. Want wie neemt het roer van Hans Egberts te zijner tijd over? Een probleem is verder dat specifieke kennis van historische schepen langzaam aan het verdwijnen

is. De Emma is hèt uithangbord van het scheepvaartmuseum. Volgend jaar wordt een bijzonder jaar. Het NSM bestaat dan namelijk negentig jaar, de Emma vaart na restauratie inmiddels tien jaar en de bouw van de PW17 was in 1922. Volgend jaar dus honderd jaar. Dat gaat gevierd worden.

Voorlopig gaat Hans Egberts en zijn groep vrijwilligers met veel genoegen door met zijn promotionele activiteiten. “Ik wil nog jaren doorgaan. Want we kunnen niet zonder varen, toch? Navigare necesse est, oftewel: varen is noodzakelijk.”

Schippersdilemma: welke 'groene' brandstof bunkeren?

Ook de binnenvaart ontkomt niet aan vergroening van brandstoffen. De Rijksoverheid heeft voor Nederland eenzijdig maatregelen afgekondigd, die op 1 januari 2022 zouden moeten ingaan. Maar zolang de omringende landen niet diezelfde maatregelen treffen hebben die geen enkele zin, stellen experts. Schippers staan nu voor een groot dilemma. Welke 'groene' brandstof moeten ze bunkeren? Wie draait op voor de hogere kosten? Wat zijn de verzekeringsrisico's?

tekst: Harm van der Pal

beeld: Matty van Wijnbergen

De Tweede Kamer heeft in mei 2021 de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat, Cora van Nieuwenhuizen, verzocht om onderzoek te laten doen naar de nadelen van het gebruik van biobrandstoffen in scheepsmotoren. De bewindsvrouw is tevens gevraagd om nog niet te handhaven op de bijmengverplichting zolang niet is bewezen dat biobrandstof geschikt, duurzaam en veilig is.

George Lagerburg, relatiebeheerder bij TVM en Anton van Megen, bijna veertig jaar oliehandelaar in Zaandam, reageren op de plannen. Het is veel verstandiger de aangekondigde maatregelen een jaar uit te stellen en

Voor verdere vergroening (zwavel is al verbannen) bestaat een reeks alternatieven. Van Megen kent ze allemaal. Toevoeging van methanol is er een van. Maar methanol staat nog in de kinderschoenen, is duur en onvoldoende beschikbaar. GTL (Gas to Liquid) is net zo licht als benzine, maar tast rubbertjes aan en heeft een hoger verbruik tot gevolg en meer fijnstof (PM). LNG (Liquid Natural Gas) is voor de schipper geen bruikbaar alternatief, vindt Van Megen. Volgens specialisten is het 23 keer schadelijker voor het milieu dan gewone diesel. Ook elektrisch varen is nog niet op alle trajecten ideaal. Daarvoor zijn batterijcontainers nodig, die op de vaarroute vervangen moeten kunnen worden. Die infrastructuur bestaat evenwel nog niet. Bovendien neemt na een paar jaar het vermogen van de batterijen af.

FAME en HVO

Goede alternatieven als toevoeging aan diesel zijn volgens Van Megen FAME (Fatty Acid Methyl Ester) en

HVO (hydrobehandelde plantaardige oliën), oliën uit bijvoorbeeld restaurants. "HVO is een geweldig mooi product", stelt Van Megen. Volgens hem leidt een mengsel van 30 procent HVO en 70 procent diesel tot een reductie van 25 procent minder CO₂ uitstoot. "Zo'n soort brandstof is wel 90 euro per

kuub duurder. En als je 100 procent HVO bunkert zit je al gauw op 300 euro per kuub duurder. Daar staat geen compensatie van de overheid tegenover."

De regelgeving rammelt volgens Van Megen aan alle kanten. "Wij als olieboeren delen de zorgen van de schippers. Wij dringen er bij de overheid dan ook op aan tot een betere wetgeving te komen. Want met de nu voorgestelde regelgeving wordt bewust een risico met de veiligheid genomen. Het is gewoon tenenkrommend. Daarom zeggen wij ook: stel het een jaar uit en kom met een beter voorstel."

Veiligheid

George Lagerburg, relatiebeheerder bij TVM, wordt regelmatig gebeld door schippers met de vraag: wat moeten we doen, wat kunnen we doen? "De ondernemer doet er alles aan om zijn bedrijf draaiend te houden, maar hij zit wel met die regelgeving opgezaagd. Hij kan eigenlijk geen kant op. Hij staat met de rug tegen de muur." Met bepaalde soorten biobrandstoffen loopt hij het risico dat de brandstoffilters dichtslibben. Met als gevolg dat de motor geen brandstof meer krijgt en stil valt. De gevolgen daarvan kunnen rampzalig zijn. "Een schip", zegt Lagerburg, "is nu eenmaal geen auto die je even aan de kant kunt zetten. Je zult maar afgeladen in de afvaart zijn en je motor stopt er opeens mee. Dan krijg je gevaarlijke situaties."

Lagerburg en Van Megen zijn het er

'Wij als olieboeren delen de zorgen van de schippers'

laat in die tijd een gedegen en beter onderzoek doen naar alle gevolgen, zodat schippers tijd en gelegenheid krijgen zich aan de nieuwe maatregelen adequaat aan te passen.

Voor alle duidelijkheid: diesel is de beste brandstof. Dat is de stellige overtuiging van Anton van Megen (64).



George Lagerburg, relatiebeheerder bij TVM, (l) en Anton van Megen, oliehandelaar in Zaandam.

over eens dat de binnenvaart bijstand moet krijgen. “Als de overheid zegt dat de CO₂-uitstoot met 25 procent omlaag moet, dan moeten de schippers gecompenseerd worden voor de hogere kosten”, zegt Van Megen. “Per 1 januari 2022 dreigt de nieuwe regelgeving er aan te komen, maar er staat geen compensatie tegenover. Het is bovendien een maatregel, die alleen voor Nederland geldt. Als ik als ondernemer dan met lege brandstoftanks in Nijmegen lig, dan ga ik toch even net over de grens naar Emmerik om daar te bunkeren. Maar drie uur heen en terug, wat is er dan over van die vermindering van CO₂-uitstoot?”

Stage-V

Binnenvaartschepen moeten minder luchtmissies uitstoten, zoals CO₂, koolwaterstoffen (HC) en stikstofoxiden

(NOx), ook al is vervoer over water momenteel een relatief schone sector. Vervoer per schip stoot ongeveer drie tot zes keer minder CO₂ uit dan vervoer over de weg. Het kan evenwel nog beter. Bijvoorbeeld met de nieuwste generatie scheepsmotoren, de zogeheten Stage V-motor. “Daar is nog niet iedereen aan toe en zijn bovendien nog niet goed leverbaar”, stelt Lagerburg. “We zitten er tegenaan. Met die motoren gaat de uitstoot enorm omlaag.” Maar ook in dit geval staan schippers vaak voor een dilemma, weet Lagerburg. “Als ik nog een jonge motor heb dan denk ik niet aan hermotorisering.”

Het blijven voorlopig spannende tijden voor binnenvaartsector. Wordt de nieuwe regelgeving per 1 januari van kracht, of komt er, zoals de deskundigen willen, uitstel om tijd te maken voor een nieuw en beter veiligheidsrapport?

Duurzaamheid en veiligheid zijn aspecten die daarbij centraal moeten staan.

“Met de kennis die we nu hebben adviseren wij vanuit TVM om samen met de motorleverancier op te trekken en goed te informeren welke brandstof wel of niet geschikt is voor je motoren aan boord”, zegt Lagerburg. “Zorg dat je brandstoftanks schoon zijn. Controleer en tap regelmatig de waterzak af. Weet wat je bunkert en wat de verhoudingen zijn in de brandstof. Vraag eventueel om een monster. Zorg voor goede voorfiltering. Kortom, waar het gasolie bunkeren voorheen een simpele klus was, wordt het in de toekomst goed blijven opletten. Ja, weloverwogen keuzes maken en waar nodig haalbaar technische maatregelen nemen. Uiteraard blijven wij dit nauwlettend volgen. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen we de informatie delen.”





De passie van Adriaan

Wij zijn TVM. Wij hebben passie voor transport.

Adriaan is binnenvaartschipper. Als jonge ondernemer geniet hij van een leven op het water, samen met zijn vrouw en vijf jonge kinderen.

In 2050 moet Europa klimaatneutraal zijn. In de praktijk betekent dat nogal wat, helemaal voor zelfstandige ondernemers. Maar Adriaan durft de uitdaging aan.

Bekijk zijn verhaal op tvm.nl/passievoortransport

The TVM logo is displayed in a bold, white, sans-serif font. The letters 'T' and 'V' are connected, and the 'M' is separate. The logo is positioned in the bottom right corner of the image, partially overlapping the red fuel canister.