

# TVM

## SCHEEPVAART



# ‘Je ziet de zon opkomen en ondergaan’

Gabriëla van der Wilt is tweede stuurman op de ferry van Stena Line

### PLUS



**Dick Bos:**

‘Duwen en slepen is een continu gevecht’



**Arjen Mintjes:**

‘In heel Europa dezelfde opleidingen’



**Rob Leussink:**

Nut en noodzaak van fusie



4

### ‘Als er geen sleepboten zouden bestaan, had ik niet gevaren’

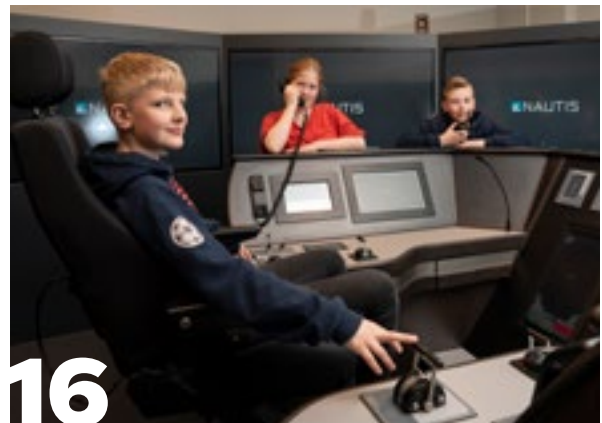
Zijn vader had een sleepboot. Op zijn vijftiende stond Dick Bos zelf aan het roer. Later zou hij met zijn eigen sleepdienst uitgroeien tot een begrip. Zijn levenswerk. Hij heeft zijn bedrijf inmiddels officieel overgedragen aan zijn drie zonen. Maar dat is geen reden om een stap terug te doen.



8

### DE OVERSTAP NAAR SCHONERE STAGE V-MOTOREN

Voor schippers en reders die willen verduurzamen zijn behoorlijke subsidies beschikbaar bij de keuze voor schonere scheepsmotoren. Sander Klink en Jan-Willem Vissers schetsen hun ervaringen met de overgang naar de Stage V-scheepsmotoren.



16

### ‘ONGEKENDE MOGELIJKHEDEN ÉN EEN GOED SALARIS IN DE BINNENVAART’

De Maritieme Academie in Harlingen is één van de grootste binnenvaartopleidingen van Europa. Directeur Arjen Mintjes vertelt over de opleidingen die kunnen worden gevolgd.

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

Hoofdredactie: Thomas van Noort  
 Eindredactie: Mayke de Munnik  
 Redactie: Bert Jansma, 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 | [communicatiemarketing@tvm.nl](mailto:communicatiemarketing@tvm.nl)  
[info@tvm.nl](mailto:info@tvm.nl) | [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) | [@tvmnl](https://twitter.com/tvmnl) en [@tvmalert](https://twitter.com/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





**EENDRACHT MAAKT BINNENVAARTKRACHT**  
Koninklijke BLN-Schuttevaer en Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart fuseren. Interim-directeur Rob Leussink vertelt over de fusie, het lobbywerk, de energietransitie en het klimaat- en transitiefonds.



**AFSCHEID DIRK JAN KLEIN ESSINK**  
Na bijna 16 jaar neemt Dirk Jan Klein Essink afscheid van TVM als CFRO. Een terugblik.



**TrackPilot**  
Steeds meer schippers varen met behulp van een TrackPilot. Martin Selles vertelt.

## VAN DE VOORZITTER



In uw handen heeft u de eerste TVM Scheepvaart van het jaar. De afgelopen twee jaar werd het nieuws gedomineerd door de coronapandemie. We zijn zeker nog niet verlost van het virus, maar het lijkt langzaam maar zeker wel de goede kant op te gaan.

We hopen u dit jaar eindelijk weer te ontmoeten en te spreken op de vele mooie evenementen, bijeenkomsten en beurzen die onze sector rijk zijn. Op woensdag 13 april wordt onze jaarlijkse ledenbijeenkomst gehouden. Na afloop van de Afdelingsvergadering van de Afdeling Beroepsvaart en de Afdeling Logistiek en Transport, wordt in TVM op Woensdag gesproken over data, preventie en Formule 1. Hopelijk treffen we u daar. We kijken uit naar uw komst.

De ontwikkelingen rond de oorlog in Oekraïne voltrekken zich op dit moment in sneltreinvaart. Deze gebeurtenissen zijn een schok voor ons allen. De wereld staat wederom in een zeer kort tijdsbestek op zijn kop. We houden de situatie nauwlettend voor u in de gaten. Daarnaast treffen we voorbereidingen mochten bepaalde veranderingen zich voordoen.

## 'Verduurzaming van de sector laat niemand onberoerd'

In dit nummer van de TVM Scheepvaart leest u onder andere over de verduurzaming in onze sector. Een onderwerp dat niemand in de binnenvaart onberoerd laat. In een interessant tweeluik schetsen schipper Sander Klink en Volvo Penta-directeur Jan-Willen Vissers hun ervaringen over Stage V-scheepsmotoren. Deze motoren stoten minder schadelijke stoffen uit.

We interviewen de pas 24-jarige Gabriëla van der Wilt, opgegroeid in Hoogeveen. Zij maakt carrière als tweede stuurman op de immense ferry's van Stena Line. Uitgebreid vertelt ze over haar werkzaamheden en passie voor het vak.

Dirk Jan Klein Essink droeg per 1 januari 2022 zijn werkzaamheden als CFRO over aan Jeroen van Grinsven. In dit blad leest u een uitgebreid afscheidsinterview met Dirk Jan. Ook via deze rubriek bedanken we Dirk Jan voor de prettige samenwerking, zijn jarenlange inzet en goed werk voor TVM.

Kortom, deze TVM Scheepvaart bevat weer een mooie mix van verhalen over onze prachtige sector.

Ik wens u veel leesplezier!

Hendrik de Jonge  
directeur

## COÖPERATIE



**COLUMN PETER VAN DAM**  
Een schip, wat is dat eigenlijk? En wat maakt het uit? Peter van Dam geeft een toelichting.



**EXPERT AAN HET WOORD**  
Een onmisbaar onderdeel van de aandrijving van een schip is de keerkoppeling. Mattijs Vinckemöller geeft een uitleg.



**DE VIJF VRAGEN**  
Fosfine in de scheepvaart. Waar hebben we het dan over? Steffan Terpstra beantwoordt hierover vijf vragen.



**AFSCHEID HAN PHILIPSEN**  
Senior scheepsexpert Han Philipsen gaat na een dienstverband van ruim 14 jaar met pensioen.

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.



# Opbouw van het familie- bedrijf als levenswerk

Dick Bos stond op zijn vijftiende al aan het roer. Later zou hij met zijn eigen sleepdienst uitgroeien tot een begrip. Nu is hij 57, gepokt en gemazeld en heeft hij zijn bedrijf officieel overgedragen aan zijn drie zonen. Maar dat is geen reden om een stap terug te doen. “Ik moet er niet aan denken.”

tekst: Yoeri van den Busken  
beeld: Matty van Wijnbergen



En dinsdagmiddag aan de waterkant in Zaandam. Werknemers van Brouwer Scheepswerf druppelen binnen voor de lunch. Vrolijke spot vult de ruimte, want aan het eind van de lange tafel zit Dick Bos verhalen over zijn vak te vertellen. Pet op het grijze haar, zwarte trui, gebruint gezicht. Een beeld zoals je dat verwacht bij een schipper van zijn leeftijd: rauw en ongecompliceerd. Hij incasseert de grappen met een grijns en roert geamuseerd door zijn koffie. Dit is de dagelijkse sfeer die hij nog niet kan missen. “Ach, ik ken die gasten hier al zo lang. Als ik niet aan het varen ben, loop ik hier een beetje de clown uit te hangen. Mooi toch?”

#### Zandbakken

Zijn vader had een sleepboot. “Daar gingen we in het weekend en in de

vakanties mee weg. En hoewel hij nooit beroepsmatig gevaren heeft, is het zo voor mij wel begonnen”, kijkt Dick Bos terug op de hobby die zijn beroep zou worden.

In Amsterdam-Osdorp rondde hij de scheepvaart-school af. Aansluitend werkte hij voor een sleepdienstbedrijf. “Tot ik mijn eigen duwbootje kon kopen. En nog één. Ik ga het zelf doen, dacht ik. Achteraf was ik er gewoon te jong voor. Jarenlang ging ik met van die grote zandbakken heen en weer. Dat was ik gauw zat. Je had nog geen vaartijdenwet, dus je buffelde 24 uur door. Ik heb die boten van de hand gedaan en ben voor de gemeente op een sleepboot gaan varen. Na een paar jaar kon ik het toch niet laten en kocht ik er zelf eentje;

ook voor mijn plezier eigenlijk, net als mijn vader. Toen haalde mijn oudste zoon Nick zijn papieren. Op een duwboot beviel het hem helemaal niet, dat zag ik aan hem. ‘Nou, dan gaan wij

‘Als ik niet aan het varen ben, loop ik hier een beetje de clown uit te hangen’

weer wat beginnen’, zei ik. En dat is nu een beetje uit de hand gelopen.”

Opnieuw die grijns... Dick Bos is nooit echt een planner geweest, wil hij er maar mee zeggen. Hij ziet wel waar de wind hem brengt. In dit geval was het de drang om een familiebedrijf >



op te bouwen. “Eerst is Nick met me mee gaan varen, vervolgens kwamen Ben en Tom, zijn andere zonen, aan boord. Inmiddels helpt mijn jongste dochter mee in de boekhouding en een schoolvriend van de jongens is schipper bij ons geworden. Het is een leuk ploegje zo.”

### Eigenaar

D. Bos Sleepdienst Amsterdam startte officieel in 2003 als een eenmanszaak,

‘Ik vaar nog vrijwel elke dag. Voor mij zit er geen limiet op’

werd daarna een vof en is tegenwoordig een bv. De tweede generatie nam het in januari vorig jaar officieel over. “Ik vond dat het goed geregeld moest zijn”, zegt Dick Bos. “Als ik zou wegval- len, moeten zij wel zonder problemen

verder kunnen gaan.”

De vloot bestaat uit veertien duwen sleepboten die behalve hun smette- loze uiterlijk goed te herkennen zijn aan de namen. Daarin is de ypsilon een rode draad geworden. Dick Bos: “Het begon met de eerste boot die ik kocht: de Anny. Iedereen in de stad kende haar, dus dat heb ik zo gelaten. Vier jaar later kwam de Tiny; ver- noemd naar mijn moeder. De derde, in 2010, was de Dikky. Vanaf dat moment werd het een sport om de namen steeds op een Griekse ij te laten eindigen.”

Inmiddels zien ook zijn klein- kinderen hun namen terug op de boten – van Ashley en Chelsey tot Mikky-May en Lizzy. “Wij hebben relatief oude boten, maar wel hele mooie. Ik ben opge- groeid met het idee dat alles er wel gelikt uit moet zien. Wat wij kochten, stond hier binnen een maand helemaal gepeld in de werf. Motoren, betimmering, schilderwerk: alles werd vernieuwd. Daar zijn ze hier erg goed in. En als die boten knap zijn wil iede- ren ze ook zo houden. Want onderweg

hebben we geen tijd om een kwastje en schuurpapiertje op te pakken.”

### Geen limiet

Helemaal terugtreden komt niet in zijn hoofd op. “Ik vaar nog vrijwel elke dag. Voor mij zit er geen limiet op. We heb- ben wel afgesproken dat ik probeer het iets rustiger aan te doen, maar steeds als ik dat roep krijg ik het hartstikke druk, dus zeg ik nu maar niets meer... Ook op mijn 57e kan ik me nog steeds verheugen op een leuk klusje. Het wordt nooit een sleur. Ik zeg je: als er geen sleepboten zouden bestaan, had ik niet gevaren. Want een binnenvaart- schip vind ik vreselijk. Daar woon je op, dat beperkt wel je leven. Dat leven is vijftig bij vijf meter. Zou niks voor mij zijn.”

“Je hebt er schepen bij, daar zitten ze met hun poten op het dashboard van de stuurhut. Krantje erbij. Dat is niet de bedoeling. Wat mij juist zo aan- spreekt in dit vak is dat je in principe een klein bootje met veel vermogen hebt. Duwen en slepen, het is continu een gevecht. Een bak van tachtig meter moeten wij maar op gang zien te krijgen. Bij alles wat wij oppakken, van een woonark tot een baggerbak, moet je je bewust zijn van de gevaren die het werk met zich mee kan bren- gen. Het is moeilijker dan het lijkt. Als het te hard waait, moet je ook kunnen zeggen: dit is te groot. Veel mensen zijn van ons afhankelijk. Als er ergens iets losbreekt of zinkt, zijn wij er.”

### Levenswerk

Hij beschouwt D. Bos Sleepdienst Amsterdam als zijn levenswerk. Terug- kijkend constateert hij dat de opbouw van het familiebedrijf zich eigenlijk geleidelijk heeft voltrokken. “Ik vaar vanaf mijn vijftiende. Voor mij was het niet heel moeilijk om voor mezelf te beginnen, ik kende iedereen. We heb- ben een behoorlijke klus gehad aan de Noord-Zuidlijn en zijn ook betrokken geweest bij meer grote projecten, zoals het vervoer van de Amstelbrug of betonelementen van 110 ton per stuk. Met dat soort dingen vestig je je naam wel. We hebben nog steeds veel werk in de stad, maar zitten tegenwoordig overal, van Terneuzen tot Groningen. En laatst moesten we een bak wisselen

in Frankrijk. Dan zijn we in anderhalve week heen en terug.”

“Natuurlijk nam ik destijds een risico. Ik was een jaar of 35 toen ik mijn vaste baan opzegde. Maar wat ik ervoor heb teruggekregen, is bijzonder. Die jongens van mij zijn echt vrienden, ze leiden het bedrijf samen. Ze vonden het ook wel gezellig om met hun vader op stap te zijn. Op een gegeven moment gaan ze jou vertellen hoe

jij het moet doen. Dan wordt het tijd dat ze zelf schipper worden. Nou, prima. Zo hoort het ook te gaan. Ik ben nooit een baas geweest die zichzelf boven een ander plaatst. Daarom had ik er ook geen moeite mee om opzij te stappen.”

“Voor mij is het de afgelopen jaren gewoon geworden, terwijl ik nu echt wel besef dat het helemaal niet zo gewoon is. Soms zie ik ze vertrekken en

dan denk ik: het zijn wel mannetjes... Zo fanatiek als de pest, in die zin dat ze hun vak verstaan. Als er ergens geladen en gelost moet worden, trekken ze hun handschoenen aan en blijven ze erbij. Dat is wat anderen graag willen zien, daar dwing je respect mee af. Ze hoeven zich voor niet mij te bewijzen, maar dit is hoe die jongens zijn. En als vader is het prachtig daar nog deel van uit te mogen maken.”

<





Voor schippers en reders die willen verduurzamen zijn behoorlijke subsidies beschikbaar bij de keuze voor schonere scheepsmotoren. In een tweeluik schetsen schipper Sander Klink en Volvo Penta-directeur Jan-Willem Vissers hun ervaringen met de overgang naar de Stage V-scheepsmotoren, die minder emissies afgeven en weldra verplicht worden bij nieuw- en verbouw.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen / Jan-Willem Vissers

# Discussie rond motoren laat niemand in de binnenvaart onberoerd

De Green Deal en de gevolgen daarvan roepen veel emoties op in de binnenvaart. Motorschades mede veroorzaakt door biobrandstoffen, de overstap naar schonere Stage V-motoren, de maatregelen raken alle schippers en leiden tot soms verhitte discussies.



# Motorenmuziek uit een schone concertzaal

Met zichtbare beroepseer start schipper Sander Klink (31) de twee Volvo Penta D13-400 motoren op in de machinekamer van zijn beunschip Zuiderdiep. Alsof hij in een concertzaal zit, zo geniet hij van het geluid.

“Er zitten nu 1263 draaiuren op”, zegt Klink in de haven van Struyk Verwo Infra in Tiel, waar de laatste happen zand uit de buik van het schip worden genomen. “Paar kleine softwareprobleempjes gehad die snel waren opgelost, maar dat is alles.”

Klink is wat blij dat hij de keuze heeft gemaakt voor de nieuwe, veel schonere motoren als vervanging van de twee Stork-diesels uit 1961. In de stuurhut vertelt hij hoe die zestig jaar oude motoren van samen 177 pk elk uiteindelijk na een lange staat van dienst werden ingewisseld. Het was wel een dingetje natuurlijk: de motoren hadden er 180.000 draaiuren opzitten, maar waren nog in goede conditie.

Het was volgens de Sliedrechter, die het schip vorig jaar overnam van vader Kees, uiteindelijk een simpele rekensom. Revisie van de oude motoren had gekund, natuurlijk. Maar daarmee zou hij rond de 60 mille zijn kwijt geweest aan een niet volledige revisie, waarbij de onderdelen nog maar beperkt beschikbaar en dus duur zijn. Als jonge schipper heeft hij nog een lang en werkzaam leven voor zich, dus waarom niet meteen overstappen naar de groene Stage V-motoren? “Daarmee kan ik zeker een jaar of twintig vooruit.”

## Green Award

Nu wappert de vlag ten bewijze van >

Er is weinig ruimte voor het neutrale verhaal, ontbloeit van die emoties”, constateert Jan-Willem Vissers, Director Sales Marine bij Volvo Penta Europe, Office Benelux. “Je bent voor of je bent tegen, tussenin lijkt niets te zitten.”

Zo gaan de spreekwoordelijke zeeën in de binnenvaart hoog nu de bijmenging van biodiesel ter discussie staat. Oorzaak daarvan zijn de zorgen over de kwaliteit van de brandstofkwaliteit. Een onderzoek van NEN (Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut), waaraan ook Vissers een bijdrage leverde, wees uit dat de afgelopen jaren een aantal meldingen is gedaan over de gevolgen van biobrandstoffen, vooral over bijmenging met biodiesel FAME. Het gaat om meldingen van 22 probleemgevallen in de afgelopen jaren. “Dat is op honderden schepen statistisch gezien mager, maar voor het onderzoek beschouwd als indicatief”, aldus de NEN-rapporteurs. Die meldingen betroffen een afnemend

toerental (26%), hapering van de motor (40%), het stilvallen van de motor (61%) en het ontstaan van een gevaarlijke situatie (36%).

De uitkomsten zijn echter zodanig dat vervolgonderzoek nodig is, meldde de toenmalig verantwoordelijk minister van Infrastructuur en Waterstaat Barbara Visser in december vorig jaar.

Volgens haar en volgens NEN “kunnen partijen gezamenlijk een aantal stappen zetten voor meer vertrouwen in de markt met betrekking tot brandstofkwaliteit”.

Zo wordt een plan van aanpak voorgesteld voor het melden van problemen en geadviseerd richtlijnen op te stellen voor installatieaanpassingen bij verschillende soorten schepen en bunkeraars. Verder moet er meer vervolgonderzoek komen om “daarmee het vertrouwen bij de sector in biobrandstoffen te vergroten”. Daarbij worden ook de fusieorganisatie Koninklijke Binnenvaart Nederland, MVO10 en de ASV betrokken. >



Jan-Willem Vissers

zijn Green Award in de mast van de Zuiderdiep. Dankzij een aantrekkelijke regeling, de Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen, kon hij als zelfstandige schipper aanspraak maken op 60 procent van de totale investeringskosten van pakweg 300.000 euro. Dat potje van 2,5 miljoen euro is inmiddels alweer leeg. In totaal is er de komende jaren 77 mil-

‘Er zijn helaas te veel kwaliteitsverschillen’

joen euro beschikbaar voor schone binnenvaartmotoren, bijvoorbeeld voor het plaatsen van een elektrische aandrijflijn (tot en met 2023) of een katalysator (tot en met 2025).

Klink was de eerste schipper in Nederland en een van de eersten in Europa die de Volvo Penta Stage V-motoren liet inbouwen. “De Volvo is prijstechnisch interessant. En je bent jong en je wilt toch ook vergroenen. Ik heb net een nieuw huis gekocht en ook dat is een energiezuinige woning. Dus”, zegt hij met een knipoog, “We zijn goed bezig”

De investering in de nieuwe motorisering kwam op de juiste tijd en plaats, erkent Klink. De subsidieregeling, zijn jeugdige leeftijd en de omslag naar verduurzaming vielen mooi op hun plaats. Dat ligt natuurlijk anders voor schippers op leeftijd of zonder opvolgers.

“Dit is een investering die te overzien was. Een nieuw beunschip? Daar zijn de prijzen niet naar. En ik ben allergisch voor hypotheek, ik wil de financiën overzichtelijk houden”, zegt hij.

## Goede ervaringen

De ervaringen met de nieuwe motor zijn goed. “De oude motoren draaiden 600 toeren, deze 1800. Het loopt allemaal veel lekkerder.”

Klink noemt zichzelf “een beetje een proefkonijn” met de nieuwe Stage V-motor met Selective Catalytic Reduction-katalysator en geluiddemper, maar twijfelt niet aan de betrouwbaarheid van de motor. “Daar zijn er meer dan een miljoen van gebouwd en dat is dus bewezen techniek.”

Hij krijgt weleens vragen van collega's over de investeringskosten en de ervaringen met de nieuwe motoren, “maar het is niet zo dat er regelmatig wordt geïnformeerd. We zijn schippers, hè! We zoeken de dingen graag zelf uit”.

In dat opzicht volgt hij ook de discussies rondom het bijmengen van FAME bij de rode gasolie. Bas de Bruin, adviseur preventie en risicobeheer scheepvaart bij TVM en ook >

## ADVIEZEN VAN ONZE EXPERTS

### Onderhoud Stage V-motoren met katalysator en eventueel roetfilter

Onderhoud van de katalysator en/of roetfilter blijkt merk/type afhankelijk te zijn. Doe in uw specifieke geval daarom navraag bij uw leverancier, dealer of fabrikant of het onderstaande wel of niet noodzakelijk is:

- Dienen eventuele filters in het toevoersysteem van de AdBlue/ Ureumoplossing periodiek vervangen te worden?
- Heeft de DEF-injectieklep een specifieke standtijd en deze dient tussentijds geïnspecteerd te worden?
- Dienen de NOx, temperatuur en druksensoren periodiek vervangen te worden?
- Kan de katalysator en eventueel het roetfilter (preventief) gereinigd worden en/of hebben deze onderdelen een kortere operationele levensduur dan de motor zelf?
- Kan de katalysator en eventueel het roetfilter los geleverd en gemonteerd worden of dient het totale nabehandelingssysteem bij technisch falen vervangen te worden?
- Wordt de katalysator en eventueel het roetfilter beschouwd als vast onderdeel van de motor, hetgeen bij een grote motorschade (totaal verlies) van invloed kan zijn op uw motordagwaarde?
- Informeer TVM over de verzekerde waarde van uw gehele motorinstallatie en laat u door TVM informeren over de verzekeringsoptie ‘motordekking uitgebreid’.

### Adviezen onderhoud brandstofopslag- en toevoersystemen aan boord van schepen en wat te doen bij brandstof gerelateerde problemen:

- Zorg dat er geen of zo min mogelijk water in de brandstoftanks kan komen (bijvoorbeeld via ventilatie, vulslangen, etc.).
- Voorzie de onderzijde van alle bunkertanks van een goed bereikbare (zelfsluitende) aftapkraan (indien niet al aanwezig).
- Voorzie het brandstoftoevoersysteem van een brandstof- en/of waterafscheider (indien niet al aanwezig).
- Tap met regelmaat het water/sludge onderin de bunkertanks af (minstens 1x per week).
- Vervang de brandstof voor- & fijnfilters tijdig en strikt conform de stand-tijden zoals opgegeven door de filterleverancier en/of motorfabrikant en/of -dealer.
- Reinig periodiek de binnenzijde van de brandstoftanks (minimaal eens in de vijf jaar).





Sander Klink

### Reductieverplichting

De kwestie is hoogst actueel aangezien de sector een reductieverplichting heeft. Maar wie wil biodiesel tanken als vrees bestaat voor verstopte filters of wantrouwen tegen de – soms nogal verschillende – kwaliteit van FAME? Dat soort vraagstukken dient eerst te worden opgelost alvorens het vertrouwen kan worden hersteld.

Dat vertrouwen is door de overschakeling naar Stage V-motoren van essentieel belang. Die overstap moet behalve de vermindering van de uitstoot van CO, HC, NOx en roetdeeltjes ook leiden tot absolute bedrijfszekerheid op de rivieren en kanalen. Alle nieuwe motoren moeten met ingang van 1 januari 2023 aan de nieuwe emissie-eisen voldoen.

Alle motorenfabrikanten en -leveranciers, zoals Volvo Penta, Caterpillar, Cummins, Koedood en DAF/Paccar, hebben te maken met de aanpassingen voor een katalysator (tot 400pk per motor) of een katalysator met roetfilter (boven de 400pk).

Vissers zegt met het oog op de Stage V-normen langzamerhand een verschuiving te zien naar efficiënte motoren met twee schroeven, ter vervanging van de zwaardere, specifieke scheepsmotoren met veel overcapaciteit en slechts één schroef. “Daarmee

kun je bovendien varen bij lagere waterstanden en draaien de motoren efficiënter en energiezuiniger en hebben ze minder onderhoud nodig.”

Het aanbod aan traditionele scheepsmotoren ten opzichte van de van origine vrachtwagenmotoren is ook minder groot, simpelweg door de schaalgrootte van de grote leveranciers. De pk-race in de binnenvaart is wat hem betreft voorbij. “Je moet kopen wat je nodig hebt, niet wat je denkt misschien nodig te hebben.”

### Energielabels

Vissers is namens Volvo Penta betrokken bij initiatieven om de binnenvaartschepen in de toekomst van energielabels te voorzien. Dat is van belang voor opdrachtgevers en bevrachters die in opdracht van hun klanten weldra steeds vaker zullen gaan letten op binnenvaartschepen die voldoen aan de laagste emissie-normen.

“Sommige verladers willen zo goedkoop mogelijk hun ladingen kwijt, maar door de wens tot vergroening zullen bedrijven dat op den duur als eis gaan neerleggen. Grote industriële partijen willen daarvoor betalen en de markt zal de binnenvaart ertoe dwingen om kleur te bekennen”, verwacht

Vissers. “Een systeem met duidelijk herkenbare energielabels, zoals bij televisies en wasmachines, zal er in de binnenvaart eveneens gaan komen.”

Vissers constateert dat vanwege alle genoemde factoren er een grote terughoudendheid in de markt bestaat, zowel in het gebruik van B0 en B7 als CTL of het duurdere HVO, “waarbij de kwaliteit al veel beter onder controle is”.

“Technisch is alles mogelijk. De hamvraag is wat economisch het meest gunstig zal zijn”

Het zijn volgens Vissers allemaal problemen op weg naar een écht duurzame binnenvaart, die in zijn ogen gericht zal zijn op elektrische aandrijving voor lijndiensten of op methanol dan wel waterstof. Hij durft geen wedenschap aan te gaan welke richting het heengaat. “Technisch is alles mogelijk. De hamvraag is wat economisch het meest gunstig zal zijn.” <

aanwezig op de Zuiderdiep, is behalve in de nieuwe, groene scheepsmotoren van het beunschip ook benieuwd naar die discussie. Want als bijmengen van biobrandstof leidt tot een verhoogde kans op motorschades, dan kan dat eveneens gevolgen hebben voor de premies.

Klink is daarover eveneens bezorgd. Hij vindt het prima om ter wille van het klimaat biodiesel te bunkeren, maar dat moet wel veilig en verantwoord zijn. “Er zijn helaas te veel kwaliteitsverschillen. Daarmee moeten ze niet gaan sodemieteren.”

Zelf heeft hij – gelukkig – nog geen slechte ervaringen opgedaan, ook al omdat de Volvo Penta-motoren desgewenst veel hogere percentages bijmenging aankunnen. Hij is blij dat hij met de nieuwe motorisering de toekomst heeft omarmd. “De Zuiderdiep is toekomstbestendig.” <



## ADVIEZEN VAN ONZE EXPERTS

### Bunkeren van biobrandstoffen met een (>7%) FAME component

- Informeer bij de brandstofleverancier - bij iedere bunkering - naar het bijmengpercentage en documenteer deze percentages.
- Probeer de bunkeroperaties zodanig te organiseren dat de biobrandstof niet langer dan drie tot zes maanden wordt opgeslagen.
- Neem een brandstofmonster tijdens het bunkeren, creëer hiervoor eventueel een monsterpunt in het brandstoftoevoersysteem.
- Laat jaarlijks de aan boord opgeslagen brandstof bemonsteren en analyseren (controle glycerideformatie en bacterie- en schimmelgroei).
- Informeer bij de motorfabrikant en/of -dealer of de onderhoudsintervallen wijzigen bij welke percentages FAME-blends.
- Overweeg om te investeren in een continu circulerend brandstoffiltratiesysteem.

### Wat te doen bij brandstofgerelateerde problemen?

- Maak direct melding bij TVM, evenals via de door het CBRB, Koninklijk BLN-Schuttevaer, IVR, NOVE en VOS geïnitieerde website [www.meldpunt-binnenvaart.nl](http://www.meldpunt-binnenvaart.nl).
- Informeer bij de motorfabrikant en/of -dealer of de motor (en het eventuele uitlaatgasbehandelings-systeem) bestand is tegen het gebruik van bacteriedodende additieven.
- Bemonster en analyseer de aan boord opgeslagen brandstof (controle op: ISO 3015 cloud point - EN 116 cold filter plugging point - EN 14078 range FAME - % water).

# Eendracht maakt binnenvaartkracht

De brancheverenigingen Koninklijke BLN-Schuttevaer (BLN) en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) fuseren en gaan verder onder de naam Koninklijke Binnenvaart Nederland. Interim-directeur Rob Leussink vertelt over nut en noodzaak van deze fusie.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

“Zorgvuldig”, zoals interim-directeur Rob Leussink het fusieproces naar de eenwording binnen Koninklijke Binnenvaart Nederland omschrijft, mag je het gerust noemen. Ruim drie jaar hebben de brancheverenigingen BLN en CBRB nodig gehad om tot één belangenorganisatie voor de binnenvaart en zijn grote economische belangen te komen.

“Ik kwam hier een jaar geleden binnen en vond het toen vreemd dat men al twee jaar bezig was”, zegt de boomlange Leussink (55). “Maar achteraf gezien is dat een logisch proces geweest. Het is uiteindelijk allemaal heel zorgvuldig en geleidelijk aan gegaan. Veel dossiers deden beide fusiepartners van lieverlee al samen, zoals de pensioenportefeuille, de ver-

Leussink knikt. Hij kent de argumenten. En geeft aan wat de bijzondere taak en rol van Koninklijke Binnenvaart Nederland zal zijn: op lokaal, regionaal, nationaal en Europees niveau een sterke lobby voeren namens de gehele sector. “Het draait voor ons om het beleid. Dat is een andere positie dan alleen de deelbelangen die er soms ook zijn. Onze taak is het om onze kennis van zaken en ervaring te delen met ambtenaren die het beleid vormgeven en daarop zo

groot mogelijke invloed uit te oefenen. Dat is een bewuste keuze. Daarin zijn de ledengroepen, die allemaal een stem hebben gekregen in het bestuur, van groot belang. Hun kennis en ervaring hebben we nodig om het beleid en strategische richting te bepalen.”

## Lobbywerk

Hij geeft een voorbeeld. “We doen heel veel werk achter de schermen waar schippers met hun dag-dagelijkse werkzaamheden misschien niet bij >

‘Er gaan geen banen weg, sterker nog, er komen banen bij’

groening en verduurzaming. Dat is organisch gegroeid.”

Vanzelfsprekend waren er weerstanden te overwinnen. Zou de nieuwe brancheorganisatie niet te groot worden? Zou er nog wel oog zijn voor de bijzondere belangen van de kleine schippers? En waarom sloten niet meer schippersorganisaties zich aan?



stilstaan. Maar wij voeren op tal van niveaus overleg, bijvoorbeeld in het Centraal Overleg Vaarwegen over het werk en onderhoud aan bruggen en sluisen. En neem het probleem van biobrandstoffen en bijmengingen; daarvoor hebben wij een meldpunt opgezet. Daar komen klachten binnen en die moeten worden onderzocht, er moet research gedaan worden. Dat is gewoon heel veel werk. Je kunt wel roepen dat je het niet wilt en dat geluid hard in de richting van de media schreeuwen, maar zo werkt het niet. Je zult met argumenten moeten komen om het beleid bij te sturen.”

Dat lobbywerk namens de sector vereist een andere aanpak dan het bestormen van de barricaden, benadrukt Leussink. “Je krijgt het meeste tractie in het lobbywerk en in het aanpassen van de regelgeving als je probeert de pen vast te houden van de ambtenaar en daarin je constructieve bijdrage te leveren.”

Leussink is vooralsnog verkenner bij Koninklijke Binnenvaart Nederland. In maart hakten alle belanghebbenden op de Bijzondere Algemene Ledenvergadering een knoop door over de voorgenomen fusie. Bij het ter perse gaan van dit magazine was de uitslag van de stemming nog niet bekend. Bij een gunstige uitslag moeten de organisaties van Koninklijke BLN-Schuttevaer (BLN) in Zwijndrecht en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) in Rotterdam in elkaar worden geschoven. Dat leidt tot de keuze van een vestigingsplaats en een herinrichting van de organisatie. “Er gaan geen banen weg. Sterker nog, er komen banen bij. We streven op termijn naar een organisatie van ongeveer dertig mensen.”

De interim-directeur is geen onbekende in de binnenvaart. Hiervoor werkte hij voor een Amerikaans beursgenoteerd bedrijf dat onder meer leidingverwarmingssystemen leverde en laad- en lossystemen voor onder meer tankschepen. Van daaruit werkte hij samen met ondernemers en binnenvaartmensen in binnenvaartcommissies, die hem vervolgens polsten voor de functie van interim-directeur en verkenner in het fusieproces. “De



**Rob Leussink:**  
“Ik ervaar het werken voor de fusie-organisatie als een warm bad. Je werkt voor de leden, niet voor een aandeelhouder.”

vraag kwam: 'Rob, is dat niks voor jou?' Daar had ik nooit direct bij stilgestaan. Ik was gewend te werken voor een bedrijf waar alleen maar op centen gestuurd werd. Ik ervaar het werken voor de fusie-organisatie als een warm bad. Je werkt voor de leden, niet voor een aandeelhouder. Je werkt dienstverlenend voor de branche en je neemt werk van schippers uit handen. Belangenbehartiging is echt heel iets anders dan alleen geld verdienen voor een bedrijf."

### Energietransitie

De nieuwe organisatie zit bepaald niet om werk verlegen. De energietransitie raakt de sector direct, want de hermotorisering in de binnenvaart zal de komende jaren grootscheeps moeten worden aangepakt en aangepast. Daarnaast moeten de vaarwegen zodanig worden onderhouden en gemoderniseerd dat de stroom goederen via de 7000 tot 8000 binnenvaartschepen verder kan doorgroeien.

Het lijstje uitdagingen en speerpunten is behoorlijk groot. Uit het verleden lag er nog een strategisch plan van de sector tot 2028, waarin de missie, visie en strategie werden omschreven. "Die gaan we tegen het licht houden en ons afvragen in hoeverre dat document nog actueel is of doorvoortschrijdend inzicht moet worden bijgesteld. Vergroening en digitale transformatie zullen zeker nadrukkelijker aandacht krijgen."

Zo zijn er de Fuel Quality Directive van de Europese Unie, die moet leiden tot minder uitstoot van broeikasgasen en de Renewable Energy Directive (RED II), onderdeel van de Europese Green Deal voor het gebruik van niet-fossiele energie.

"Daar hangen doelstellingen aan vast en die moet je als sector wel gaan realiseren. Dat is best een opgave", aldus Leussink. "Een vrachtwagenmotor gaat maar enkele jaren mee, scheepsmotoren kennen een levensduur van twintig of dertig jaar en soms nog langer. De vergroening kan dus niet zonder subsidies en daarvoor zijn we uiteraard druk aan het lobbyen."

Hij waarschuwt ook dat het een tijdelijke transitie is op weg naar iets anders voor de periode na 2040. "Iedereen praat over waterstof, methanol of wat anders, maar de ontwikkelingen zijn in volle gang. Het ei is nog niet gelegd over de vraag wat het uiteindelijk gaat worden."

### Klimaat- en transitiefonds

Probleem is ook dat niemand nog weet hoeveel geld beschikbaar komt uit het klimaat- en transitiefonds van 35 miljard euro, dat het kabinet-Rutte IV heeft opgetuigd. "Je vindt in het regeerakkoord wel doelstellingen, maar geen bedragen en geen route hoe we er gaan komen. Helaas. Het moet allemaal haalbaar, veilig en betaalbaar zijn. En op dat punt zitten we voorlopig nog niet."

Dat is ook een probleem voor de achterban. Veel schippers willen vergroenen, maar onduidelijk is op welke manier en tegen welke kosten. "De ervaring leert ook dat subsidiepotten in no-time leeg zijn en vele malen worden overschreden. Schippers die sowieso al een stuk revisiewerk moesten laten verrichten, houden daar rekening mee en wachten nog even. De andere vraag is: waar kies je voor? Kies je de oplossing die financieel het interessantst is? Of een die juist het beste aansluit bij de toekomst en langer meegaat?"

Leussink wijst ook op het spanningsveld voor de ondernemers. Soms eisen opdrachtgevers dat schippers vergroenen, maar is de vraag wie de kosten voor zijn rekening neemt, zeker met meerdere schakels en spelers in de keten. "De bevrachter gaat niet zomaar meer betalen voor een groen schip. In de praktijk moet worden bewezen hoe die verdeelsleutel eruit ziet, maar we zijn er nog niet."

Ook op het terrein van onderhoud aan de vaarwegen is nog veel onduidelijk. De binnenvaart had om een bedrag van ruim 2 miljard euro gevraagd, in het regeerakkoord is een bedrag van 1,2 miljard euro opgenomen, deels voor

achterstallig onderhoud. Koninklijke Binnenvaart Nederland zal ook hier aan de slag moeten om duidelijkheid te krijgen over een plan van aanpak en – vooral – uitvoering.

Alleen dan kan de binnenvaart als groenste modaliteit proberen om in de nabije toekomst zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg te krijgen en te houden en zo bijdragen aan verduurzaming en het halen van de klimaatdoelstellingen. Daarin valt nog wel wat te winnen. "Het besef van de noodzaak om zaken aan te pakken is er bij alle partijen, absoluut. Waar ik vind dat we nog wat kunnen winnen is de samenwerking. Het is geen kwestie van wij of zij, maar een kwestie van samen de dingen aanpakken. Dat gevoel mis ik nog wel eens een beetje. Het is geen kwestie van binnenvaart tegen spoor of tegen wegvervoer. We moeten ons gezamenlijk niet laten inhalen door de werkelijkheid."

### Uitdaging

Leussink schroomt niet om zijn ambitie te benoemen om daar een bijdrage aan te leveren, mocht hij daartoe de kans krijgen. "Deze klus als interim-directeur gold tot aan de fusie. Daarna moet het nieuwe bestuur ver-

'Je vindt in het regeerakkoord wel doelstellingen, maar geen bedragen en geen route hoe we er gaan komen'

der invulling gaan geven aan de organisatie en een procedure starten voor een nieuwe directeur."

Zou die de naam Rob Leussink kunnen krijgen? "Ik moet zeggen: ik zit hier wel op mijn plekkie, ja. Het is alleen niet aan mij. Maar het is een enorme uitdaging. De twee organisaties samenvoegen is een behoorlijke opgave en daarna Koninklijke Binnenvaart Nederland toekomstbestendig maken, dat is een uitdaging die mij behoorlijk aanspreekt." <





# ‘Ongekende mogelijkheden én een goed salaris in de binnenvaart’

De Maritieme Academie in Harlingen is één van de grootste binnenvaartopleidingen van Europa. Directeur Arjen Mintjes: “Als je hier met je diploma van school komt heb je ongekende mogelijkheden.”

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver/ Maritieme Academie Harlingen

Het schoolgebouw van de Maritieme Academie in Harlingen baadt deze woensdagmiddag in het zonlicht. De architect die het pand uit 2007 heeft ontworpen, blijkt alles uit de kast te hebben gehaald om het maritieme karakter van de school te benadrukken. Het gebouw – waarin 500 leerlingen onderwijs krijgen – heeft de vorm van een schip met de contouren van een stuurhut, dek, achterstevan en een boeg die aan de voorzijde schuin afloopt. “En kijk daar”, wijst directeur Arjen Mintjes van de Maritieme Academie op driehoekige tegels die aan de lange zijde van de school de stoep markeren. “Dat zijn de golven van de zee.”

Mintjes is in september 23 jaar directeur van de Maritieme Academie Harlingen. Binnen in zijn kantoor, met een replica van een Franse tweemast schoener op zijn bureau, zit hij op zijn praatstoel. In 1998 werd hij vanwege personeelsgebrek op het toenmalige Noordzee College gevraagd om een week als docent in te vallen. “Die vijf dagen werden meer dan twintig jaar en ik ben nog lang niet klaar hier”, zegt de 61-jarige bevlogen man.

Onder leiding van Mintjes is de Harlingense school (met 85 medewerkers) uitgegroeid tot een van de grootste binnenvaartopleidingen van Europa. In het westen van Friesland wordt lesgegeven aan circa 350 mbo-leerlingen en 150 vmbo-leerlingen. Ze worden opgeleid voor uiteenlopende nautische beroepen; van matroos op de binnenvaart, stuurman, scheepswerktuigkundige en jachtbouwer tot kapitein-ondernemer. “Wij

leiden jongeren op voor beroepen met ontzettend veel mogelijkheden en verantwoordelijkheden. Er is een schreeuwend tekort aan personeel voor de zee- en binnenvaart. Gasten van begin twintig die hier met hun mbo-diploma van school gaan, hebben de werkgevers voor het uitkiezen. En vergeet niet dat het heel goed verdienen is in deze sector. Ik kijk er niet meer raar van op als een jongen van 21 vertelt dat hij 3200 euro netto per maand verdient.”

Mintjes is zelf een schipper in hart en nieren. “Ik wilde na mijn gymnasium naar de Hogere Zeevaartschool want ik hield van varen. Mijn vader was overleden maar van mijn oom, mijn voogd, mocht ik niet gaan varen. Toen ben ik psychologie en wijsbegeerte gaan studeren.” De liefde voor het water was nooit ver weg. “Ik was een fervent zeiler, op mijn zeventiende zat ik al aan boord van een skûtsje in Friesland en later werkte ik aan boord van een kleine klipper.”

## Onderwijs

Na enkele jaren fulltime in het onderwijs te hebben gewerkt, besloot Mintjes zijn hart te volgen. Samen met zijn vriendin kocht hij eerst een 25 meter lange Hasselteraak en bouwde hij in 1991 een 50 meter lange driemaster op waarmee hij op de Nederlandse en Duitse wadden, het IJsselmeer en in Zeeland toeristen vervoerde. Mintjes haalde zijn binnenvaart-

papieren en ging naar de Zeevaartschool in Enkhuizen. “In de wintermaanden bleef ik gewoon in het onderwijs werken en al heel snel werd ik gevraagd door de belangenvereniging van beroepszeilschippers om lessen gastvrijheid te verzorgen in het nautisch onderwijs in Amsterdam en Groningen. En toen kwam in 1998 opeens het verzoek om een week in te vallen op een schooltje met honderd leerlingen in Harlingen, ik had geen idee waar het was”, zegt Mintjes die oorspronkelijk uit Zeeland komt.

Het ging destijds niet zo goed op het Noordzee College (voorheen de Oranje-Nassau School voor Rijn- binnen- en kustvaart geheten), stelt Mintjes. “Zeventig procent van het onderwijzend personeel zat ziek thuis. En er was

‘De leerlingen leren hier levensecht varen in verschillende vaargebieden’

geen enkele docent navigatie meer”, blik hij terug. De vijf dagen werden enkele maanden tot de zomervakantie en vervolgens kwam de vraag of Mintjes een jaar later de toenmalige directeur Leen Schlosser die met pensioen ging wilde vervangen. “Ik vond het heel leuk om met jonge mensen te werken en voor mij was de combinatie tussen het onderwijs en mijn vaarachtergrond ideaal. Mooier kon ik het niet vinden.” >

Mintjes moest als directeur eerst gaan bouwen aan het onderwijs op de school met circa 100 vbo- (nu vmbo) leerlingen. “Ik had bedongen dat ik carte blanche zou krijgen want het was een grote chaos. Het was onderwijs in de marge. Er waren geen lesroosters, er werd niet deelgenomen aan landelijke examens, er waren op de hele school drie computers waar niks mee gedaan

vervolgstudie naar Den Helder, Rotterdam, IJmuiden of Delfzijl. Dat konden veel ouders niet betalen waardoor ze afhaakten voor het vak, eeuwig zonde. Het rendement van de opleiding moest omhoog.”

Mintjes zocht contact met het ROC Novacollege in IJmuiden en begon direct een mbo-opleiding binnenvaart in Harlingen. Enkele jaren later, in 2003, volgde een mbo-opleiding zeevaart. De school groeide vervolgens in razend tempo. “Inmiddels hebben we een doorstroompercentage van het vmbo naar het mbo van 96 procent”, vertelt Mintjes trots. “In het mbo worden ze opgeleid tot schipper of kapitein of ze gaan de zee op.”

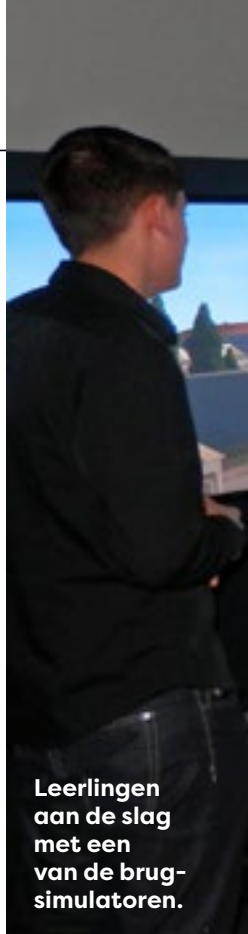
Jongeren die kiezen voor de Maritieme Academie - zoals de school sinds 2004 heet - zijn vanaf het derde jaar vmbo verplicht om intern te gaan wonen in de huisvesting naast de school. “Ze moeten leren om lang van huis te zijn en ook vinden wij het heel belangrijk dat ze eraan gewend raken om te wonen en te werken op een paar vierkante meter. Dat is onderdeel van de opleiding, het zijn namelijk geen schipperskinderen die hier op school zitten. Verder hebben we opleidingschepen waarop de leerlingen minimaal negentig vaardagen per jaar moeten maken. Dan gaan ze bijvoorbeeld de Rijn op of naar Antwerpen.”

‘Er is een schreeuwend tekort aan personeel voor de zee- en binnenvaart’

werd. Ik heb met het hele team vijf jaar nodig gehad om er een gewone school van te maken met gewone lesroosters, normale lokalen, verschillende lesniveaus, bevoegde docenten en deelname aan landelijke examens.”

### Mbo-opleiding

Een van de eerste en belangrijkste wijzigingen die Mintjes doorvoerde, betrof de start van een mbo-opleiding. “Ik vond het verschrikkelijk dat zestig procent van onze vbo-leerlingen na het behalen van hun diploma iets anders gingen doen. Dan hadden we ze hier van hun twaalfde tot zestiende opgeleid tot matroos in de binnenvaart of zeevaart, maar moesten ze voor een



Leerlingen aan de slag met een van de brugsimulatoren.



Eerstejaarsstudent Hanna



## Huisvesting

Eerstejaars vmbo-leerlingen Hanna (12) en Willem (13) wonen al sinds september in de huisvesting van de Maritieme Academie. Ze zeggen er “helemaal geen moeite” mee te hebben om doordeeweeks van huis te zijn. “Ik woon in Baflo, in de provincie Groningen, dus dat is te ver weg om op en neer te reizen. En nu heb ik geen last van mijn zeurende moeder”, zegt Hanna met een ondeugende glimlach terwijl ze haar gezellige kamer met een hoogslaper laat zien. “Ik wil later varen op oude schepen, dat lijkt me heel gaaf.” Willem uit het Groningse Winsum aast op een toekomst in de zeevaart. “Of de binnenvaart. Als ik maar kapitein word.”

De 13-jarige Auke reist dagelijks op en neer uit het Friese Jorwert, op een half uur rijden van Harlingen. Ook hij droomt ervan kapitein te worden. Het vaarbloed heeft hij wellicht van zijn grootvader geërfd. “Mijn opa werkte vroeger op marineschepen en op een onderzeeër.”

Nadat de loeiharde bel door de gangen van de school heeft geklonken – een heus masteralarm van een schip – mogen Hanna, Willem en Auke een rondleiding door de school verzorgen. Twee vakken springen er bij het drietal bovenuit: technische Lego in het zogenoemde Lego-lokaal en het varen op de simulator.

“We beschikken over het modernste simulatorcentrum van Europa”, licht Mintjes toe. “De leerlingen leren hier levensecht varen in verschillende

vaargebieden in Nederland of langs de Rijn, met en zonder lading en onder wisselende weersomstandigheden.” “Ja”, zegt Auke. “Ik moest een keer varen in dichte mist. Ik zag alleen maar een wit beeld en toen moest ik de radar lezen. Dat was heel moeilijk.”

Mintjes hoort het geamuseerd aan. Hij kent al zijn leerlingen van haver tot gort. “Ik geef nog altijd het vak zeevaartkunde waarbij leerlingen moeten leren navigeren. En als het even kan ga ik met de oudere studenten de zee op, ik heb nog altijd mijn vaarbewijs. Een paar jaar geleden heb ik met tien mbo-studenten drie maanden in de Caraïben gevaren. Dat waren gasten van 21, 22 jaar die een stage moesten volgen. Fantastisch wat zij al kunnen.”

## Europese richtlijn

De afgelopen jaren heeft Mintjes heel veel energie gestoken in het harmoniseren van de Europese opleidingseisen. Als voorzitter van Edinna, de overkoepelende organisatie van 35 binnenvaartopleidingen wereldwijd, was Mintjes samen met zijn Rotterdamse collega Rob van Reem van STC (onderwijs- en kennisinstelling voor onder meer de scheepvaart) de grote kartrekker in dit tijdrovende project. “Ik vond het heel irritant om te merken dat er in de binnenvaartwereld nooit werd gekeken naar het onderwijs, er werd nooit over de inhoud gesproken. Ons doel met Edinna was: harmoniseer alle opleidingen in Europa en dat is begin dit jaar – na 13 jaar – eindelijk gelukt.

Dit is de grootste verandering in de binnenvaart in de afgelopen vijftig jaar. Het grootste voordeel is nu dat je in heel Europa dezelfde opleidingen hebt, dezelfde manieren van examineren en dat de Europese kwalificaties overal erkend worden. Een student die in Harlingen zijn diploma haalt, heeft dezelfde vaarbevoegdigheden als iemand van ons collega-instituut in Roemenië. Of je nu op de Rijn, Donau of de Moezel vaart; je hebt dezelfde bevoegdheden.”

Na de totstandkoming van dit huzarenstukje is Mintjes alweer bezig met nieuwe uitdagingen die op zijn vaarroute liggen. “Het personeelstekort is een gigantisch probleem in de binnenvaart. Ik zou hier op school tweemaal zoveel leerlingen kunnen opnemen, maar ik weet ze niet te vinden. Ondertussen gaan veel binnenvaartschippers met pensioen en komt zestig procent van het dekpersoneel al uit het buitenland.”

Volgens Mintjes ligt de grootste uitdaging voor de komende jaren op het gebied van (semi-)autonoom varen. “Hoe gaan we inspelen op het van afstand besturen van schepen waarbij iemand vanuit een besturingsruimte het roer in handen heeft? En wat betekent dat voor onze opleiding? Leiden wij studenten straks op tot medewerkers die op afstand achter de knoppen zitten in plaats van tot matrozen en schippers?”, vraagt Mintjes zich af.

De leerlingen Hanna, Willem en Auke zien dat niet zo zitten. “Wij willen echt varen”, zeggen ze in koor. <

# Gevolgen oorlog in Oekraïne

Met de inval van Rusland in Oekraïne zijn de risico's voor die regio duidelijk veranderd. Er geldt kleurcode rood voor Oekraïne en er gelden nieuwe sancties voor Rusland en Wit-Rusland (Republiek Belarus). Dit heeft gevolgen voor uw chauffeurs, vervoer en verzekeringen.

## Belangrijk:

- Er zijn vergaande sancties door de EU en VS voor Rusland, Wit-Rusland en de regio Oost-Oekraïne. Wees u hiervan bewust en houd u eraan.
- U bent niet verzekerd als u de sanctieverordeningen overtreedt.
- In het grensgebied met Oekraïne geldt in Polen ook kleurcode rood. Houd daar rekening mee.
- De Donau mag bevaaren worden tot aan Mohacs. Wilt u verder varen? Neem dan contact op met uw contactpersoon.

## Blijf op de hoogte via [www.tvm.nl/oekraïne](http://www.tvm.nl/oekraïne)

De situatie verandert snel. Op onze website houden we de informatie zo goed mogelijk actueel. Blijf op de hoogte door onze berichten op [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl), social media en nieuwsbrief te volgen. Ga voor algemene informatie naar [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).



# Han Philipsen neemt afscheid van TVM



Senior scheepsexpert Han Philipsen heeft op 1 april afscheid genomen van TVM. Na ruim 14 jaar werkzaam te zijn geweest in de sector bij Schepen Onderlinge Nederland (SON) en daarna TVM verzekeringen kan hij gaan genieten van een welverdiend pensioen. We bedanken Han voor zijn jarenlange inzet en wensen hem alle goeds voor de toekomst!

# Nieuws over TVM foundation

## Hendrik de Jonge penningmeester van de TVM foundation

Hendrik de Jonge (directeur Scheepvaart bij TVM verzekeringen) is vanaf 1 januari 2022 penningmeester van de TVM foundation. In die rol wordt hij de opvolger van Dirk Jan Klein Essink, CFRO bij TVM verzekeringen. Zijn zittingstermijn bij de TVM foundation liep tot eind 2021, ook is hij per 1 januari 2022 teruggetreden als CFRO van TVM verzekeringen.

## Prachtig aangekleed Atrium in Sneek

Mede door een gift van de TVM foundation beschikt de stichting Cultuur Kwartier Sneek (CKS) over een prachtig aangekleed Atrium. De inrichting van de binnenplaats van het kunstencentrum maakt het helemaal 'af'. En zo'n steun in de rug kon de stichting wel gebruiken in deze moeilijke tijd.

Hendrik overhandigde de cheque met het geldbedrag samen met Christien Lycklama à Nijeholt van Hoekstra Transport BV, de aanvrager van de gift, aan Wiebren Buma,

directeur-bestuurder bij stichting CKS.

## De TVM foundation ondersteunt maatschappelijke initiatieven

De Coöperatie TVM reserveert jaarlijks een deel van haar winst en doneert deze aan de TVM foundation. De stichting ondersteunt maatschappelijke initiatieven.

## Stuur uw aanvraag voor 1 mei naar [cooperatie@tvm.nl](mailto:cooperatie@tvm.nl)

Kent u een stichting of vereniging met een bijzonder initiatief, waar niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn? U, als lid van de TVM groep, en uw medewerkers kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation. Ga naar [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl) en controleer of uw voorstel aan de voorwaarden voldoet. Zo ja, vul dan het aanvraagformulier in en stuur naar [cooperatie@tvm.nl](mailto:cooperatie@tvm.nl).



## Ledenbijeenkomst 13 april

Na twee jaar de Ledenbijeenkomst digitaal te hebben gehouden, kunnen we dit jaar weer bijeenkomen! Dit wordt gedaan op 13 april in evenementenlocatie Hart van Holland in Nijkerk. Na afloop van de Afdelingsvergadering van de Afdeling Beroepsvaart en de Afdeling Logistiek en Transport, wordt in TVM op Woensdag gesproken over data, preventie en Formule 1. Leden hebben een uitnodiging ontvangen. Heeft u zich nog niet aangemeld? Doe dit dan voor voor 11 april. Wilt u alleen TVM op Woensdag online bekijken? Ga dan op woensdag 13 april naar [www.tvm.nl/ledenbijeenkomst](http://www.tvm.nl/ledenbijeenkomst).



# Een schip, wat is dat eigenlijk?

**Wat een schip is, dat weet toch iedereen? Een auto is geen schip, dat is duidelijk, en een vliegtuig ook niet. En een bad-eend is natuurlijk ook geen schip. Of toch wel?**

Voor de wet zijn schepen alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven. Een auto is duidelijk niet geconstrueerd om te drijven, dus de wet en de breed gedragen opvatting dat een auto geen schip is, lopen niet uiteen. Een watervliegtuig is weliswaar een zaak die blijkens zijn constructie bestemd

‘Of een zaak een schip is of niet, kan nogal wat uitmaken’

is om (ook) te drijven, maar de wet zondert luchtvaartuigen uitdrukkelijk uit van het begrip schip. Een watervliegtuig is dus geen schip.

Ook dat zal nog wel samenvallen met de gangbare mening. En – een onder juristen bekend voorbeeld – de badeend dan? Die is bij uitstek geconstrueerd om te drijven. Dus een schip. Althans, als de badeend een schip in de zin van de wet wil zijn, moet zij wel drijven of hebben gedreven.

Ik hoor u denken: waarom val je ons lastig met deze juridische haarkloverij? Maar: of een zaak een schip is of niet, kan nogal wat uitmaken. Een voorbeeld. U weet dat het schip en zijn eigenaar een bijzondere positie in het recht innemen. Zo kan de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor bepaalde vorderingen, zoals die tot vergoeding van aanvaringsschade, worden beperkt.

In een oude casus bracht de ene surfer een andere surfer schade toe. Een drijvende surfplank is een schip in de zin van de wet. Op grond van de destijds geldende regels was de aansprakelijkheid van de surfer gelimiteerd tot, omgerekend, ongeveer 40 euro, terwijl de schade veel hoger was.

Overigens is een dergelijke forse beperking nu niet meer mogelijk, omdat er een minimum geldt voor het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt. Maar de vraag wat een schip is, blijft actueel. Zo toont een geval aan waarin een ontploffing op een schip ernstig letsel veroorzaakte aan een passerende voetganger en de aansprakelijkheid van de

scheepseigenaar kon worden beperkt, waar dat bij schade als gevolg van een ontploffing in bijvoorbeeld een woning niet het geval zou zijn geweest.

Ook kan een aardig debat ontstaan over de vraag of een schip nu een binnenschip of een zeeschip is, met eveneens als achterliggend belang de mate waarin de aansprakelijkheid kan worden beperkt. Binnenschepen kunnen namelijk hun aansprakelijkheid meer beperken dan zeeschepen.

De juridische werkelijkheid mag weliswaar soms de nodige verbazing wekken, maar zij is volop van betekenis voor de werkelijkheid van alledag en heeft praktische en voor u merkbare gevolgen.



**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



**Fosfine in de scheepvaart. Waar hebben we het dan over? Schadebehandelaar Steffan Terpstra geeft antwoord.**

## 1. Wat is fosfine en wanneer wordt het ingezet?

“Fosfine, PH<sub>3</sub>, is een zeer giftig gas. Het kan worden toegevoegd aan een lading agrarische producten zoals tarwe om ongedierte te weren. Het wordt in de vorm van pillen aan het ruim toegevoegd. Een met fosfine gegaste lading mag pas worden vrijgegeven als de concentratie fosfine beneden de wettelijke normen is gedaald. De aanwezigheid van fosfine wordt gemeten met fosfinemeters door een ‘gasdokter’, die een gasmeetcertificaat dient af te geven met de door hem gemeten gaswaarden.”

## 2. Wat is het gevaar van fosfine?

“Het gas is kleurloos en in het algemeen geurloos, maar kan een onaangename visachtige geur bezitten. Inademing en blootstelling aan het gas met een te hoge concentratie kan schadelijk zijn voor de gezondheid van mensen. Klachten beginnen met misselijkheid en buikpijn, maar ook kunnen effecten op het centrale zenuwstelsel optreden met bewusteloosheid tot gevolg. Langdurige blootstelling en of blootstelling aan te hoge concentraties kan zelfs tot de dood leiden.”

## 3. Wat kunnen de verdere gevolgen zijn?

“Naast mogelijke gezondheidsschade, kunnen ook inkomensschade, kosten van vervangend personeel aan boord van het schip en door het lange stilliggen schade aan het schip (aangroei op vlak en kimmern, aantasting van elektrische installatie) ontstaan.”

## 4. Waar moeten de schippers op letten?

“De afzenders dienen de schippers vóór of bij het sluiten van de vervoersovereenkomst te informeren over de aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen en schriftelijk te waarschuwen voor de gevaren van de goederen. Recent bleek echter dat bij een per spoor vervoerde lading in de ladingdocumenten geen melding was gemaakt van het gebruik van fosfine. Gezien de vervoersketen is en blijft de afzender het eerste aanspreekpunt en verantwoordelijk.”

## 5. Wat is het advies van TVM?

“Dat hangt helemaal af van de situatie. Check in ieder geval goed de ladingdocumenten en doe navraag bij de afzender en partijen, die bij het vervoer en overslag zijn betrokken. Het is belangrijk dat u contact met ons opneemt. Dat kan onder nummer 0528-292750. Onze deskundige schadebehandelaars staan u graag terzijde met raad en daad.”



# Afscheid met een lach en een traan

Op 31 december nam Dirk Jan Klein Essink na 16 jaar afscheid als CFRO van TVM verzekeringen. Hij kijkt uit naar een andere invulling van zijn leven, maar doet dat wel in de wetenschap dat hij TVM als bedrijf zal gaan missen. “De unieke cultuur, de fijne samenwerking met collega’s, het hechte contact met relaties. Dat zijn herinneringen die ik zal koesteren.”

tekst: Frank Woestenburger

beeld: Matty van Wijnbergen

**E**en dualistisch gevoel geeft het naderende afscheid van TVM hem, bekent Dirk Jan Klein Essink meteen bij het begin van het interview. Dan is dat maar alvast gezegd, wat hem betreft. Want het liefst was hij nog een paar jaar op volle kracht doorgegaan. Echter, omwille van zijn leeftijd en gezondheid heeft hij anders besloten.

Met Klein Essink terugkijken op zestien jaar TVM is terugkijken op talrijke hoogtepunten en levert een overvloed aan kleurrijke anekdotes op. Het is geen toeval dat het in alle gevallen over de leden en medewerkers van TVM gaat. Het coöperatiegevoel zit

bekleedt, ook voor ondersteunende functies zoals Financiën, HR en ICT: het is cruciaal dat je altijd voor ogen houdt voor wie we bestaan en voor wie we het allemaal doen. Dat zijn onze leden. Bij een coöperatie als TVM speelt die overtuiging gevoelsmatig nog sterker dan bij pakweg een beursgenoteerde onderneming. Persoonlijk heb ik altijd veel energie en inspiratie gehaald uit de contacten met leden en andere relaties. Bij TVM geven we daar heel bewust ook invulling aan, bijvoorbeeld op het vlak van relatiemarketing. Wat wij deden en doen met en voor onze leden, ook op het vlak van preventie en veiligheid, dat zijn echt USP's van TVM.”

dat onze leden het lastig hadden.”

Datzelfde geldt voor de activiteiten vanuit de TVM foundation, opgericht in 2012 naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van TVM. Vanaf de beginperiode trad Klein Essink op als betrokken bestuurslid/penningmeester van de stichting die maatschappelijke doelen van leden en/of medewerkers ondersteunt middels donaties. Voor TVM draait alles om mensen en de menselijke maat, schetst Klein Essink. “De TVM foundation is daar een prachtig voorbeeld van”, benadrukt hij. “Door de inzet en betrokkenheid van de collega-bestuursleden, met Joop Atsma als voorzitter voorop, is de TVM foundation uitgegroeid tot een instituut.”

‘Cruciaal dat je altijd voor ogen houdt voor wie we als coöperatie bestaan en voor wie we het allemaal doen’

## Meerwaarde coöperatie

Als het over de meerwaarde van de coöperatie gaat, komen de 10-miljoenacties ter sprake. Klein Essink is er trots op dat TVM in 2010, 2012 en 2021 de leden in economisch moeilijke tijden een

ook bij de inwoner van Epse, bij Deventer, in de genen.

“In mijn functie bestaat bij veel bedrijven de verleiding de blik meer naar binnen dan naar buiten te richten, maar ik ben waarschijnlijk geen standaard CFRO geweest en TVM is zeker geen standaard bedrijf. Ik heb het persoonlijke contact met de Ledenraad, klanten en leveranciers altijd enorm waardevol en prettig gevonden. Welke functie je binnen TVM ook

belangrijkste steun in de rug heeft kunnen geven. Hij was zelf de mede-bedenker en initiatiefnemer. “TVM is een zeer solvabele coöperatie, het voelde goed dat wij onze leden op deze manier konden helpen. Er zijn meer bedrijven die aan premierestitutie doen. Vaak wordt het ingezet als een marketinginstrument. Het verschil met TVM is dat wij het steeds gedaan hebben vanuit ons sterke eigen vermogen. En vanuit onze rol als coöperatie op een moment

## De R van Risk

Klein Essink begon in februari 2006 bij TVM, als CFO. De R van Risk werd er later aan toegevoegd. Een functie-wijziging met impact, oordeelt Klein Essink. “Rond de financiële crisis in 2009 stelde DNB terecht vast dat riskmanagement onvoldoende was geïncorporeerd bij banken en verzekeraars. Dat riskmanagement structureel een prominente plek heeft gekregen binnen deze sectoren en dus ook binnen TVM vind ik niet meer dan logisch, hoewel ik persoonlijk wel denk dat we moeten waken voor een gezonde balans. Risicoloos ondernemen bestaat niet. Dat je bij een onderneming in de financiële wereld risico's goed en zorgvuldig in acht neemt, is logisch en terecht. Dat zijn we verplicht naar alle stakeholders en wij >



**Dirk Jan Klein Essink:**  
“Ik heb het persoonlijke contact met de Ledenraad, klanten en leveranciers altijd enorm waardevol en prettig gevonden.”

als coöperatie nog meer. Het gaat om het goed beheersen en niet om het vermijden van risico's. Ik vind het mooi dat ik, samen met mijn Risk-collega's, heb mogen helpen om de R volledig te incorporeren binnen TVM. Nu is het in mijn ogen de kunst dat er binnen de gehele branche een evenwicht gaat ontstaan, zodat er ruimte blijft

verzekeraars, respectievelijk Noord Nederland en SON. Ik heb die overnames vanuit de Raad van Bestuur geleid en ben er trots op dat TVM zowel op de weg als over het water actief is en dat beide verzekeraars ook qua cultuur volledig zijn geïntegreerd.”

Graag wil Klein Essink ook nog even stilstaan bij de ontwikkeling van de samenwerking met de Raad van Commissarissen. Deze is de afgelopen jaren geëvalueerd van een Raad die meer op afstand stond naar een Raad die intensiever betrokken is bij TVM. In dat kader wil hij, zonder de overige RvC-leden te kort te doen, zijn dank uitspreken aan Carin Gorter.

Zij is de voorzitter van de Audit- en Risico-commissie waar Klein Essink vanuit zijn functie als CFRO veel samen mee heeft opgetrokken. “Carin is zeer deskundig en steekt er veel tijd in. Zij doet dat altijd met de intentie

om TVM naar een hoger niveau te brengen.”

### Terugkijken

Als Klein Essink terugkijkt naar het moment waarop hij bij TVM begon, kan hij het als een echte CFRO toch niet laten om ook even stil te staan bij een aantal cijfers. De premie nam toe van 135 miljoen euro naar 360 miljoen euro, het aantal medewerkers ging van 253 naar 575 fte, de beleggingsportefeuille nam in waarde toe van 400 miljoen euro naar 760 miljoen euro en het eigen vermogen steeg van 142 miljoen euro naar 400 miljoen euro. Hij is er trots op hier een bijdrage aan te hebben mogen leveren, samen met zijn bestuurscollega's en alle TVM-medewerkers.

Klein Essink is per 1 januari formeel teruggetreden als CFRO. Hij blijft echter nog tot en met eind maart actief om Jeroen van Grinsven in te werken als zijn opvolger en ook om het proces rondom de jaarrekening nog af te

‘Voor TVM draait alles om mensen en de menselijke maat’

om – uiteraard verantwoord – te kunnen ondernemen.”

Hij vervolgt: “De strengere wet- en regelgeving heeft ons ook kansen geboden. Zo hebben we ons kunnen versterken met twee binnenvaart-





kunnen ronden. Hij realiseert zich dat hij niet in de makkelijkste periode afscheid neemt.

“Enerzijds komt dat door de coronapandemie, waardoor samenwerking met collega’s en anderen soms wordt bemoeilijkt door de lockdowns en het thuiswerken. Hopelijk hebben we wat dat betreft het ergste achter de rug. Daarnaast is TVM een bedrijf in transitie. Die verandering kent twee componenten: de technische transitie, oftewel de verdere digitaliseringslag die we aan het maken zijn, en het cultuuraspect. Dit vraagt volop aandacht van het bestuur en de medewerkers.

### Kansen

Met mijn vertrek en eerder het vertrek van Rieks (Stroeve, red.) en Arjan (Bos, red.) uit de Raad van Bestuur valt er kennis en historisch besef weg, maar dat zie ik ook als een kans om te veranderen. De kunst is om de goede dingen te behouden, maar om tegelijkertijd nieuwe dingen

toe te voegen die TVM sterker maken. De menselijke maat en de familiale cultuur van voor elkaar zorgen moet vanzelfsprekend blijven, maar af en toe mogen we wel iets zakelijker worden, ook in de manier waarop we met elkaar omgaan.”

En Klein Essink zou het mooi vinden als TVM op termijn weer groot zou terugkeren in de sport. “Ik ben een sportliefhebber, maar ik zeg het, omdat ik oprecht geloof in de kracht van sport om een merk te laden en om als onderneming het verschil te maken. Ik ben ervan overtuigd dat de sponsoring van het wielrennen en later, van 2000 tot 2014, van het schaatsen TVM op de kaart heeft gezet. En onze leden vonden het prachtig om een kijkje in de keuken van de topsport te mogen nemen. Het effect van de sportsponsoring is nu aan het wegebben. Het zou mooi zijn als er in de toekomst weer nieuwe herinneringen gecreëerd kunnen worden. Zelf heb ik genoten van de jaren dat

TVM actief was in het schaatsen. In mijn werkkamer thuis hangen de foto’s van de TVM-schaatsploeg met onder andere Sven en Ireen aan de muur. Twee helden van de sport en boegbeelden voor TVM. Zij hebben hun prestaties overigens mede te danken aan de voortreffelijke technische staf met Gerard Kemkers en Geert Kuiper die we toen hadden.”

Tenslotte wenst Dirk Jan Klein Essink nog te benadrukken dat de toekomst van TVM wat hem betreft met het huidige Raad van Bestuur-team onder leiding van Michel Verwoest als CEO in kundige en veilige handen is. “Ik werk nu vanaf 1 september met Michel samen. Hij is een uitstekende opvolger van Arjan, ik kan niet anders zeggen. Michel handelt met respect voor het verleden en oog voor de toekomst. En zet – geheel in de stijl van zijn voorgangers en in de stijl van TVM – onze leden op de eerste plaats. Het unieke karakter van TVM blijft op deze manier behouden.” <

# TrackPilot stoomt op in de binnenvaart

Steeds meer binnenvaartschippers varen met behulp van een TrackPilot. Dankzij een speciale stuurmodule met software kunnen schepen ook in de drukke binnenvaart op een geavanceerde autopiloot varen. “Het is een ideaal hulpmiddel”, vindt binnenvaartschipper Martin Selles. “Ik blijf actief betrokken bij het varen, maar ik kom minder vermoeid aan.”

tekst: Natasja Weber

beeld: Glenn Wassenbergh

Uitgerekend op de dag dat storm Eunice een spoor van vernieling trekt over Nederland is TVM Scheepvaart welkom op het binnenvaartschip Cambio van schipper Martin Selles. Gelukkig houdt Eunice zich in de ochtenduren nog redelijk gedeisd en ligt Cambio afgemeerd in de Zuid-Willemsvaart in Veghel.

Na een tocht van 586 kilometer – vanuit het Oost-Duitse Bülstringen – is Selles samen met zijn volmatroos de avond voor het interview in Veghel aangekomen. In de gigantische laadruimte van het tachtig meter lange schip zit een lading van 1080 ton rogge die vandaag in zeven uur tijd moet worden gelost.

Een jaar geleden was Selles in Nederland de tachtigste schipper in de binnenvaart – en één van de eersten in de kleine binnenvaart – die besloot met behulp van een TrackPilot te gaan varen. Inmiddels maken 200 à 250 binnenvaartschippers gebruik van het systeem waarmee volledig automatisch een vooraf ingestelde vaarroute wordt afgelegd, inclusief de bochtbesturing.

De aanschaf van zijn TrackPilot noemt Selles in zijn aangenaam warme stuurhut “een gouden greep”. “Als schipper ben je gewoon aan het varen, maar je hebt een hulpje dat voorkomt dat je de hele tijd met je roer bezig bent. Ik vergelijk de TrackPilot altijd met het rijden op cruise control in een auto. Je rijdt op de snelweg op cruise control maar je hebt wel je voet bij de rem om in te grijpen, je blijft zelf de operator. Zo is het ook op een schip.

Het komt niet in mijn hoofd op om de andere kant op te kijken of zelfs maar weg te lopen van het roer. Ik ben niet letterlijk het schip aan het besturen, maar wel actief aan het varen. De TrackPilot ontlast me ontzettend, anders zit ik de hele tijd te controleren of het goed gaat. Voor mij is de TrackPilot puur een hulpmiddel. Op een normale werkdag, met een tijdschema waarbij ik een beetje door moet varen, vaar ik gemiddeld 14 uur per dag. Dan zit ik 14 uur in deze stoel”, zegt Selles terwijl hij uitkijkt over de Zuid-Willemsvaart.

“Het is dan heel fijn dat het apparaat dat lijntje volgt”, wijst hij op het scherm de vooraf ingestelde vaarroute aan. “Ik kan aflezen hoeveel we naast het lijntje varen, als het goed is niet meer dan een meter. Verder heb ik mijn radar en mijn ramen dus ik kan alles goed in de gaten houden. Zeker in een gitzwarte nacht of bij mist vind ik het systeem ideaal omdat ik me dan vooral kan focussen op de boeien en andere zaken. Na een lange reis kom ik dankzij de TrackPilot minder vermoeid aan.”

## Kleine bedieningsmodule

De TrackPilot waar Selles over beschikt is afkomstig van de Duitse fabrikant Argonics GmbH. Het betreft een kleine bedieningsmodule in de lessenaar die is aangesloten op de conventionele autopiloot van Radio Zeeland, een GPS-systeem en een computergestuurd kaart-, informatie- en navigatiepakket van

Periskal Group. Voor vertrek uploadt Selles een bestaande route van een vaarweg via de computer naar de TrackPilot. Vervolgens verschijnt de vaarroute op de kaartmonitor in beeld via een rode rechte lijn. Selles: “Soms ontbreekt een voor mij ideale vaarroute en dan maak ik die route zelf. Dan klik ik voor vertrek over de gehele route 1500 stippen aan door een kanaal, ongeveer elke 200 meter één want dat is het meest betrouwbaar.”

De aanwezigheid van de TrackPilot is geen vrijbrief om tussendoor andere klusjes te doen, benadrukt Selles. “Als

‘Na een lange reis kom ik dankzij de TrackPilot minder vermoeid aan’

ik bijvoorbeeld even naar de wc of de keuken moet, vertrouw ik in die paar minuten niet op de TrackPilot. Ik roep dan altijd mijn volmatroos naar de stuurhut zodat hij alles in de gaten kan houden en in geval van nood kan hij mij roepen. Kijk het is heel simpel; het systeem van de TrackPilot is heel slim geprogrammeerd, maar het maakt gebruik van allerlei sensoren en hoe meer sensoren je hebt hoe meer er mis kan gaan. Je mag er niet honderd procent op vertrouwen dat de TrackPilot alles goed doet. En heel >



**Martin Selles:**  
"Ik kan aflezen hoeveel  
we naast het lijntje varen,  
als het goed is niet meer  
dan een meter."



soms stopt-ie er ook mee, bijvoorbeeld bij bruggen of sneeuwbuien.”

Ongelukken of bijna-ongelukken heeft Selles niet meegemaakt, klopt hij af op zijn bureau. “Stel ik ben aan het varen op de TrackPilot en om wat voor reden dan ook stopt de motor opeens waardoor het stuurwerk uitvalt. Dan grijpt de TrackPilot niet in en vaar je zo tegen de kant aan. Daarom moet er altijd een bekwaam persoon aanwezig zijn in de stuurhut. Overigens is het ingrijpen bij het varen op de TrackPilot heel eenvoudig; dan pak je de normale bedieningshendel van de conventionele autopiloot en daarmee haal je de TrackPilot er vanaf. Maar je kunt dus echt niet zomaar even weglopen, laat staan een potje koken of een dutje doen wat helaas echt weleens voorkomt in de binnenvaart. Je moet nooit teveel vertrouwen op een apparaat.

Als schipper ben en blijf je altijd verantwoordelijk.”

### Zij-instromer

De 55-jarige Martin Selles uit Zeist werkt sinds twee jaar op de binnenvaart. “Ik ben een zij-instromer. Ik heb jarenlang bij scheepswerven en -bouwers gewerkt in de verkoop en in managementfuncties”, vertelt Selles nadat hij zijn matroos even heeft geholpen met lossen. “Van jongs af aan heb ik een fascinatie voor varen, eigenlijk voor alles wat met water, zeilen en vissen te maken heeft. Als jochie van 12 keek ik in mijn woonplaats Heemstede al urenlang naar schepen die voorbij voeren.”

Selles gaat HTS Scheepsbouwkunde studeren waarna een mooie loopbaan volgt. De liefde voor de pure binnenvaart blijft trekken en in 2019 besluit Selles de verkorte opleiding tot schipper



binnenvaart te gaan volgen. “Mijn zoon en dochter waren inmiddels volwassen en ik had het kantoorleven wel gezien.” Na 180 vaardagen en 15 examens heeft Selles binnen een jaar zijn diploma als binnenvaartschipper op zak. Na een half jaar als tweede schipper op een 110 meter lang binnenvaartschip te hebben gewerkt, besluit hij als zelfstandig schipper verder te gaan.

“In april 2021 heb ik Cambio gekocht en onder andere het laadruim flink verbouwd. Ik vervoer vooral bulk-ladingen zoals levensmiddelen en dier-voeding, maar ook bouwmaterialen.” Selles vaart vooral op routes naar Nederland, Duitsland en België. “Ik zou ook graag andere landen willen beveren. Het liefst vaar ik op zoveel mogelijk verschillende trajecten. Ik kan echt genieten van de natuur, van de verschillende landschappen. Iedere dag heb ik vanuit mijn kantoor een ander

uitzicht”, zegt Selles met een glimlach.

Bij de aanschaf van zijn schip stond de komst van een TrackPilot al hoog op zijn prioriteitenlijst. “Binnen mijn financiële mogelijkheden was ik op zoek naar het ideale schip en daar hoorde een TrackPilot zeker bij. Ik vaar natuurlijk in mijn eentje en ik maak lange werkdagen. Eigenlijk is het niet normaal om 14 uur per dag te werken, dat is best vermoeiend. Ik wilde zo veel mogelijk gebruik maken van de technische middelen die er tegenwoordig bestaan. Ik ben ontzettend gelukkig met de TrackPilot, ik vaar 95 procent van de tijd op dat systeem.”

Selles had al ervaring met een soort TrackPilot opgedaan tijdens het zeilen. “Ik vaar al sinds 2000 met zeilboten die over een soortgelijk systeem beschikken. Maar voor een zeilboot van tien

meter is het veel simpeler, dan hoeft je er geen rekening mee te houden dat de voor- en achterkant uitsteken. Ook stuur je anders; op groot water stuur je op kompaskoers en dit schip bestuur je

‘De TrackPilot is geen vrijbrief om tussendoor andere klusjes te doen’

op zogenoemde bochtsnelheid omdat er in de binnenvaart op mindere ruime wateren gevaren wordt. Bovendien hoeven de TrackPilots van zeilboten niet aan allerlei keurmerken te voldoen. Voor de binnenvaart zijn gecertificeerde TrackPilots nog redelijk nieuw.” <

## WETGEVING

Volgens Bas de Bruin, adviseur preventie en risicobeheer binnenvaart van TVM, loopt de wetgeving op dit moment nog achter op het gebruik van de TrackPilot in de binnenvaart. “Sommige leveranciers zien het systeem als een hulpmiddel, anderen als randapparatuur omdat het is aangesloten op de autopiloot. Bij de laatste optie moet het wel gekeurd worden en dat is het geval bij leveranciers als Radio Holland (ook de leverancier van de TrackPilot van Selles, red.) en Alpatron.”

De Bruin stelt dat verzekeraar TVM nog zoekende is naar zijn eigen rol met betrekking tot het gebruik van de TrackPilot. “Vooropgesteld, wij zien de komst van de TrackPilot op binnenvaartschepen als een positieve ontwikkeling, het is echt een mooie innovatie. We verzamelen data en hopen binnen een paar jaar met de eerste resultaten te komen. In hoeverre worden ongelukken voorkomen door het gebruik van de TrackPilot? Of wordt het juist – door verkeerd gebruik – minder veilig in de binnenvaart? We zien een schreeuwend tekort aan personeel in deze branche. Het zou een slechte ontwikkeling zijn als er door de komst van de TrackPilot meer onervaren bemanning in een stuurhut komt. Hoe slim het systeem ook is, een TrackPilot alleen kan nooit een stuurman vervangen.”



GABRIËLA VAN DER WILT IS TWEEDE  
STUURMAN OP DE FERRY VAN STENA LINE

# ‘Je ligt zo vast als een huis en steekt zo geruisloos de Noordzee over’



Als scholier hield TVM haar letterlijk bij de tijd. Daarna koos ze een kant die voor inwoners uit Hoogeveen vrij ongebruikelijk is: het water. Met diezelfde vastberadenheid maakt de pas 24-jarige Gabriëla van der Wilt nu carrière als tweede stuurman op de immense ferry's van Stena Line.

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Gerlinde Schrijver



**D**e opmerkelijke geschiedenis van een meisje-met-een-missie uit Hoogeveen verpakt Gabriëla van der Wilt onbedoeld achteloos in drie zinnen. “Mijn ouders raakten bevriend met mensen die zeilden. Daardoor zijn ze het zelf ook gaan doen. En nu ben ik hier...”

Ze staat op het punt te vertrekken naar Harwich. In een werkweek vaart ze zeven keer uit naam van rederij Stena Line heen en weer tussen Hoek van Holland en de Engelse havenstad. Tijdens de oversteek bevindt ze zich op de brug op de twaalfde verdieping van de reusachtige veerboot, met 1200 passagiers en een sliert auto's en vrachtwagens letterlijk aan haar voeten.

En toch zegt ze broodnuchter: “Eigenlijk ben je net een buschauffeur... Natuurlijk vraagt het scherpte van je.

Als je niet oplet, krijg je ongelukken en dan heb je wel erg veel mensen aan boord. Maar verder kun je het vergelijken met een kantoorbaan. Soms heb je niet eens door dat je vaart vanwege de stabilisatoren die het schip recht houden bij hoge golven. Je ligt zo vast als een huis en steekt zo geruisloos de Noordzee over.”

### Grote klok

Ze groeide op als enig kind in de wijk Erflanden, in het zuidwesten van Hoogeveen. “Op weg naar school fietste ik altijd langs het TVM-gebouw. Er stond een reclamebord op het dak met daaronder een digitale klok. Voor mij was dat een soort baken. Bij dat punt keek je omhoog en wist je of je het ging halen of dat je nog even stevig door moest trappen.”

Toen haar ouders hun nieuwe hobby hadden ontdekt, huurden ze in de vakanties steevast een zeilboot. “Meestal deden we een rondje Nederland. Stukje Friesland, Markermeer,

‘Als de situatie onder controle is en er komt een schip aan waar ik vrij eenvoudig omheen kan, doe ik dat zelf’

IJsselmeer, zo naar beneden. En één keer zijn we overgestoken naar Engeland. Bijna dertien uur zeilen, dat was best pittig.”

Altijd als ze langs Terschelling kwamen, viel haar oog op het opvallende gebouw van Maritiem Instituut >



**Gabriëla van der Wilt:**  
“In 2014 was ongeveer tien procent van mijn opleiding vrouw. Nu zit het al ergens tussen de vijftien en twintig procent.”



Willem Barentsz. In de volksmond: de zeevaartschool. “Ik vond het vooral een mooi eiland. Daar zou ik best willen wonen, dacht ik vaak. Als ik er nu ook nog kan studeren... Varen was geen roeping. Ik was gewoon erg aan het zoeken. Het is echt ontzettend lastig om op je zestiende te moeten bepalen wat je de rest van je leven gaat doen. Iets in de techniek, opperde mijn vader, dan heb je tenminste een baangarantie. Zo ben ik in 2014 op Terschelling begonnen met hydrografie, waarbij je leert zeekaarten te maken. Maar halverwege voelde ik: dit is het niet. Varen vond ik leuker dan meten. Gelukkig kon ik, in hetzelfde gebouw, een switch maken naar de opleiding Maritiem Officier.”

Er was niettemin een belangrijk offer dat Van der Wilt moest brengen. Ze ruilde de veilige huiselijke omge-

Superheftig allemaal. In die vier jaar ben ik enorm veranderd. De zelfstandigheid zat er al in, vanwege mijn achtergrond. Ik red me goed alleen en weet wat ik wil. Maar ik heb juist heel erg moeten leren mensen aan te voelen, mee te gaan in een groep en mee te denken.”

### Vastberadenheid

Vanaf het moment dat ze de opleiding had afgerond, ging het hard. En gaf wederom haar vastberadenheid een doorslaggevend zetje. “Je hebt best veel verschillende banen waar je kunt beginnen als maritiem officier, het hoeft niet per se op zee te zijn. Ik ben wel iemand die pas solliciteert als ik echt gecharmeerd ben van het hele bedrijf en die functie dolgraag wil hebben. Stena Line trok me, terwijl ik wist dat ze daar in principe geen mensen zonder ervaring aannemen. Toch stuurde ik een brief met mijn cv. Kijk maar wat u ermee doet. Zo stond ik erin, ik had niets te verliezen. De volgende dag werd ik gebeld, ik kon gelijk langskomen. Als ik ergens mijn zinnen op heb gezet, kun je dat duidelijk aan mij merken. Ik denk dat ze door mijn enthousiasme werden aangestoken.”

“In het sollicitatiegesprek waren ze meteen duidelijk. Je bent erg jong, ben je wel klaar voor dit werk? Want het is een grote verantwoordelijkheid. Vooral 's nachts, dan sta je samen met een matroos op wacht. Je bent altijd

met z'n tweeën, om elkaar scherp te houden en op het verkeer te letten. Zodra ik het echt niet vertrouw, bel ik de kapitein. Maar over het algemeen moet je zelf beslissingen nemen. Als de situatie onder controle is en er komt een schip aan waar ik vrij eenvoudig omheen kan, doe ik dat zelf.”

### Gastanker

Na een week varen is ze telkens een week thuis. Voor Gabriëla van der Wilt is dat tegenwoordig Sneek. Daar woont ze samen met haar vriend, die eerst bij de koopvaardij heeft gewerkt en nu ook vaart als marineofficier. “Mijn eerste stage was op een cruiseschip. Zes maanden weg... Daarna vijf maanden op een gastanker van Shell. Doordat mijn vriend ook vaart wilde ik ergens gaan werken waar je iets regelmatig thuis bent. Anders kun je samen nooit iets opbouwen. Ik ben minder lang weg dan in de normale zeevaart. Maar ik ben wél op zee... Voor mij blijft dat het mooiste gevoel. Op de brug ben je omringd door ramen. Je hebt een vrij uitzicht. Je ziet de zon opkomen en ondergaan. Dat zijn heerlijke, rustgevende momenten.”

De twee stages waren een nuttig verlengstuk van de opleiding. Buiten de schoolmuren werd ze losgelaten in een wereld die door mannen wordt gedomineerd. “In de tijd bij Shell werkte ik veel met Indiërs en Kroaten. Ik heb veel geleerd. Over mezelf, maar ook over mensen die heel anders in het leven staan. Je leert hoe het is om je

‘Je ziet de zon opkomen en ondergaan. Dat zijn heerlijke, rustgevende momenten’

ving in voor een internaat op een Waddeneiland. “Van enig kind naar constant mensen om je heen: dat is een reuzenstap. Kom je ineens op zo'n campus, waar je een huis en twee badkamers moet delen met 12 mensen... Je lag met z'n tweeën op een kamer.





steeds weer te moeten aanpassen. Dat je in een team komt werken en even voelt: hoe is de sfeer, hoe werken we? En dat je daar dan in meegaat. Maar ik heb nooit koudwatervrees gekend. Van tevoren weet je dat de zeevaartschool voor negentig procent bestaat uit mannen die samen graag een biertje doen en hun eigen humor hebben. Soms ging het bij mij het ene oor in en het andere weer uit. Je moet ertegen kunnen, anders hou je het niet vol.”

### **Jongerenambassadeur**

Dat Gabriëla van der Wilt een uitgesproken mening heeft en haar vak verstaat, is inmiddels ook doorgedrongen tot de bestuurskringen van de maritieme sector. Sinds kort fungeert ze officieel als jongerenambassadeur. Een van haar kerntaken dit jaar is het vak meer bij jonge meiden onder de aandacht brengen. In dat kader zal ze ook banenmarkten en middelbare scholen bezoeken. De Groene Driehoek in Hoogeveen staat logischerwijs hoog op haar lijst. Dan is de cirkel gevoelsmatig rond.

“Toen ik daar vroeger vertelde dat ik wilde gaan varen, wist niemand waar je dat kon leren. Want mensen uit Hoogeveen komen niet zo snel in aanraking met water. In 2014 was ongeveer tien procent van mijn opleiding vrouw. Nu zit het al ergens tussen de vijftien en twintig procent. Aan de hand van mijn eigen ervaringen wil ik meisjes die zoekende zijn graag vertellen dat de wereld aan het veranderen is.” <

SCHADE-EXPERT MATTIJS VINCKEMÖLLER:

# ‘Keerkoppeling vaak een ondergeschoven kindje’

Iedere schipper weet dat er in de machinekamer een keerkoppeling staat. Een onmisbaar onderdeel van de aandrijving van het schip. Dat de keerkoppeling regelmatig onderhoud vereist is lang niet bij alle schippers bekend. Het is een ondergeschoven kindje stelt Mattijs Vinckemöller, senior expert schade en materiaal scheepvaart bij TVM verzekeringen.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Matty van Wijnbergen

**D**e keerkoppeling is het mechanisme waarmee de draairichting van de schroef verandert. De keerkoppeling kan het schip voor- en achteruit laten varen, dan wel de schroef stil laten zetten. De keerkoppeling is een vast onderdeel van de aandrijflijn: hoofdmotor, keerkoppeling en schroefas. De schroefas zit op de keerkoppeling, de keerkoppeling zit weer op de motor. Het moet allemaal perfect in lijn staan, wil het goed functioneren. Die uitlijning kan door allerlei oorzaken verstoord raken. Bijvoorbeeld door een zware aanvaring of een forse schroefslag. Door zo'n klap kan de aandrijflijn soms maar een paar millimeter verschuiven. Dan draait de boel niet in lijn, dan gaat het wringen. Dat steekt erg nauw. Een schipper komt daar zelf niet makkelijk achter. Daar is

met een paar frictieplaten in een afgesloten kast. Daar gebeurt ogenschijnlijk niet zoveel mee. Om de 300 uur wordt wel de olie van de hoofdmotor ververs, maar aan de keerkoppeling wordt over het algemeen weinig aandacht besteed.”

Oud-stuurman op de grote vaart Vinckemöller geeft aan dat een defect aan de keerkoppeling alleen wordt ontdekt als je aan het varen bent. “Als je stilligt merk je het niet. Pas als je vaart kom je er achter dat je de aandrijving kwijt bent. En dan heb je een groot probleem. Een onmanoeuvrbaar schip is een gevaar voor je eigen schip, maar ook voor de veiligheid van een ander. Zo'n keerkoppeling is een vitaal onderdeel van de aandrijving. Net zo vitaal als de hoofdmotor. We willen het bewustzijn van de schipper wat meer in de richting van de keerkoppeling krijgen. Dat hij het meeneemt in de inspectieronde en dat hij een specialist de keerkoppeling periodiek laat inspecteren.”

## Achterstallig onderhoud

Wanneer van buiten komend onheil, bijvoorbeeld een stuk hout, in de schroef draait dan kan schade aan de keerkoppeling ontstaan. In de regel is de schipper daarvoor verzekerd. Maar veel schadegevallen zijn volgens Vinckemöller het gevolg van achterstallig onderhoud. Terwijl de koppeling eigenlijk niet zo veel onderhoud nodig heeft. “Als je vaart slijt er

nauwelijks iets. Onderhoud is dan ook redelijk simpel. Bij een periodieke inspectie kijken de specialisten in de koppeling. Er zitten tandwielen en frictieplaten in. Die grijpen in elkaar. Daardoor kun je slijtage krijgen. Dat zie je aan het tandbeeld en aan vlekeringen van de frictieplaten. Kenners kunnen zien wat de afwijking is. Verder moeten de slangen, de aansluitingen, de bediening van de keerkoppeling en het oliepeil liefst dagelijks worden gecontroleerd. Meer is het niet. Dat kan de schipper zelf doen. Zo kunnen problemen tijdig worden ontdekt.”

Een ander aspect zijn de draaiuren. Die betekenen voor de motor veel meer dan voor de koppeling. Heeft een motor bijvoorbeeld 50.000 uren gedraaid dan moet hij worden gereviseerd. Voor een keerkoppeling geldt dat veel minder. Als je bijvoorbeeld rechtstreeks van Rotterdam naar Basel vaart dan gebruik je de koppeling erg weinig. Maar wanneer je in de havens van Rotterdam of Antwerpen ligt te manoeuvreren dan gebruik je de keerkoppeling veel vaker. Draaiuren zijn voor de motor bepalend voor de slijtage, voor de keerkoppeling geldt dat niet. Daarvoor geldt meer het aantal keren dat er geschakeld wordt. Hoe vaker er geschakeld wordt, hoe meer de keerkoppeling slijt.”

## Olie

Een ander verhaal is de olie, die je gebruikt. Het soort olie is volgens Vinckemöller cruciaal. “De leverancier van de keerkoppeling schrijft bijvoorbeeld product A voor. Kost

‘Aan de keerkoppeling wordt over het algemeen weinig aandacht besteed’

een gespecialiseerd bedrijf voor nodig.

“Wij hebben de ervaring dat de keerkoppeling een ondergeschoven kindje is”, zegt Vinckemöller. “De hoofdmotor zie je in actie. Daar zijn ze allemaal zuinig op. Daar kijken ze altijd naar. Maar daar achter zit de keerkoppeling. Een paar tandwielen



**Mattijs Vinckemöller:**  
“Draaiuren zijn voor de motor bepalend voor de slijtage, voor de keerkoppeling geldt dat niet.”

bijvoorbeeld 10 euro per liter. Maar dan kom je bij een bunkerstation waar eenzelfde soort olie 2 euro minder kost. Dan vraag je: is dat precies hetzelfde? Ja, zegt de bunkeraar, dat is precies hetzelfde. Nou geef die dan maar. Toch weer mooi meegenomen, toch? Maar die olie kan afwijken van het door de leverancier van de keerkoppeling voorgeschreven soort olie. De specificatie van de olie steekt erg

nauw. Ik zeg: hou je nou aan de olie die de leverancier voorschrijft. Wil je toch per se andere olie, neem dan contact op met de keerkoppeling-leverancier. Die kan dan aan de hand van monsters bepalen of de samenstelling van beide olies gelijk is. Ga dus af op het advies van de leverancier.”

Tot slot wijst Vinckemöller de schipper op het belang van een dagelijkse controle. “Die kan de schipper

zelf uitvoeren. Daarnaast kunnen met een periodieke inspectie door een ter zake kundige monteur problemen tijdig worden ontdekt en verholpen. Door zo te handelen blijft de keerkoppeling een betrouwbare schakel in de aandrijflijn. Leveranciers kunnen precies vertellen hoe de keerkoppeling onderhouden moet worden. Meestal bieden zij tegen een vaste prijs ook onderhoudscontracten aan.” <



# Passie voor binnenvaart

Wij zijn TVM. Wij hebben passie voor transport.

TVM is één van de grootste aanbieders in Nederland voor verzekeringen op binnenvaartgebied. Onze experts staan 24/7 voor u klaar. Wij bieden u hulp en regeling van schade in binnen- en buitenland en voorzien u van advies op het gebied van preventie- en risicobeheer. TVM heeft door betrouwbaarheid en deskundigheid al jaren een vaste plaats in de verzekeringswereld voor vaartuigen.

Kijk op [tvm.nl/binnenvaart](https://tvm.nl/binnenvaart) voor meer informatie.



**TVM**

