

# TVMM

## SCHEEPVAART



# ‘Dit vak is zó mooi’

Genieten op de Deo Gratias

PLUS



**Rob van Doesburg:**  
‘Veiligheid, kwaliteit én  
opleiding staan centraal’



**Anne Bruinsma:**  
‘Camera's must in  
de containervaart’



**Jaap Kriele:**  
‘Elektrificatie in scheep-  
vaart onomkeerbaar’



4

## ‘Van theorie naar praktijk, van wal naar schip’

Binnenvaartbevrachter Interstream Barging uit Sliedrecht vervoert vloeibare producten. Veiligheid, kwaliteit én opleiding staan centraal. Een gesprek met Rob van Doesburg, Michael Zevenbergen en kapitein Kostas van Luijk.



22

## BINNENVAARTDAGEN ZWIJDRECHT

Vanwege de coronapandemie heeft Zwijndrecht drie jaar moeten wachten op de tweede editie van de Binnenvaartdagen. Afgelopen september vond het publieksevenement plaats om mensen kennis te laten maken met de binnenvaartbranche.



9

## ‘WE DOEN DIT VOOR DE VEILIGHEID’

Anne Bruinsma van conainerschip Vogue vaart twee keer per week tussen Rotterdam en Meppel. Ultramoderne camerasystemen helpen hem om taken met goed zicht te blijven uitvoeren.

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

Hoofdredactie: Gerdy Meerlo  
 Eindredactie: Mayke de Munnik  
 Redactie: Bas de Bruin, 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 en @tvmalert  
 📘 [www.facebook.nl/tvmverzekeringen](https://www.facebook.nl/tvmverzekeringen)

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





26

**‘WE DENKEN NA OVER ONZE EIGEN ‘VOETAFDRUK’**

Ruben Zeldenrust is een van de kapiteins op het motorvrachtschip ‘Deo Gratias’. Hij vertelt over de liefde voor het varen die hij en zijn broers meekregen van hun ouders, het opgroeien in een schippersgezin en het behalen van de Green Award.



14

**LAAGWATER IN DE BINNENVAART**

Door de aanhoudende droogte afgelopen zomer daalde het waterpeil in de rivieren en kanalen tot een nieuw record.



30

**‘Wij liggen nooit stil’**

Judith en Rinus Groen varen sinds vijftien jaar met de 110 meter lange Cygnus. Een portret.

**VAN DE DIRECTIE**



In uw handen ligt de tweede TVM Scheepvaart van het jaar. De afgelopen maanden domineerde de oorlog en de andere crises het wereldbeeld. Zaken zoals de hoge prijzen en inflatie raken ons allemaal hard. Maar ook de lage waterstanden zorgden voor veel problemen deze zomer. Dit zorgt ervoor dat er voor onze sector op diverse vlakken uitdagingen in het verschiet liggen.

We hebben elkaar weer regelmatig fysiek mogen treffen op de vele mooie evenementen, beurzen en bijeenkomsten die onze sector rijk is. Zo was het in september voor het eerst in jaren weer tijd voor de Binnenvaartdagen in Zwijndrecht. Een driedaags gratis publieksevenement voor de regio vol met educatie, voorlichting en entertainment. In dit nummer leest u een mooi verslag.

In september was Michel Verwoest 1 jaar in dienst als CEO van TVM verzekeringen en voorzitter van de Coöperatie TVM. Zo'n jubileum vraagt om een moment van reflectie. In een uitgebreid interview laat Michel zich uit over zijn eerste jaar bij TVM en kijkt hij alvast vooruit.

**‘Op diverse vlakken liggen uitdagingen in het verschiet’**

We varen daarnaast mee met containerschip Vogue van Rotterdam naar de overslagterminal MCS in Meppel. Ultramoderne camera-systemen helpen deze schippers hun taken met goed zicht te blijven uitvoeren. Vele moderne schepen worden al uitgerust met deze camera-systemen. Hier zullen we in de toekomst dus meer en meer mee te maken krijgen. Camerasystemen zijn ideaal om alles goed te blijven overzien, maar hoe zit het met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) op camerabeelden? In dit boeiende artikel leest u er meer over.

Verder zijn we aan boord bij de Deo Gratias. Een mooi verhaal over opgroeien op een schip. Daarnaast heeft de bemanning oog voor de toekomst. Onder andere om in te zetten op duurzaamheid en milieu.

Kortom, deze editie van de TVM Scheepvaart bevat weer een mooie mix van verhalen over onze prachtige sector. Ik wens u veel leesplezier toe.

Hendrik de Jonge  
directeur

**COÖPERATIE**



21

**COLUMN PETER VAN DAM**

Bewijs, wat is dat eigenlijk? Wie moet wat bewijzen, en hoe? Peter van Dam geeft een toelichting.



21

**DE VIJF VRAGEN**

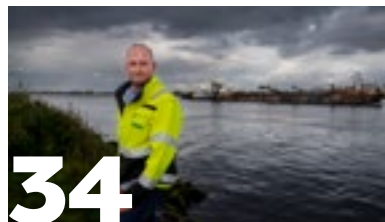
Overliggeld in de scheepvaart. Waar hebben we het dan over? Satish Toekoen beantwoordt hierover vijf vragen.



20

**TVM FOUNDATION**

Kerststad Valkenburg kreeg een donatie van de TVM foundation. Met deze bijdrage kan de wagen voor de jaarlijkse kerstparade worden vernieuwd.



34

**EXPERT AAN HET WOORD**

Elektrificatie wordt ook in de scheepvaart onomkeerbaar. Jaap Kriele geeft een uitleg.

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.



Rob van Doesburg (l) en Michael Zevenbergen

# ‘Safety first’ het credo bij Interstream Barging

Binnenvaartbevrachter Interstream Barging uit Sliedrecht is een grote speler in het vervoer van vloeibare producten. “Wij kunnen de meest gevaarlijke, vloeibare producten op de meest veilige manier vervoeren.” Veiligheid, kwaliteit én opleiding staan centraal.

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver

Aan de oevers van de Beneden Merwede in Sliedrecht, in het hart van de Nederlandse binnenvaartsector, huist sinds een klein jaar Interstream Barging. De binnenvaarbevrachter in vloeibare producten (minerale-, chemische producten en eetbare oliën) is één van de grootste binnenvaartbevrachters van Europa.

“Wij verzorgen het transport van vloeibare producten op een veilige en duurzame manier zegt fleet manager Rob van Doesburg van Interstream Barging op het hoofdkantoor met een schitterend uitzicht over het water. Van Doesburg is verantwoordelijk voor 25 schepen die het bedrijf in eigendom heeft. Hiernaast bevracht de onderneming zo’n 90 schepen van particuliere eigenaren.

Interstream Barging verhuisde in november 2021 van Geertruidenberg naar Sliedrecht, waar het zich omringd weet door service- en binnenvaartbedrijven. Het bevrachtingsbedrijf kent een lange historie. In 1903 zag voorloper Van Ommeren Binnentankvaart het levenslicht. Na vele overnames en fusies ontstond in 2002 Interstream Barging door het samengaan van de bedrijven Van der Sluijs en Vopak Mineral Oil Barging (Van Ommeren en Koninklijke Pakhoed). Anno 2022 staat de derde generatie van het familiebedrijf Van der Sluijs aan het roer van Interstream Barging; algemeen directeur Gertjan van der Sluijs.

In gesprek met fleet manager Rob van Doesburg en Michael Zevenbergen (manager safety & operations bij Interstream Barging) vormen

kwaliteit, veiligheid en opleiding de rode draad in de eigen vloot. Het zijn de kernwaarden waarin Interstream Barging zich wil onderscheiden. “Safety first”, laat Zevenbergen zich tijdens het interview meerdere keren ontvallen. Hij is bij Interstream Barging dan ook de man die verantwoordelijk is voor veilige werkprocessen aan boord van het schip.

## Gevaarlijke stoffen

“Wij zijn in staat om veilig de meest gevaarlijke stoffen te vervoeren, maar dan moeten wel stap voor stap de juiste procedures worden gevolgd. Onze medewerkers moeten over veel vak-kennis van gevaarlijke stoffen beschikken”, stelt Zevenbergen. “Bij twijfel over een veiligheidssituatie moeten ze direct aan de bel trekken. Hiervoor hebben we een speciaal systeem in het leven geroepen, het MOS-systeem: Melding van Ongewenste Situaties. Medewerkers aan boord zijn de ogen en oren van ons bedrijf. Als zij onveilige situaties zien, voorzien of meemaken moeten ze daar melding van maken.”

Interstream Barging vervoert alleen vloeibare producten, de zogenoemde liquid bulk. De dienstverlening is onderverdeeld in drie divisies: Clean Petroleum Products (CPP) oftewel de minerale oliën zoals diesel en benzine. Chemicals en Specialties: de vloeibare chemische producten en Vegoil: de eetbare oliën.

Zoals bij vrijwel alle bedrijven in en

om de binnenvaartbranche heeft Interstream Barging ook last van de krapte op de arbeidsmarkt. “De grootste uitdaging in de hele binnenvaart is zonder twijfel het varend en technisch personeelstekort”, zegt Van Doesburg. “Het loopt van de matroos tot de kapitein en van de monteur tot de leverancier.”

Hoe mooi het werken op een schip kan zijn, weten Rob van Doesburg en Michael Zevenbergen zelf als geen ander. Van Doesburg begon als jonge jongen als matroos in de binnenvaart en stapte later over naar de zeevaart waarin hij jarenlang als machinist de wereld over is gevaren. Na veertien jaar koos hij voor een carrière aan de wal.

Michael Zevenbergen begon in 1994 met varen in de binnenvaart bij een voorloper van Interstream Barging. “Ik ben in de praktijk begonnen en heb in mijn beginjaren veel tanks gewassen. Later ben ik inspecteur geworden en

“Onze medewerkers moeten over veel vak-kennis van gevaarlijke stoffen beschikken”

vervolgens heb ik me gespecialiseerd in de veiligheidsaspecten van het werken in de binnenvaart en op het opleiden van medewerkers. Ik ben praktijkgericht opgeleid en dat is in mijn functie een groot voordeel. Ik ben continu aan het verbinden; van theorie naar praktijk, van wal naar schip.” ➤



Kostas van Luijk

## KOSTAS VAN LUIJK: “VIA MIJN OPA DE LIEFDE VOOR DE BINNENVAART MEEGEKREGEN”

Kostas van Luijk uit Zierikzee ging in september als volmatroos aan de slag bij Interstream Barging. De 21-jarige Zeeuw behaalde afgelopen zomer zijn diploma Kapitein en Binnenvaart-ondernemer na een driejarige BOL-opleiding (Beroeps Opleidende Leerweg). Tijdens zijn opleiding volgde Kostas al verschillende stages bij Interstream Barging; als stuurmanschipper aan boord en aan wal op de afdeling safety & operations.

TVM Scheepvaart spreekt Kostas als hij eind september net zijn eerste werkweek achter de rug heeft. “Van dinsdag tot dinsdag heb ik op onze tanker De Haringvliet gevaren, een schip van 110 bij 13,5 meter. Samen met drie collega’s, onder wie één kapitein, hebben we bestanddelen

### Vliegreuen

Van Doesburg en Zevenbergen zien om zich heen dat veel jongeren het geduld niet kunnen opbrengen om in de binnenvaart de nodige vliegreuen te maken. Van Doesburg: “Medewerkers die varen zijn eigenlijk allemaal van onderaf opgeleid. Je begint onderaan de ladder en daar heeft niet iedereen zin in. In onze branche is de instroom op een hoger niveau beperkt. Het draait vooral om ervaring opdoen in de praktijk”

“Bij Interstream Barging zijn alle kapiteins en schippers eerst matroos geweest. Je moet al die stappen doorlopen omdat je gebonden bent aan een bepaald aantal vaardagen voordat je je

en daardoor kiezen ze sneller voor een carrière aan wal. Doodzonde.”

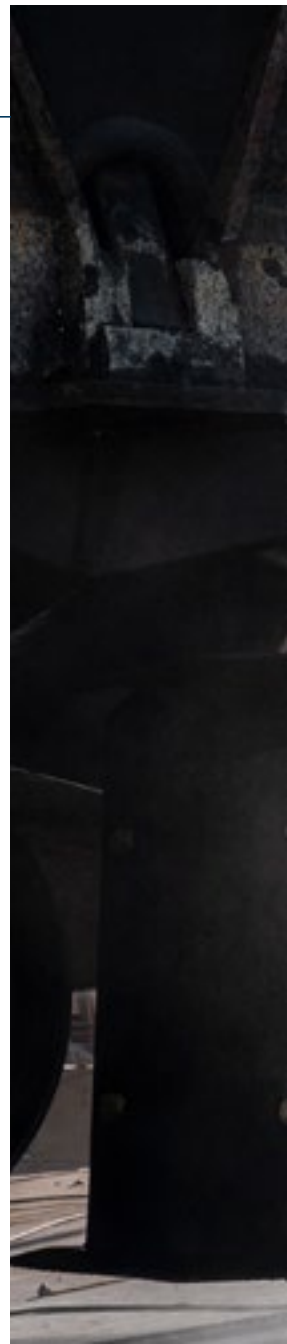
Iedereen die werkzaam is als schipper in het vervoer van gevaarlijke stoffen moet een zogenaamd ADN-basisdiploma hebben (ADN is een reglement voor vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren). Voor het vervoer in chemietankers moet de verantwoordelijke schipper bovendien over een ADN-chemiediploma beschikken. Zevenbergen: “Dat is de theoretische kant van het verhaal. Bij Interstream Barging doe je vervolgens in de praktijk bij ervaren collega’s kennis op wat betreft het laden, lossen en wassen van de tanks. Vanaf de eerste dag krijgen nieuwe medewerkers aan boord een praktijkopleiding.”

“Alle medewerkers worden bij ons opgeleid in de Nederlandse taal”, voegt Van Doesburg toe. Zevenbergen: “Voor de veiligheids-cultuur is het hierdoor makkelijker om iedereen op hetzelfde niveau te krijgen. Ook aan boord is de voertaal hoofdzakelijk Nederlands; dit bevordert de communicatie en is ook goed voor de sfeer en veiligheid. Het schip is toch je tweede thuis.”

Voor het vervoer van chemische producten gelden strenge veiligheids-eisen en strakke richtlijnen. >

‘Continu aan het verbinden; van theorie naar praktijk, van wal naar schip’

groot-vaarbewijs kunt halen. In de binnenvaart volg je een lang traject en dat is naar mijn mening ook goed, maar daar moeten mensen wel zin in hebben. Tegenwoordig zie je dat veel jongeren dat te langzaam vinden gaan



voor benzine vervoerd naar Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen en weer naar Rotterdam. Heel leuk werk en ik heb veel geleerd”, vertelt de enthousiaste volmatroos.

Kostas wist al op jonge leeftijd dat hij wateren wilde gaan bevaren. “Mijn opa heeft vroeger heel lang bij Van der Sluijs gevaren, een voorloper van Interstream Barging. Als klein jongetje mocht ik vaak mee op het schip. Ik denk dat ik zes jaar was toen ik voor het eerst een dagje mee mocht. Toen ik ouder was voer ik regelmatig één of twee weken met mijn opa mee. Ik vond het geweldig op het water. Wat mij als jonge jongen zo aansprak was de controle hebben over zo’n groot schip. Ook heb ik altijd een fascinatie gehad voor de manier waarop het water om het schip heen stroomt. Dat

vind ik nog steeds het mooiste van varen.”

“En daarbij heb je iedere dag een ander uitzicht en is het heel afwisselend werk aan boord. Het onderhoud dat erbij komt kijken en het netjes maken van het schip spreekt me ook heel erg aan. En ja, mijn opa vindt het natuurlijk helemaal mooi dat ik in zijn voetsporen ben getreden.”

Kostas van Luijk koos na de havo voor de hbo-opleiding Scheepvaartkunde en Maritieme Techniek in Rotterdam. Na één jaar stapte hij over naar het STC; Scheepvaart en Transport College. “Op het hbo keek ik naar buiten en zag ik de binnenvaartschepen over de Maas voorbij komen. Dáár wilde ik aan boord zitten, daar lag mijn hart. Ik ben bij het naastgelegen STC naar binnengelopen en kon hier een versnelde >



BOL-opleiding volgen, in plaats van vier jaar heb ik het in drie jaar gedaan.”

Afgelopen zomer rondde Kostas zijn BOL-opleiding af waarna hij met open armen werd ontvangen door Interstream Barging. “Door mijn stages had ik het bedrijf al goed leren kennen en nu leer ik veel van mijn ervaren collega’s. Het vervoeren van gevaarlijke stoffen maakt het werk voor mij extra leuk en afwisselend. Als bemanning draag je daar samen de verantwoordelijkheid voor.”

Kostas beschikt over het ADN-basisdiploma om te mogen varen op een chemietanker. Hij zegt binnenkort ook te willen starten met de cursus ADN-chemie.

In de toekomst wil Kostas niets liever dan als kapitein de verantwoordelijkheid over een schip

dragen. “Ik heb mijn diploma Kapitein en Binnenvaartondernemer. Maar voordat ik als kapitein mag werken, moet ik nog heel wat leren. Sowieso moet ik eerst 180 vaardagen op mijn naam hebben staan om het groot-vaarbewijs te kunnen aanvragen. Dan kan ik doorgroeien naar de functie van stuurman en daarna kun je schipper of kapitein worden.”

Of ik dat niet te lang vind duren? “Ja en nee. Natuurlijk wil ik het liefst zo snel mogelijk kapitein worden maar ik zie wel in dat het echt nodig is om veel ervaring op te doen. Als kapitein moet je alles kunnen én alles kunnen uitleggen. Als een onervaren matroos een generator moet verversen, moet je als kapitein wel precies weten hoe het werkt. Ik ben pas 21 jaar, ik heb geduld.”

Er komt vooral veel bij kijken als er na het lossen van de ene lading chemische producten een andere lading in moet, waardoor eerst de ladingtanks moeten worden gewassen. Zevenbergen: “Onze medewerkers werken met heel veel wisselende producten. Je moet productinformatie kunnen lezen, begrijpen en toepassen. Dat vergt een procesmatige benadering en veel discipline.” Van Doesburg: “Alles valt of staat met hoe het personeel ermee om kan gaan. In de chemie ben je veelal meer bezig met ladinghandelingen dan met het daadwerkelijke transport van het goed.”

### Opleiding

Interstream Barging steekt veel tijd en energie in het opleiden van medewerkers, vertelt Van Doesburg. “Als praktijkopleider zetten we zwaar in op BBLers (Beroepsbegeleidende Leerweg waarbij de student een arbeidsovereenkomst heeft met de werkgever), BOLers (Beroeps Opleidende Leerweg waarbij de student stages volgt) en op mensen die een zelfstudietraject volgen. We promoten deze groepen enorm; zij vormen onze toekomst.”



Interstream Barging probeert op allerlei inventieve manieren personeel aan zich te binden. Wie interesse heeft in een afwisselend beroep in de binnenvaart komt snel uit bij het Sliedrechtse bedrijf. Ook heeft de onderneming aanbreningspremies in het leven geroepen, is er veel contact met opleiders van scholen, probeert het bedrijf zich via social media kenbaar te maken en belooft haar personeel met goede arbeidsvoorwaarden. Zevenbergen: “Bij Interstream werkt de bemanning aan boord week op, week af en kan er in bepaalde gevallen zelfs parttime gewerkt worden.” <



# Scherp overzicht, ook achter een muur van containers

Tweemaal per week vaart containerschip Vogue heen en weer tussen Rotterdam en de overslagterminal MCS in Meppel. Een lastige vaarroute, zeker in de nacht en soms met een muur van containers voor de neus van de schipper. Ultramoderne camerasystemen helpen de schippers hun taken met goed zicht te blijven uitvoeren.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

F eilloos bedient schipper/eigenaar Anne Bruinsma (55) de joystick in de richting van een object, honderden meters verwijderd van de containerterminal in Meppel. Ragfijn komt het witte gebouw in beeld. “Je ziet er meer mee dan met het blote oog”, stelt hij nuchter vast.

In de stuurhut staat links opzij een monitor met alle beelden van de negentien camera's aan boord van de Vogue. En in de ultramodern ingerichte brug - die heeft veel weg van een cockpit in een Airbus - zijn vijf monitoren ingebouwd in een console aan het plafond. Daardoor bestaat permanent zicht op het voorschip en alles wat daar gebeurt, het achterschip en de gangboorden aan stuur- en bakboord.

*State of the art* noemen Amerikanen dat. De beste apparatuur die op dit

liever een resolutie hoger, zodat we het best denkbare zicht om ons heen hebben. Het geeft rust om controle en overzicht te hebben.”

Het is een nazomerse maandag in september en het is druk in de stuurhut. Niet alleen omdat Anne daags tevoren zijn 55e verjaardag heeft gevierd en op gebak trakteert. De maandag is de wisseldag voor de schippers, een dag van overdracht van de ene naar de andere bemanning.

Anne Bruinsma en zijn zoon Kevin nemen het op deze maandag over van schippers Remy Mulder en Nick Poelakker. Zij zijn de week tevoren tweemaal op en neer tussen Meppel en het Rotterdamse havengebied gevaren. Zo gaat het week op week af, de Vogue vaart 24/7 heen en weer op de vaste route. Via het Ketelmeer en het IJsselmeer, via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek naar de Maasvlakte. Daar worden pakweg vijftien terminals >

‘We doen dit voor de veiligheid, niet om mensen te controleren’

ogenblik voorhanden is. Wat het allemaal kost? Bruinsma haalt de schouders op. “Het moet goed zijn”, vindt hij. Voor de camera's aan boord van de Vogue zou je een behoorlijke middenklasser in de showroom kunnen bestellen. “We moeten er dagelijks mee werken, dus het is heerlijk om het allemaal goed te hebben. Daarom



Anne (I) en  
Kevin Bruinsma



aangedaan alvorens de terugreis te aanvaarden.

“En het laden en lossen gaat nooit helemaal volgens het plan en het lijstje”, verduidelijkt Kevin Bruinsma. “Het is constant schipperen – letterlijk.” Op het schip kunnen 208 TEU op vier lagen worden meegenomen, op vijf lagen worden dat er 260, al komt dat laatste weinig voor.

### **Camerasystemen**

De camerasystemen zijn zonder meer een noodzaak om alles goed te blijven overzien, zegt ook Remy Mulder. De Groninger wijst bijvoorbeeld op het Amsterdam-Rijnkanaal met zijn 28 bruggen. Het is geen doen om de brug

na elke passage weer omhoog te zetten, want dan blijf je bezig met stijgen en zakken. Dus blijft de brug laag en helpen de camera's bij een veilige doortocht door het kanaal. Kevin Bruinsma: “We varen daar vaak in de nacht. De camera's zijn voorzien van een goede nachtzichtmodus, dus ook daar kunnen we meer zien dan met het blote oog.”

De apparatuur is niet meer weg te denken aan boord van moderne schepen, weet ook Bas de Bruin, adviseur preventie en risicobeheer scheepvaart bij TVM. Goede camera's kunnen bijvoorbeeld helpen om brugschades, een kostenpost van miljoenen euro's per jaar, te verminderen. Aan boord

van de Vogue is ook hij onder de indruk van de kwaliteit van het camera-systeem. “Dit zit echt aan de bovenkant van dat wat in de binnenvaart gebruikelijk is.” Volgens De Bruin is op 110-meterschepen het hebben van drie tot vier camera's aan boord langzamerhand gemeengoed. Dat is volgens hem een goede ontwikkeling, er is een kentering gaande in de binnenvaart om meer camera's te installeren. “Het past in de technologische ontwikkeling. Auto's worden tegenwoordig ook met black boxen en camera's uitgerust.” Wel is de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) een beperkende factor, niet alles mag zo maar worden vastgelegd. Het



## PASPOORT

<b>Naam:</b>	containerschip Vogue
<b>Bouwjaar:</b>	1999
<b>Thuishaven:</b>	Lemmer
<b>Eigenaren:</b>	Anne, Ellen en zoon Kevin Bruinsma
<b>Afmetingen:</b>	109,96 meter lang, 11,45 meter breed
<b>Laadvermogen:</b>	2765 ton, max 260 TEU, diepgang maximaal 3.32 meter
<b>Motor:</b>	MTU 1800 pk, twee boeg- schroeven aangedreven door Cummins-motoren (2x450 pk)

gebruik van camera's aan boord moet zorgvuldig worden omschreven (zie kader) om geen privacyregels te overtreden.

Schipper Anne Bruinsma zucht als hij verneemt dat hij er wéér een administratief klusje heeft bijgekregen. Voor hem is de toepassing van camera's zonneklaar en buiten elke discussie. "Het is een must in de containervaart. Met die containers voor je neus heb je moeilijk het overzicht op het water. Zeker met de pleziervaart om je heen. Ik maak het geregeld mee dat er een speedbootje vlak voor je langs de haven in schiet. Zonder camera's zou je niet weten waar-ie is gebleven en ben je bang dat je iets of iemand over

het hoofd hebt gezien. Nu heb je bij de voormast en op het achterdek camera's hangen waardoor je het overzicht bewaart en kunt inzoomen als dat nodig is."

### Nut en noodzaak

Hij is dan ook overtuigd van nut en noodzaak van de extra hulpmiddelen. Bruinsma noemt als voorbeeld de camera in de machinekamer. Bij een brandalarm weet je immers in het geheel niet wat er aan de hand is. Gaat het om een smeulende kabel of moeten 112 en de brandweer worden gebeld? "Met een camera kun je zien of de machinekamer vol in de

rook staat of juist dat er weinig aan de hand is. Je hebt en houdt overzicht over de situatie", legt hij uit.

De schippers en de Poolse bemanning zijn volledig op de hoogte dat er

'We moeten er dagelijks mee werken, dus het is heerlijk om het allemaal goed te hebben'

camera's aan boord hangen, uiteraard met uitzondering van de privévertrekken. "We doen dit voor de veiligheid, >

niet om mensen te controleren”, stelt Bruinsma sr. “Als je open en eerlijk met elkaar omgaat aan boord, dan snapt iedereen de noodzaak. Het is

‘Het geeft rust om controle en overzicht te hebben’

hier eigenlijk nooit ter discussie gekomen.”

Grootste winstpunt volgens de vier kapiteins is dat de camera's het gevoel van veiligheid en controle over het schip en de omgeving vergroten. De

beelden worden veertien dagen bewaard in geval terugkijken nodig mocht zijn. Hetzelfde geldt trouwens voor de radarbeelden en de marifoongesprekken. Dat is zeker een pluspunt bij schades en incidenten. Zo is het al enkele keren voorgekomen dat er kwesties waren van beschadigde containers. “We hebben al meerdere keren kunnen aantonen dat ons niets te verwijten valt”, zegt Anne Bruinsma. “Dan kijk je het laden en lossen op een bepaalde terminal terug en kun je je onschuld laten zien. Beelden nemen meteen elke discussie weg.”

#### Incident

Ook op andere manieren is het camera-

systeem van pas gekomen. Een paar jaar geleden maakte een kapitein van een waterbus het wel erg bont, maar hield de kapitein volgens Bruinsma met een gladde tong vol dat hij geen schuld droeg aan enkele incidenten. Camerabeelden toonden echter onverantwoorde bewegingen met de waterbus aan. De man werd op non-actief gezet. “Zo is een gevaar van het water gehaald, want hij speelde met mensenlevens.”

Remy Mulder onderschrijft aan de hand van een incident bij de Prinses Beatrixsluizen in Nieuwegein hoe belangrijk het camerasysteem en het vastleggen van de marifoongesprekken kan zijn. Zo voer hij in 2018 met de voormast van de Vogue tegen de neergaande noordelijke hefdeur van



de westelijke kolk van het sluisencomplex. Ondanks dat hij vol achteruitsloeg konden de voormast en een paar containers niet meer gered worden. Schade: 40.000 euro. Het onderzoek naar de schade pleitte Mulder volledig vrij, mede op grond van de camera-beelden en marifoongesprekken.

Mulder over dat incident: "Ik weet zeker dat ik heb gehoord en gezien dat de sluiswachter zei 'Stuurboordsluis staat klaar' en dat het licht op groen ging. Maar je begint dan aan jezelf te twijfelen: Ik heb meteen de beelden teruggekeken en die bevestigden dat ik het goed gezien had. De sluiswachter gaf meteen de fout toe en bood excuses aan. Maar op zo'n moment ben je blij dat je je onschuld kunt bewijzen." <



## ADVIEZEN VAN ONZE EXPERTS



Denkt u eraan om camera's aan boord op te hangen? Mogelijk heeft u dan te maken met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Bij het filmen kunnen persoonsgegevens worden verwerkt. Niet alleen van medewerkers, maar ook scheepsnamen kunnen persoonsgegevens zijn. Marc van Guldener, advocaat bij TVM verzekeringen, licht toe waar rekening mee moet worden gehouden:

- Grondslag. Er moet een gerechtvaardigd belang zijn om camera's op te hangen. Dit belang moet worden afgewogen tegen de belangen van medewerkers en anderen die (mogelijk) worden gefilmd. Toestemming van medewerkers is nooit een rechtsgeldige optie!
- Doel van het ophangen van camera's. Maak onderscheid tussen de verschillende doelen en cameraposities op het schip en leg deze zo concreet mogelijk vast. Denk aan: veiligheid aan boord, bescherming van bedrijfseigendommen, meer zicht op aan- en/of afmeren en een vlottere schadeafwikkeling bij een aanvaring.
- Verwerk zo min mogelijk persoonsgegevens. Denk na of de omschreven doelen ook met andere middelen (die minder inbreuk maken) kunnen worden bereikt. De locaties van de camera's spelen een belangrijke rol, net als de vraag of continu wordt opgenomen. En zijn de camera's duidelijk zichtbaar voor de bemanning?

- Bewaartermijnen. Sla de beelden niet langer op dan noodzakelijk. Voor camerabeelden geldt in de regel een bewaartermijn van maximaal vier weken. Zijn de camerabeelden al eerder niet meer nodig? Dan moeten ze worden eerder worden verwijderd. Zijn de beelden toch langer nodig? Dan moet de schipper kunnen onderbouwen waarom hij de beelden langer wil bewaren.
- Zorg voor een adequate beveiliging. Zorg ervoor dat niet iedereen toegang heeft tot de camerabeelden en dat de IT-beveiliging op orde is.

Ook is het verstandig om medewerkers te informeren over de locaties van de camera's en wat deze filmen. Medewerkers hebben namelijk het recht om onbespied te kunnen werken. Zij moeten zich ook tot de schipper kunnen richten wanneer zij klachten hebben. Ook hebben zij het recht de beelden te bekijken. Filmen op gevoelige locaties, zoals in de privévertrekken van de werknemers, is nooit toegestaan. Dat geldt ook voor het maken van geluidsopnames.

Tot slot: wilt u de camerabeelden delen? Bijvoorbeeld met de politie of met TVM? Beoordeel dan per geval of de camerabeelden mogen worden gedeeld. Daarvoor is bijvoorbeeld vereist dat het delen in overeenstemming is met het doel waarvoor u de beelden hebt opgeslagen, bijvoorbeeld voor een vlotte schadeafwikkeling bij een aanvaring.





# Laagwater in de binnenvaart

De zon scheen volop afgelopen zomer. Het was de warmste en droogste zomer ooit gemeten. Door de aanhoudende droogte daalde het waterpeil in de rivieren en kanalen en had de scheepvaart te maken met laagwater. Op veel kanalen en op alle grote rivieren, behalve de Maas, had de scheepvaart last van verminderde vaardiepte doordat de waterstand steeds verder zakte.

Door het laagwater konden schepen minder lading meenemen en voeren meer schepen om dezelfde hoeveelheid goederen te kunnen vervoeren. Ook werden sommige vaarroutes afgesloten. Hierdoor was het drukker op een kleiner vaargebied.

Het risico op aanvaringen is in dit soort extreme situaties groter en een goede reisvoorbereiding nóg belangrijker. Meer lezen over tips bij laagwater? Ga naar [www.tvn.nl/preventie/preventie-binnenvaart/laagwater-de-binnenvaart](http://www.tvn.nl/preventie/preventie-binnenvaart/laagwater-de-binnenvaart)

beeld: ANP



# ‘TVM is een warm bad’

Na een mooi maar enerverend eerste jaar maakt Michel Verwoest de balans op van zijn eerste jaar als CEO van TVM. “In het begin werd ik gegrepen door het clubgevoel onder onze klanten. Nu kan ik zeggen dat ik ook een supporter ben geworden.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen en Gerlinde Schrijver

Hij is, zei hij vorig jaar september bij zijn aantreden als bestuursvoorzitter van TVM, in een warm bad terechtgekomen. “Maar het is geen stilstaand water”, waarschuwt Michel Verwoest (53) als hij zijn eerste jaar bij de transport en logistiek verzekeraar overziet. Er zit volgens de nieuwe bestuursvoorzitter dynamiek in dat bad. “Sterker nog: er zit een goede stroom vooruit in het water.”

Desondanks gaat het er in de sector logistiek en transport soms roerig aan toe. Lage waterstanden, hoge brandstofprijzen, personeelstekorten, de inflatie en de gevolgen daarvan, de oorlog in Oekraïne, de zoektocht naar de optimale manier om over te stappen naar zero emissie, het zijn slechts enkele voorbeelden van veel golfslag

in de logistieke sector.

Toch is hij elke dag met een brede lach en vol plezier aan het werk. “Als ik bij leden en klanten op bezoek ging in mijn vorige banen duurde de afspraak vaak maximaal één uur. Met de leden van TVM ben je echt met elkaar in gesprek, praat je over het hier en nu maar ook over de toekomst en waar je elkaar versterkt. Dat gebeurt in volledige openheid omdat je echt samenwerkt.”

Verwoest schetst hoe anders dat eraan toegaat in de volgens hem bevlogen sector van de binnenvaart en het wegtransport. Daar krijg je eerst het hele bedrijf te zien, de foto’s van de eerste auto’s te zien en de geschiedenis te horen. Of de brug – schoenen uit! – en de machinekamer. De geestdrift en de betrokkenheid spatten ervan af,

heeft hij ervaren. Verwoest zegt onder de indruk te zijn van het ondernemerschap, de vernieuwingsdrang en het vakmanschap in de branche. “Je moet de tijd nemen. Pas in het laatste kwartier krijg je – na aandringen – te horen wat er beter kan.”

Het levert volgens hem een heel andere relatie op tussen de verzekeraar en de leden van de coöperatie. “Het is een relatie die gebouwd is op mensen en hun kennis en kunde. Logistiek is bij uitstek een sector die drijft op mensenwerk. Ik ben een sportliefhebber en ik vergelijk het wel eens met een voetbalclub. Daar willen mensen op niveau presteren, scherp zijn, maar ook normaal doen en zegen hoe het werkelijk zit. Niet eromheen draaien. Dat proef je ook binnen TVM. En ja, natuurlijk moet er ook >





een beetje diesel, en tegenwoordig ook LNG en elektriciteit door de aderen stromen.”

#### *Wat is je in het eerste jaar het meest opgevallen?*

Verwoest: “De passie en gedrevenheid van zowel de leden als de werknemers van TVM. Toen ik pas binnenkwam snapte ik niet zo goed waarom de klanttevredenheid van TVM twee keer zo hoog is als bij de eerstvolgende concurrenten. Inmiddels is dat voor mij hartstikke duidelijk. Het verschil zit ‘m in de mensen, in ónze mensen in relatie met de mensen bij onze leden. Zij zijn rationeel en emotioneel verbonden met onze klanten en onze sector. Wij hebben geen polisnummers. Als er een klant belt dan kennen we de voornaam. Ik wil niet zeggen dat andere verzekeraars zich niet verbonden voelen met hun klanten, maar bij TVM snappen we beter dan andere verzekeraars de vraagstukken van onze klanten. Als er iets ergs gebeurt bij een klant, dan weten we dat. Dan zoeken we contact. Als je iemand beter kent, beter begrijpt, dan scheidt dat een band. Ik ben er

‘Ik merk dat de sector er beter op komt te staan’

gedurende het eerste jaar achter gekomen dat onze mensen oprechte zorg hebben voor onze klanten.”

#### *Welke veranderingen heb je in je eerste jaar gezien?*

Verwoest: “Ik zie dat de logistiek in toenemende mate aan belangrijkheid en waardering aan het winnen is. We zitten overigens nog lang niet op het niveau dat zou moeten, maar er is een kentering. Dat geldt zowel voor de



binnenvaart als voor het wegtransport. Kijk, vorig jaar heb ik in een spontane bui gezegd dat transport zoiets is als gas, water, licht en internet. Het is er en we nemen het als vanzelfsprekend aan. Maar de oorlog in Oekraïne heeft ons geleerd dat bijvoorbeeld gasleveringen niet meer zo vanzelfsprekend zijn. Zoals ook de schaarste aan capaciteit op de weg en op het water steeds groter worden. Om maar niet te spreken van het gebrek aan personeel. In het verleden was het zo dat de sector kon tekenen bij het kruisje, want er was overcapaciteit en grote concurrentie. Nu beseffen opdrachtgevers dat logistieke bedrijven steeds vaker een belangrijke sparringpartner zijn bij hun vervoersvraagstukken. En ook in de verduurzaming kunnen de opdrachtgevers van onze leden nog meer samenwerken. Ik merk dat de sector er beter op komt te staan, want zonder logistiek gaat het niet. Twee dagen de winkels niet bevoorraden en we hebben een landelijk probleem.”

Nog niet alles is echter goed geregeld, weet de bestuursvoorzitter. Zo verdient de positie van de chauffeur als onmisbare schakel in het logistieke proces in zijn ogen echt nog verbetering. Hij noemt de beschikbaarheid van een toilet voor chauffeurs als voorbeeld. “Het komt regelmatig voor dat een wc voor de chauffeur niet fatsoenlijk geregeld is. Dat verbaast mij nog altijd.”

#### *Hoe ontwikkelen de logistieke bedrijven zich in die lastige marktomstandigheden?*

Verwoest: “Het gaat financieel gezien prima in de hele sector, de prijzen zijn door de omstandigheden ook goed. Dat zien we ook in de binnenvaart en niet alleen door de lage waterstanden. We zien bijvoorbeeld dat er partijen actief zijn om binnenvaartschepen op te kopen om zo het graan uit Oekraïne te kunnen vervoeren. Dat leidt tot verdere schaarste en tot meer werkdruk. Net zoals we te maken hebben met chauffeurs- en vrachtwagentekorten. Die ontwikkeling wordt verergerd door de vergrijzing onder chauffeurs,



dus daar zullen we nadrukkelijk op moeten sturen.”

*Meer vervoerskilometers betekenden in het verleden ook altijd hogere schadelasten. Is dat nog zo?*

Verwoest: “Opvallend is dat dit verband op dit moment nog niet zichtbaar is. We hebben een gezonde verhouding tussen schadelast en premieopbrengsten en de combined ratio is op dit moment gezond en duurzaam. We hadden verwacht dat we na de coronapandemie snel weer op het oude schadeniveau zouden zitten. Toegegeven, de schadelast per geval is toegenomen, maar dat komt door de inflatie en hogere letselschades. Auto’s worden steeds geavanceerder en duurder. Maar de frequentie van schades is nog steeds lager. Dat komt mede doordat we flink hebben geïnvesteerd in preventie. Verder is de maximumsnelheid in 2020 tijdens corona teruggebracht naar 100 kilometer per uur. En we zien ook dat het thuiswerken en de spreiding van de drukte op de weg effect hebben op de schadefrequentie.”

*Je noemde de inflatie. Baren de prijsstijgingen grote zorgen?*

Verwoest: “Ja! De inflatie raakt alle primaire levensbehoeften en daar gaat ook de logistiek last van krijgen, niet alleen qua brandstofprijzen en andere energielasten. Inflatie werkt door in alle geledingen. Kijk bijvoorbeeld naar de toenemende schadelasten per geval, maar ook naar de lonen die zullen stijgen, naar de toenemende ziektekosten bij letsel, naar het herstel en de vervanging. Nieuwe vrachtauto’s zijn niet meer te krijgen en op zijn vroegst volgend jaar of het jaar daarna leverbaar. En het prijskaartje staat niet eens vast, kan zo maar tienduizenden euro’s hoger liggen. Maar ja, je hebt toch nieuwe auto’s nodig en er is momenteel niks te koop.”

*TVM is erg betrokken bij de energietransitie. Hoe verloopt die in de logistiek?*

Verwoest: “De snelheid is erg afhankelijk van de vraag in welke sector je actief bent of in welke keten je zit. Je ziet dat een aantal ondernemers heel vooruitstrevend en vanuit overtuiging bezig is met zero emissie. Kijk bijvoorbeeld naar de detailhandel in de grote steden. We hebben transporteurs die in de keten heel goed kunnen samenwerken met grootwinkelbedrijven die zeggen: wij willen dat onze goederen zero emissie worden afgeleverd en we willen dat jullie dat ook gaan doen. Hoe sneller dat proces gaat, hoe eerder we ook qua kosten een level playing field krijgen in de stadsdistributie.

Toch blijven er voorlopig nog praktische problemen bestaan, want we worden beperkt door de infrastructuur. Je kunt wel van alles willen, maar uiteindelijk moet je de elektrische voertuigen kunnen laden. Op dit moment zie je dat de prijzen van bijvoorbeeld LNG schrikbarend stijgen en daarmee de businesscase van veel klanten bij de aanschaf van de wagen totaal niet meer klopt.

‘Als er iets ergs gebeurt bij een klant, dan weten we dat’

Hier moet ook de overheid rekening mee houden, want op deze manier zet je een rem op de verduurzaming. Als je doelen stelt moet je die ook faciliteren. TVM wil de klanten zo goed mogelijk helpen en adviseren. Hoe kan je elektrische voertuigen het beste inzetten? Wat is het beste moment om te kopen? En waar? De lange afstanden geven voorlopig nog wel praktische problemen. Maar de sector is adaptief en innovatief, die gaat daar gewoon naartoe. Die overstap moet wel gefaciliteerd worden door de overheid, omdat het om grote investeringen op de lange termijn gaat.”

*Belangrijke slotvraag: je zei bij jouw aantreden in september 2021 dat je het chauffeursrijbewijs zou gaan halen en daar begin 2022 mee zou beginnen. Zit-ie al in de knip?*

Verwoest glimlacht en verontschuldigt zich: “Ik heb net voor de zomer mijn eerste rijles gehad. Eerlijk gezegd heb ik het een beetje onderschat. Ik dacht dat ik best goed kon autorijden, maar een vrachtauto besturen is gewoon serieus werk. Ik heb hierdoor nog meer respect gekregen voor het vak van beroepschauffeur. Ik ben tijdens die eerste les ook wel een beetje geschrokken hoe andere weggebruikers met mij als aankomend vrachtwagenchauffeur omspringen. Die wagen is breed, je zicht is slecht, je remweg is anders en alles en iedereen krioelt om je vrachtwagen heen. Voor dit najaar staat de theorie-toets op het programma, waarna ik volgend jaar verder kan gaan met de praktijklessen. Ik kan trouwens de achterban in de binnenvaart geruststellen. Mijn vaarbewijs heb ik wel.”

# Kerststad Valkenburg krijgt impuls door donatie TVM foundation

**In het centrum van Valkenburg ontving Gert Veenhuizen, voorzitter van Kerststad Valkenburg een cheque van de TVM foundation uit handen van Joop Atsma, voorzitter van de TVM foundation. Met deze bijdrage kan de wagen voor de jaarlijkse kerstparade weer vernieuwd worden.**

Gert Veenhuizen, voorzitter van de Stichting Kerststad Valkenburg: "Wij zijn zeer ingenomen met de bijdrage van de TVM foundation. Het is een mooie impuls en stimuleert de vrijwilligers om door te gaan." Het Geulstadje Valkenburg is van 18 november 2022 tot en met 8 januari 2023 weer van onder tot boven in kerstsfere gehuld.

Valkenburg aan de Geul heeft een moeilijke periode achter de rug. Het coronavirus en de overstromingen van vorig jaar heeft diepe sporen nagelaten. De vrijwilligers hebben desondanks niet opgegeven en werken hard aan het programma van Kerststad 2022.

Voorzitter Veenhuizen hoopt ook dat het gemeentebestuur van Valkenburg aan de Geul voluit achter de plannen blijft staan en meewerkt om de evenementen alle ruimte te geven. "Onze vrijwilligers, ondernemers en vooral mensen hier verdienen dat."

### 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 met een blijvend karakter.



## Jubileum Hillie Hoogeveen



In augustus was Hillie Hoogeveen, onze relatiebeheerder bij Verkoop Scheepvaart, 40 jaar in dienst! In 1982 trad Hillie in dienst bij Maatschappij Zeevaart, de voorloper van SON scheepsverzekeringen, en sinds de fusie in 2012 bij TVM verzekeringen. Hillie werd op deze warme zomerse dag in

het zonnetje gezet door haar collega's.

Ook de redactie van de TVM Scheepvaart kan altijd op Hillie rekenen. Elke editie zorgt ze voor de nodige ondersteuning.

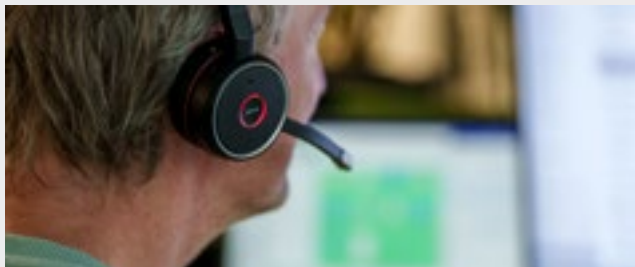
Hillie, van harte gefeliciteerd met je 40-jarig dienstverband en bedankt voor je jarenlange inzet!



Meer informatie over de initiatieven, de voorwaarden en over hoe u een aanvraag indient, vindt u op [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl)

## Schade melden

Heeft u schade aan uw binnenvaartschip of pleziervaarttuig? Of zelf schade aan derden veroorzaakt? Neem dan zo snel mogelijk contact met ons. Wij zijn 24/7 bereikbaar op 0528 29 27 50.



## Vlag TVM

Heeft u nog geen vlag of wimpel van TVM? U kunt deze bestellen op [www.tvm.nl/scheepvaart](http://www.tvm.nl/scheepvaart).

# ‘Bewijs dat maar eens!’

**“Nee hoor, ik heb helemaal niet met jou afgesproken dat ik jouw schip zou kopen. Niet ik, maar jij hebt juist verkeerd gevaren; je had mij voor moeten laten gaan. De reparatie van de keerkoppeling is volgens de normen uitgevoerd, we hebben geen fout gemaakt. Bewijs het maar eens!”**

Zo gaat dat. Partijen blijken heel anders tegen een bepaald punt aan te kijken. De vraag rijst dan wie wat moet bewijzen, en hoe. Bewijzen (in een civiele procedure) is een bepaald feit aannemelijk maken. Het doel is om de rechter, die over de zaak oordelen moet, van dat feit te laten uitgaan, daarop zijn beslissing te laten baseren. Absoluut bewijs is niet nodig. De rechter moet een redelijke mate van zekerheid krijgen over het feit dat bewezen moet worden.

‘Wie moet wat bewijzen, en hoe’

De partij die zich beroept op rechtsgevolgen van door haar gestelde feiten, draagt de bewijslast van die feiten, zo zegt de wet. Dus als partij A wil dat partij B de koopsom van A's schip betaalt, dan moet A bewijzen dat hij zijn schip voor die koopsom aan B heeft verkocht. En als de scheepseigenaar van de werf schadevergoeding wil, dan moet de scheepseigenaar aannemelijk maken dat de werf een fout heeft gemaakt en dat hij daardoor schade heeft geleden.

## Processuele waarheid

De wet bepaalt ook dat de rechter feiten die door de ene partij zijn gesteld en door de andere partij niet of niet voldoende zijn betwist, als vaststaand moet beschouwen. Als B in het voorbeeld van zojuist niet voldoende bestrijdt dat hij met A een koopovereenkomst heeft gesloten, dan staat die koopovereenkomst vast. Dat onderstreept dat in een civiele procedure niet de absolute of ‘echte’ waarheid beslist is, maar een processuele waarheid: een gesteld en niet voldoende betwist feit is – in beginsel – waar.

Bewijs kan op allerlei manieren worden geleverd. Het is aan de rechter om te beoordelen of hij een bepaald bewijsmiddel voldoende overtuigend vindt, voldoende bewijskracht vindt hebben.

Zo kan de rechter een verklaring van een getuige voor waar aannemen omdat de verklaring voldoende gedetailleerd en

logisch is, of juist als ongeloofwaardig terzijde schuiven, als het verhaal rammelt. Een ondertekende overeenkomst is uiteraard een sterk bewijsmiddel, maar ook aan whatsappjes kan bewijs worden ontleend. En dan zijn er ook nog regels over de waardering van bepaalde bewijsmiddelen. Een getuigenverklaring van een partij die de bewijslast heeft, wordt bijvoorbeeld als minder betrouwbaar aangemerkt, terwijl de bewijswaarde van een notariële akte hoog is.

Taaie – en wellicht saai – materie? Misschien, maar wel zo belangrijk. Wie de bewijslast draagt, draagt ook het bewijsrisico, het risico dat de feiten die voor toewijzing van de vordering nodig zijn, niet komen vast te staan. Dan kun je wel alle gelijk van de wereld hebben, maar toch moeten fluiten naar je geld.



**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



**Verhoogd overliggeld in de scheepvaart. Hierover worden regelmatig vragen gesteld. Hoe is dit in Nederland geregeld? Satish Toekoen, jurist bij TVM rechtshulp, geeft antwoord op deze vragen.**

## 1. Wat wordt bedoeld met overliggeld?

“Bij het aangaan van een reis wordt lichtijd overeengekomen. Wanneer deze lichtijd is verstreken, is er sprake van overligdagen. Je hebt dan recht op overliggeld, mits de scheepseigenaar niet verantwoordelijk is voor het overschrijden van de lichtijd. Het recht op overliggeld is wel afhankelijk van het charter dat je hebt afgesloten. Ook is van belang om te weten welk recht van toepassing is bij het laden of lossen. Deze vragen hebben betrekking op de Nederlandse wetgeving.”

## 2. Wanneer kan een beroep worden gedaan op verhoogd overliggeld in Nederland?

“Volgens het Nederlandse binnenvaartrecht kan de scheepseigenaar aanspraak maken op een schadevergoeding wanneer het laden of lossen langer duurt dan de overeengekomen laadtijd en de bedongen overlichtijd. Is er geen overlichtijd overeengekomen, dan zegt de wet dat de overlichtijd vier dagen is. Dit wordt in de volksmond ‘verhoogd liggeld’ genoemd.”

## 3. Welke schadevergoeding kan je claimen?

“De schadevergoeding is beperkt tot de directe schade. Wat de directe schade is, is afhankelijk van de situatie. Waar onder andere aan kan worden gedacht is bijvoorbeeld extra verbruikte gasolie en havengelden. Wanneer gevolgschade is geleden, bijvoorbeeld het missen van de aansluitende reis, dan komt deze schade niet voor vergoeding in aanmerking.”

## 4. Wat is gebruikelijk in de praktijk?

“In de binnenvaart is het gebruikelijk dat wordt gekeken naar de gemiddelde inkomsten (per dag) over de voorafgaande periode. Als die inkomsten hoger zijn dan de liggeldvergoeding volgens de Nederlandse wet - dat op de charter is afgesproken - kan de scheepseigenaar een schadevergoeding vorderen.”

## 5. Wat kan TVM rechtshulp hierin voor de schipper betekenen?

“Voordat je een aanvraag voor een schadevergoeding schriftelijk kenbaar maakt bij de bevrachter, adviseer ik de verzekerde eerst om in overleg te treden met de bevrachter. Vaak kan in goed overleg een compromis wordt bereikt. Mocht dit niet lukken en heeft u een rechtsbijstandsverzekering bij TVM? Neem dan contact met TVM rechtshulp op telefoonnummer 0528 - 29 25 55”



# ‘Uitgelezen kans om mensen warm te maken voor de binnenvaart’

Vanwege de coronapandemie had Zwijndrecht drie jaar moeten wachten om de tweede editie van de Binnenvaartdagen te kunnen organiseren. In september was het eindelijk zover. Het publieksevenement om mensen kennis te laten maken met de binnenvaartbranche kende een succesvolle doorstart.

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver

Het is vrijdagmiddag 9 september 11.55 uur als burgemeester Hein van der Loo zeer toepasselijk via een bootje voet aan wal zet in Zwijndrecht. Om klokslag 12.00 uur geeft de burgemeester op een groot podium, na de zegen van een aalmoezenier, het officiële startsein voor de tweede editie van de Binnenvaartdagen; een drie dagen durend publieksevenement om mensen kennis te laten maken met de binnenvaart. Behalve educatie en voorlichting is er dezer dagen ook volop vertier in Zwijndrecht met entertainment en live muziek.

In 2019 beleefden de Binnenvaartdagen hun eerste editie. De zeer geslaagde vuurdoop – destijds ver-

Het maakt burgemeester Van der Loo van Zwijndrecht een trots man. “In 2019 waren de Binnenvaartdagen al één groot feest, en nu bij de tweede editie zijn we flink gegroeid dus dat belooft veel goeds”, zegt Van der Loo. “Dit is een evenement van en voor iedereen. Binnenvaart zit in ons dna. In Zwijndrecht wonen veel mensen uit de binnenvaart, al generaties lang. Hier zit industrie die de binnenvaart steunt en nodig heeft en dit is een evenement voor inwoners, voor ondernemers, voor onderwijsinstellingen; hier komt iedereen samen. Het is één grote plaats van ontmoeting en daar ben ik echt trots op”, aldus Van der Loo.

Op de vraag waar hij het meeste naar uitkijkt hoeft de burgemeester niet lang na te denken. “OG3NE”, zegt hij onomwonden. De meidenband van drie zussen zal op zaterdagavond een spetterend optreden verzorgen.

## Samenwerking

Aan het Veerplein en de Euryzakade in Zwijndrecht hebben circa 75 ondernemers, organisaties en schoolinstellingen hun tenten opgeslagen om geïnteresseerden warm te maken voor de wereld van de binnenvaart. Van het Scheepvaart en Transport College tot een interieurwinkel voor de maritieme wereld en van een scheepsschroevenbedrijf tot de Scheepvaartkrant en wervingsbureaus.

Ook voor kinderen is er drie dagen lang van alles te beleven. Onder

begeleiding van professionele duikers kunnen ze – voorzien van een wetsuit – een duik nemen in een speciale watercabine, er is een Formule 1-simulator en met een brandweerspuut mag de jongste jeugd proberen de woorden ‘Brand blus je met water’ omver te spuiten.

## Uitgelezen kans

Rob Leussink, directeur van Koninklijke Binnenvaart Nederland, wijst op het belang van de binnenvaartbranche voor een betere zichtbaarheid. “Wij vinden het heel belangrijk om evenementen rondom de binnenvaart te organiseren. Dit is een uitgelezen kans om de binnenvaart te promoten bij mensen die er minder bekend mee zijn. Met de Binnenvaartdagen hopen we dat ze meer gevoel krijgen bij wat deze sector precies is en doet.”

Leussink ziet Zwijndrecht als de thuishaven van de binnenvaart. “Niet voor niets hebben we met onze nieuwe, gefuseerde branche-organisatie gekozen voor Zwijndrecht als vestigingsplaats, hier zitten we dicht bij het vuur.”

## Stoomsleeperboot

In de haven van Zwijndrecht vergapen liefhebbers zich tijdens de Binnenvaartdagen aan schitterende, historische boten. Stoomsleeperboot ‘Jan de Sterke’ uit 1913 is één van de pronkstukken. De bijzondere stoomboot uit Gorinchem staat sinds 2003 te boek als een ‘varend monument’ aangezien de boot is opgenomen in het register van Varend Erfgoed Nederland.

Matroos en penningmeester >

‘De regio laten zien hoe mooi de binnenvaart is’

spreid over twee dagen – smaakte in veel opzichten naar meer. De coronapandemie gooide echter roet in het eten waardoor pas drie jaar later de tweede editie kan plaatsvinden. Een doorstart die niet alleen veel grootser van opzet is – door het succes van de eerste Binnenvaartdagen én dankzij vele nieuwe sponsors – maar ook met drie dagen één dag langer te bezoeken is.



**Raymon Berkhout van Stichting Vrienden van de Binnenvaart**

Gerrit Tuil (83) en kapitein Wim van der Perk (77) zijn twee vrijwilligers die zich met liefde en plezier inzetten voor 'Stichting Stoomsleeptboot Jan de Sterke'. Voorzitter Van der Perk vertelt dat de ketel voor vertrek naar Zwijndrecht drie dagen lang moest worden opgestookt. "Er gaat 2.500 liter water in een kolengestookte Schotse Ketel", vertelt Van der Perk die al achttien jaar betrokken is bij de stichting. "Het moet heel geleidelijk aan worden opgestookt."

De kapitein geniet van het varen en

belangrijk voor onze inkomsten", zegt penningmeester Tuil. Na een grondige, twee jaar durende renovatie, is 'Jan de Sterke' sinds dit voorjaar weer in de vaart. Om meer inkomsten te genereren heeft de stichting besloten de historische boot niet alleen voor gezellige evenementen in te zetten. Sinds dit jaar is het ook mogelijk om as van overleden dierbaren te laten uitstrooien vanaf de stoomsleeptboot.

Op de Binnenvaartdagen is het in ieder geval een vrolijke bedoening. Behalve uit financieel oogpunt (de



van de oude technieken die komen kijken bij het varen met een stoomboot. "We staan met onze boot op veel maritieme evenementen, zoals havenfeesten, en we maken rondvaarten."

"Dat is zeker ook

stichting ontvangt een vergoeding voor haar aanwezigheid met de boot in Zwijndrecht) hopen Tuil en Van der Perk ook jonge vrijwilligers te werven. "Van onze zestien vrijwilligers hebben we één jonge jongen van 19 jaar. Maar daarna schiet de leeftijd meteen omhoog naar 56 jaar en de meesten zitten boven de pensioengerechtigde leeftijd", vertelt kapitein Van der Perk.

### Hoofdsponsor

Ondertussen is het tijdens een korte maar hevige regenbui gezellig druk geworden in de riante tent van de 'Stichting Vrienden van de Binnenvaart'. Deze stichting is na de eerste editie van 2019 van de grond gekomen en zag officieel in het najaar van 2021 het levenslicht. Inmiddels hebben zich al 75 bedrijven aangesloten als sponsor van de stichting die de hoofdsponsor is van de Binnenvaartdagen.

Voorzitter Raymon Berkhout van





de 'Stichting Vrienden van de Binnenvaart' kijkt vrijdagmiddag tevreden toe hoe de stroom mensen op gang komt. Direct na het openingssignaal – traditiegetrouw met een luide misthoorn – weten vooral senioren en schoolkinderen het binnenvaartfestijn te vinden. Later op de middag zijn alle leeftijden alom vertegenwoordigd. "Dat is zo mooi aan de Binnenvaartdagen", zegt Berkhout nadat de regenbui heeft plaatsgemaakt voor een waterig zonnetje. "Dit is echt een evenement voor jong en oud."

De 41-jarige Berkhout werkt sinds veertien jaar in de binnenvaart. "Ik ben opgegroeid in Zwijndrecht maar ik wist tot veertien jaar geleden niet hoe groot de binnenvaart hier is. Daar had ik eigenlijk nooit iets van meegekregen. Als ik veel eerder had geweten wat voor mooie branche de binnenvaart is, had ik misschien wel in de stuurhut gezeten", zegt Berkhout die in

het dagelijks leven directeur is bij scheepvaartbedrijf Dari Shipping Luxembourg Sarl in Luxemburg. "Daarom vind ik deze Binnenvaartdagen ook zo bijzonder; we kunnen de regio laten zien hoe mooi de binnenvaart is. We zullen er alles aan doen om dat deze dagen over te brengen."

Berkhout heeft samen met de zes andere bestuursleden grote ambities met de 'Stichting Vrienden van de Binnenvaart'. "In eerste instantie hebben we de stichting opgericht om geld op te halen voor de organisatie van de Binnenvaartdagen. Maar ons idee is nu om het veel groter te maken. Uiteindelijk willen we meer mensen in de binnenvaartsector krijgen, dat is echt het achterliggende doel. We willen mensen de wereld van de binnenvaart

laten zien, het imago verbeteren, projecten ondersteunen en we hebben ook plannen om scholen te gaan bezoeken. Verder starten later dit jaar de opnames voor het tv-programma 'De Helden van Nu' waarbij medewerkers in de binnenvaart een promi-

'We hebben genoeg mooie plannen'

nente rol krijgen. We hebben genoeg mooie plannen", zegt Berkhout terwijl schuin tegenover zijn tent het schipperskoor Eb en Vloed het hoofdpodium betreedt om zeemansliederen ten gehore te brengen. <



# ‘Dat schipper-zijn zit nu eenmaal in ons’

Ruben Zeldenrust, een van de kapiteins op het motorvrachtschip ‘Deo Gratias’, is een geboren schipper. Hij en zijn broers kregen de liefde voor het varen mee van hun ouders. Impressie vanuit het Westelijk Havengebied in Amsterdam, waar de geboren Fries geregeld aanmeert. “Dit vak is zó mooi, zó onvoorspelbaar, zó speciaal.”

tekst: Dennis van Bergen

beeld: Glenn Wassenbergh



Een frisse, onbestendige ochtend in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Regendruppels dalen gestaag neer op het water, als Ruben Zeldenrust (33) een ladder uitgooit om zijn bezoek aan boord van zijn motorvrachtschip 'Deo Gratias' te laten. Zo dadelijk gaan hij en zijn collega's weer kolen laden die uiteindelijk in Duitsland afgeleverd worden. Maar nu, kort nadat het 183 meter lange gevaarte vanuit datzelfde land is aangemeerd, toont de geboren Fries zich ondanks alle drukte een waardig gastheer. "Koffie?," vraagt hij, wanneer hij zijn gasten naar de stuurhut heeft geleid. "Het is er weer voor, nietwaar?"

Voor diegenen die nog nooit een binnenvaartschip van binnen hebben gezien, is de aanblik imposant, de enorme laadruimten die straks weer gevuld gaan worden met kolen. Net zoals de huiskamers van de kapiteins

en twee matrozen, die verspreid over het schip te vinden zijn. Om nog maar te zwijgen over de machinekamer onderin, de ruimte waar de hoofdmotoren huizen. Voor Ruben daarentegen voelt de omgeving ronduit vertrouwd.

Voor zijn drie collega-kapiteins -zijn broers Hans en Jozua en Wilbert Peggeman- eveneens. Grofweg zes maanden per jaar is dit immers het domein waar hun leven zich afspeelt, gezien het ritme van twee weken op en twee weken af dat ze hanteren. "Weet je," zegt Ruben, terwijl hij zijn twee bezoekers rondleidt over het schip. "Het voelt echt als thuis hier. En je hebt ook alles wat je thuis hebt." Lachend: "Nou ja, bijna alles. Je sociaal leven wil er weleens bij inschieten wanneer je zo lang op het water vertoeft."

### Schippersgezin

Dat Ruben en zijn broers Hans en Jozua schipper zouden worden, stond goed beschouwd al in de sterren geschreven toen ze kind waren. Hun ouders, Piet en Ina Zeldenrust, hebben een indrukwekkende loopbaan achter de rug op het water. Decennialang voeren ze door Europa. Veelal zonder hun kinderen,

"Ik weet niet beter dan dat ik altijd heb geroepen dat ik mijn ouders, achterna wilde"

die doordeweeks op het schippersinterneet in Werkendam verbleven. Het had iets magisch, vonden de jongste Zeldenrust-telgen, de gedachte aan dat >

schip en hun ouders die door weer en wind het woeste water trotseerden.

En zo ervoeren ze het zelf ook, wanneer ze pa en ma tijdens schoolvakanties vergezelden tijdens hun tochten. De vrijheid, het avontuur, de aanblik van de natuur; als haast vanzelfsprekend werd de liefde voor het vak geboren. “Ik weet niet beter dan dat ik altijd heb geroepen dat ik mijn ouders achterna wilde”, vertelt Ruben. “Het vak van schipper is zó mooi, zó onvoorspelbaar, zó speciaal. Als je daar eenmaal mee in aanraking bent gekomen, wil je niet anders meer. Je weet het nooit in het leven, maar het moet gek lopen wil ik ooit een gewone

kantoorbaan gaan doen. Daarvoor is dit leven veel te mooi.”

Moeiteloos somt Ruben de plaatsen op die zijn schip achtereenvolgens aandoet wanneer koers wordt gezet naar Mannheim of Karlsruhe, de Duitse steden die bovengemiddeld vaak als eindbestemming dienen voor de voorraden kolen, grind of sojabonen. Vanaf hier, de Amsterdamse haven, gaat de route langs Utrecht, Tiel, Nijmegen, Emmerik om vervolgens de grens over richting Duisburg te gaan. Circa zestig uur neemt de tocht over de Rijn in beslag. En steeds weer is het, ondanks het harde werken, genieten. “Vooral met dit weer is

het prachtig om het schip te besturen”, zegt Ruben, die zijn diploma behaalde aan het Scheepvaart en Transport College in Rotterdam. “De mist, de regedruppels die tegen het raam aan kletteren; het is een fraai gezicht. Ook mooi: onder een fel zonlicht bergen in de verte zien opdoemen. Echt, al die elementen bij elkaar maken dit het mooiste beroep op aarde.”

Maar, Ruben haalt het steeds weer aan, het is óók aanpoten. En niet alleen het schip besturen, waarbij de kapiteins elkaar om de zes uur afwisselen, vergt inspanning. Daar omheen is er eveneens altijd wel een karweitje dat wacht. “Het dek schoonmaken,



## MILIEULABELS

In de binnenvaart zijn er twee milieulabels: de Green Award (sinds 2011) en het Binnenvaart emissielabel (nieuw initiatief). Ruben Zeldenrust en zijn collega-kapiteins beschikken op hun schip over eerstgenoemd label. Om precies te zijn de zilveren variant ervan, naadloos passend bij de 'schone' motoren die in het schip liggen: twee CCR-2 Caterpillar-motoren, type 3512, met een pk-kracht van 1520. "Het voordeel van dit label is dat je bij het aanleggen in de havens een korting krijgt van doorgaans tien procent", legt Ruben uit.

"Van de circa 550 euro die je gewoonlijk per keer zou betalen, scheelt dit op jaarbasis behoorlijk wat." Het label, dat 1400 euro kost en twee tot drie jaar geldig is, wordt toegekend op basis van talloze criteria. Bijvoorbeeld: is er ledverlichting aan boord? Wordt er eens in de zoveel tijd een brandoefening gedaan? Is de machinekamer schoon? En zo zijn er nog tal van zaken waarvoor door onafhankelijke beoordelaars punten worden uitgedeeld.

"Hoewel verladers dit label niet vereisen, zijn we niet blind voor de ontwikkelingen op het gebied van milieu. Daar denken we graag in mee", stelt Ruben. Een gouden variant van de Green Award, die wordt uitgedeeld bij het hebben van een Stage V-installatie (met uitlaatgasreiniging) of de elektrisch aangedreven motor, is op dit moment moeilijk haalbaar voor 'Deo Gratias'. Eenvoudigweg omdat een elektrisch aangedreven motor, stelt hij, 'te weinig vermogen heeft om de rivier naar Duitsland op te gaan'.

"Voor het binnenlandse werk, dat vaak op stilstand water plaatsheeft, geloof ik daar wél in. Al vraag ik me af of de stroom die daarvoor gebruikt wordt ook werkelijk 'groen' opgewekt is." Wat de toekomst brengt op dit vlak, vindt Ruben daarom moeilijk te voorspellen. "Misschien dat Stage V-motoren op termijn verlangd worden door de overheid. Maar zeker is dat nog niet. We wachten de ontwikkelingen maar af, voordat we grote uitgaven gaan doen. Dat we met het hebben van de Green Award nadenken over onze eigen 'voetafdruk', staat in elk geval vast."



ervoor zorgen dat het schip goed in de verf blijft staan, de boekhouding waarmee je te maken hebt; stilzitten is er in dit werk zelden bij", erkent de in het Friese Lemmer woonachtige schipper. "Er is altijd wat te doen."

### Green Award

De middag staat op het punt om de ochtend in te halen, als Ruben voorgaat naar de machinekamer. In de meest letterlijke zin het kloppende hart van het schip. Al was het maar omdat hier, een stukje woestijnklimaat in een verder aangenaam verwarmde omgeving, twee CCR2 Caterpillar-motoren type 3512 ronken met een pk-kracht van 1520. Hoewel hij zijn broer Hans de meest technische van het stel noemt, is enige technische kennis ook hem niet vreemd. "Ik kom er altijd wel uit als er wat gedaan moet worden."

Over de motoren gesproken: het is voor een groot deel aan deze krachtige kanonnen te danken dat het schip het milieulabel Green Award mag dragen (zie kader). "We vinden het belangrijk om wat bij te dragen aan het milieu", zegt Ruben. "Met deze relatief schone motoren leveren we die bijdrage. Dat geeft een goed gevoel."

Hier, in de vandaag zo onstuimige hoofdstad, is het een mooi gezicht, de wijze waarop Ruben gepassioneerd over zijn vak vertelt. Tenminste zo mooi: de door zijn ouders bedachte naam van het schip, die tijdens het gesprek geregeld ter sprake komt. 'Deo Gratias' betekent 'Dank aan God', passend bij de religieuze inborst van de familie. Vandaar dat Ruben en zijn broers de naam intact hebben gelaten, toen zij het stokje twee jaar geleden definitief overnamen van

hun ouders. Grote vraag: gaan zij het net zo lang volhouden als degenen die hen de liefde voor het vak met de paplepel ingoten?

"We denken na over onze eigen 'voetafdruk', dat staat vast"

"Ik vermoed dat we nog wel enige tientallen jaren op het water te vinden zijn, ja", antwoordt Ruben, kort voordat hij en zijn collega's de kolen gaan laden voor hun volgende tocht naar Duitsland. Lachend: "Dat schipper-zijn krijg je er nooit meer uit. Het zit nu eenmaal in ons." <



JUDITH GROEN VERTELT OVER HET BINNENVAARTLEVEN

# ‘Ik kan ook erg genieten van het leven aan de wal’



Als kinderen van schippersfamilies leerden ze elkaar kennen op het internaat in Rotterdam. Sinds 1999 runnen Rinus en Judith Groen gepassioneerd hun eigen onderneming, de laatste vijftien jaar in de binnenvaart met de 110 meter lange Cygnus. “Wij liggen nooit stil.”

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Matty van Wijnbergen, Judith Groen en @Media-Creators



Haar afkomst is bij een eerste blik op de keukentafel meteen duidelijk. Kruidkoek, een kartonnetje Friesche Vlag en, zoals Judith Groen-Feenstra dat zelf noemt, “ouderwetse pruttelkoffie”.

Zeventien jaar geleden keerde ze vanuit Papendrecht terug naar de provincie van haar wortels; waar haar ouders en vrienden wonen. Een buitenwijk in Lemmer – dorp aan het water met ruim tienduizend inwoners – werd vanaf dat moment hun uitvalsbasis en die beslissing is goed geweest, zegt Judith. “Ik zou nooit in een grote stad kunnen aarden. Ik hou best wel van een beetje reuring, maar dan is Sneek groot genoeg.”

### Passagiersvaart

Rinus (51) en Judith Groen (50) stammen allebei uit een schippersfamilie. Het eerste werkzame deel van hun

van Rinus werden mede-eigenaar.

Judith: “Ik had altijd gezegd: ik wil niet permanent gaan varen. Maar ik deed wel de horeca aan boord, dat lag mij goed. Die periode had echt zijn charme: oma’s met plooirokken en opa’s met gleufhoeden in de salon waar nog gerookt mocht worden. Om twaalf uur ging de jonge jenever rond. We organiseerden bingo-avondjes en excursies. Ik denk dat je dat zelden meer meemaakt. Alles moet groot, groter, grootst. Het is een heel ander wereldje geworden.”

Ondanks die prettige ambiance hield hun bedrijfsvoering op de Patria geen stand. Judith: “Ik deed de financiële zaken. Het werk was niet winstgevend, het ging met ups en downs. We waren inmiddels getrouwd, hadden twee dochters, konden niet zo doorgaan. Er kwam een koper en we hebben het schip direct van de hand gedaan.”

Rinus bleef daarna een tijdje actief in de passagiersvaart. Judith en de kinderen vonden hun ritme aan de wal. Maar de wil om zelfstandig te zijn was sterk. Via de connecties van haar vader kregen ze in 2006 de kans een motorvrachtschip – casco – uit China te halen.

“Rinus deed het aanvankelijk samen met zijn ouders; hun aanwezigheid voelde voor ons vertrouwd. Ze begonnen met containervervoer. Tot 2011 draaide het redelijk. Maar we moesten steeds meer zakken met de prijs. Iedereen voelde de pijn van de

crisis. Rinus kreeg last van stress. Op het laadruim hadden we ook nog geen luiken. We zeiden: als we geld willen verdienen met droge lading, zullen we die er toch op moeten leggen. We zijn gaan rekenen en ik heb ook als de sode-mieter mijn papieren gehaald. Niet omdat ik het zo leuk vond, maar als je je onderneming probeert te redden moet je toch iets. Het was erop of eronder. Ik wilde niet een heel bedrijf ten onder laten gaan omdat ik zo eigenwijs ben.”

### Klapper

In september 2012 sprong ze erbij. Sindsdien varen ze zonder schoonouders, maar met twee matrozen van hot naar her. Ze hebben net een uitstekend jaar achter de rug. “De prijzen waren zo vreselijk goed dat iedereen het water bij wijze van spreken tot karnemelk gevaren heeft. Ondanks de coronacrisis draaiden we gewoon lekker door. Eindelijk, zeiden we tegen elkaar, we zijn er...”

Tijdens het gesprek in Lemmer is Rinus op weg naar Nürnberg. Judith zal zich enkele dagen later bij hem voegen. “Wij liggen nooit stil. Als je weet dat je dinsdag leeg bent, wil je woensdag weer kunnen laden. Waarom zou je een tussenpauze nemen? Juist nu wil je geen moment verliezen. Staat de prijs Rinus niet aan, dan zou hij daar zomaar twee dagen kunnen blijven liggen. Hij houdt zijn poot stijf, er komt altijd wel wat uit de lucht vallen. Dat is typerend voor deze tijd. Van collega’s horen we

‘Als je weet dat je  
dinsdag leeg bent,  
wil je woensdag  
weer kunnen laden’

gezamenlijke leven op het water speelde zich tussen 1999 en 2004 af in de passagiersvaart. Ze kochten de Patria, een iconisch schip uit 1940 waar plaats was voor 68 gasten. De ouders





“Ik kan ook erg genieten van het leven aan de wal. Vier dagen per week stond ik in een British pub in Lemmer. Ik werkte op school mee als hulpmoeder, had mijn sport en was er als de kinderen thuiskwamen. Toen ik Rinus moest gaan assisteren, stelden mijn ouders voor die pubers vier jaar in huis te nemen. Het was heel mooi dat we het zo konden oplossen, omdat onze keuzes niet ten koste mochten gaan van hun eigen wensen. Rinus heeft een prachttijd op het internaat gehad en ik kijk er ook met plezier op terug. Maar die meiden zeiden: ‘We hebben altijd bij jou aan tafel gezeten.’ Ze wilden dat familiegevoel vasthouden.”

### Toekomst

In het kader van de laatste emissie-eisen (Stage V) koos het echtpaar Groen bij het begin van dit jaar voor een nieuwe CCR2-motor. Ook zijn ze aangesloten bij de Green Award. Daarmee is de toekomst van het schip op het gebied van verduurzaming bestendigd. Een goed moment om de Cygnus bij een makelaar te koop aan te bieden, dachten ze. Ze schreeuwen het niet van de daken, want een vastomlijnd plan ligt er niet en doorvaren in de huidige tijd is evenmin een straf.

“We hebben nog een jaar of tien voor de boeg, dan hebben we onze uurtjes wel gemaakt”, mijmert Judith. “Maar in principe zullen we op de Cygnus ons pensioen niet halen. Misschien konden we een ander schip terug. Of we

stoppen helemaal en gaan aan de wal verder. Eigenlijk is het een luxe situatie. Rinus zal in elk geval niet vanaf zijn zestigste thuis blijven zitten; dat zit in de aard van het beestje. Mijn schoonvader is ook een workaholic.

‘De afgelopen jaren zijn best pittig geweest’

Die is 76 en lost nog steeds af in de passagiersvaart. Ach, het hangt nog lekker in het midden. Staat er volgende week een koper op de stoep, dan popt er vast wel een idee op.”

Die veerkracht is een familietrekje. “De afgelopen jaren zijn best pittig geweest. Maar daar kom je weer sterker uit. Als ik even een dip had, ging ik naar mijn ouders. Ook zij hebben vroeger diepe dalen gekend. Mijn vader was dan heel stellig. ‘Meid, het is nog nooit zo donker geweest of het wordt weer licht.’ Die wijsheid heb ik altijd voor ogen gehouden. Je kunt het bijltje erbij neergooien, maar dat is de makkelijkste klap. Je kunt ook doorknokken en hier en daar wat bezuinigen. Oké, we hebben niet de grootste luxe en dikste vakanties gehad. Maar aan de andere kant denk ik: er is nooit een dag geweest waarop we geen brood meer konden eten. Dus waar piepen we over?”

dezelfde verhalen. We kennen mensen die hun schip te koop hadden gezet maar toch weer zijn gaan varen. Er is duidelijk sprake van een piek en die moet je pakken.”

Er zal niettemin een dag komen dat hun familiebedrijf eindigt, aangezien de inmiddels volwassen dochters Renée en Daphne niet in hun voetsporen treden. “Die komen nu vooral aan boord om te relaxen”, glimlacht Judith, die constateert dat de schippersfamilies sowieso met uitsterven bedreigd worden.



## CYGNUS

Cygnus betekent zwaan. Judith Groen koos die naam op gevoel. “Mijn ouders hadden een schip dat Alcyon heette: ijsvogel. Toen we samen met mijn schoonouders ons eerste schip kochten, pakte ik de Dikke Van Dale erbij. De C als beginletter vond ik mooi en zo kwam ik bij Cygnus uit. Maar de Patria was als heel lang een begrip in de passagiersvaart en dat hebben we zo gelaten. Toen we ons tweede schip kochten in China, moest er nog wel een naam op. Dus dat was toen niet zo moeilijk.”

beeld: ©Media-Creators

# ‘Elektrificatie ook in de scheepvaart onomkeerbaar’

De maritieme sector moet de totale uitstoot aan broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen fors verminderen. In 2030 moeten maar liefst 150 binnenvaartschepen voorzien zijn van een nul-emissie aandrijflijn. Die doelstelling staat in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens van juni 2019.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Matty van Wijnbergen

**B**ij dat streven is elektrificatie van het grootste belang. De overstap van verbrandingsmotoren op elektrische aandrijving is niet zo eenvoudig en brengt specifieke risico's met zich mee. "Vooral voor oudere schippers kan dat best een uitdaging zijn. Nu hoeven we het niet meteen morgen voor mekaar te hebben, maar we gaan die kant beslist op. Het is onomkeerbaar", stelt Jaap Kriele, scheepsexpert van de afdeling scheepvaart bij TVM.

Over het algemeen is volgens Kriele de scheepvaartsector geschoeid op oude leest. "De meeste schippers hebben olie onder de nagels, zoals een boer aarde onder de nagels heeft. Dan is het niet zo eenvoudig om hem te vertellen dat hij het anders moet doen. Dat begrijpt hij ook wel. Maar het is

meer open staat voor elektrificatie. Die heeft doorgaans meer kennis van zaken en ervaring. De moderne schipper beseft dat je door elektrificatie de efficiëntie verhoogt en de risico's verlaagt, weet Kriele. Toch zijn naar zijn oordeel aan de omschakeling risico's verbonden. "Het varen met een elektromotor gaat resulteren in een flinke toename van elektrische en elektronische componenten aan boord. Het verschil tussen een elektrische motor en een verbrandingsmotor is enorm. In een geëlektrificeerde machinekamer spelen heel andere dingen een rol dan in een machinekamer met een verbrandingsmotor."

## Andere risico's

Elektrische componenten hebben volgens Kriele andere risico's. "De omgeving van een elektromotor is bijvoorbeeld erg belangrijk voor wat betreft trillingen, vervuiling, temperatuur en vocht. Door vervuiling kan een hogere weerstand optreden. Er kan kortsluiting ontstaan. De moderne lithium-ion-accu's zijn oplaadbaar, maar gevoelig voor beschadiging. Door bijvoorbeeld contact met water, of door een te hoge- of lage omgevingstemperatuur. Het zijn weliswaar beheersbare risico's, maar je moet ze wel onderkennen. Je moet ze wel weten te tackelen. De schipper met olie onder de nagels moet straks weten hoe de elektronica dient te worden onderhouden. Dat is heel wat anders dan een oude machinekamer, waar een enorme

dieselmotor staat te stampen bij vijftig graden. De machinekamer met een elektromotor is een meer klinische machinekamer."

In dat verband wijst Kriele op het grote belang van onderhoud. "Een elektroniekkast, die dicht blijft, daarvan denk je: daar kan niks mee gebeuren. Maar die moet na een aantal jaren ook goed schoongemaakt en gecontroleerd worden. En niet even snel met de perslucht de boel schoonblazen. Want dan verplaatst je het stof alleen maar. Dat moet professioneel gebeuren. De risico's van elektrisch varen zijn anders dan van mechanisch varen. Ze zijn wel beheersbaar, ze vergen alleen een andere manier van denken."

Nog niet zolang geleden beweerden bunkeraars dat olie nooit opraaft. Daar waren ze heilig van overtuigd. Kriele: "Daar denken ze tegenwoordig wel wat anders over, denk ik. Vooralsnog heeft diesel het voordeel van een hogere energiedichtheid dan van accu's. Maar de accu's worden steeds efficiënter. Vroeger kon je met je mobiele telefoon vier uurtjes bellen. Dan was de batterij leeg. Tegenwoordig kun je er probleemloos 24 uur mee werken. De energiedichtheid van lithium-ion-accu's wordt steeds groter. Het opslaan van energie is altijd de grote uitdaging geweest. De actieradius van de eerste elektrische auto was vijftig kilometer. Bij de TU in Delft hebben ze nu een auto, die bijna onbepert kan rijden. Met zonnecollectoren op het dak van een lichte auto, dat wel. Als je dat beeld aan de horizon ziet, dan zijn er goede kansen voor de elektrische scheepvaart."

‘De risico's van elektrisch varen zijn anders dan van mechanisch varen’

best wel een dingetje. Schippers zijn niet achterlijk. Ze begrijpen goed dat dingen moeten veranderen, moderniseren. Juist deze beroepsgroep is over het algemeen goed op de hoogte."

Bij dat omschakelingsproces speelt het generatieverschil een flinke rol. Kriele weet dat de jongere schipper



## Waterstof

Naast elektrificatie van de motoren is er nog een andere interessante ontwikkeling, namelijk op het gebied van energievoorziening: waterstof. Kriele denkt dat waterstof als 'brandstof' goede kansen heeft. "Als we het alleen over voortstuwing hebben dan denk ik dat waterstof zelfs een hele grote kans heeft. Uiteindelijk zal er vast waterstof komen, maar dat hebben we nu zeker nog niet. In de scheepvaart loopt al een

'pilotproject', waarbij men waterstofunits in containers op schepen plaatst. Een schip vaart van A naar B en als hij in B is wordt de waterstoftank gewisseld. Het moet zich nog verder ontwikkelen, maar een en ander is momenteel in aanbouw."

"Uiteindelijk is een elektromotor een stuk onderhoudsvriendelijker dan een verbrandingsmotor. Kijk maar naar de elektrische auto's. In een Tesla zitten twee motoren met slechts enkele

lagers. In een verbrandingsmotor zitten honderden onderdelen. In de scheepvaart zitten we in traject, waar we nog niet klaar mee zijn. Uiteindelijk kan elektrificatie heel interessant zijn wat betreft de kosten. Dat zal ook mede afhangen van de energieprijzen. Verder denk ik dat we een enorme slag in verduurzaming maken en dat we in de toekomst veel minder afhankelijk zullen worden van landen, die ons wat minder gunstig gezind zijn." <



# Passie voor de binnenvaart

**TVM verzekeringen**

Van Limburg Stirumstraat 250  
HOOGEVEEN

☎ +31 (0)528 29 29 99

✉ info@tvm.nl

🏠 www.tvm.nl