

# TVM

## SCHEEPVAART

# ‘Op veel fronten een koppositie’

Minister Mark Harbers over verduurzaming

PLUS



**Martin van Laak:**  
‘Doorlopend een kwestie  
van keuzes maken’



**Henri Honkoop:**  
‘Vraag naar scheep-  
vaart toegenomen’



**Caroline Nagtegaal:**  
‘Zonder haven geen  
energietransitie’



10

## Goede reisvoorbereiding de helft van het werk

Bij het voorbereiden van een reis wordt de route van kade naar kade uitgestippeld. Schipper Martin van Laak en Bas de Bruin, adviseur preventie en risicobeheer van TVM, vertellen over hun ervaringen, over een goede reisvoorbereiding en hoe hiermee het aantal schadegevallen kan worden gereduceerd.



14

## ‘CONTAINERVERVOER VERANDERT EN BLIJFT DE KOMENDE TIJD VERANDEREN’

Henri Honkoop is eigenaar van Honkoop Barging in Rotterdam. Het bedrijf groeide in relatief korte tijd uit tot een erkende speler in de wereld van de binnenvaart.



20

## VAN VISSER NAAR SCHIPPER

Een portret van Robert Moors van de MS Dirkje. Voorheen was hij visser, maar alweer jarenlang binnenvaartschipper. “Je kunt de Urker uit Urk halen. Maar Urker blijf je, waar je ook bent. En dat trotse gevoel wil ik altijd uitdragen.”

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](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





33

### 'STORMEN ALS EUNICE GAAN WE VAKER ZIEN'

Begin dit jaar trokken in een tijdsbestek van vier dagen drie stormen over Nederland. Rob Jans, scheepsexpert bij TVM, geeft tips hoe stormschade in de beroepsvaart kan worden voorkomen.



26

### PORT OF ZWOLLE

Verlag van het Haven- debat over de ambitie om de vierde econo- mische topregio te worden.



30

### De Interieurzusjes

Zussen Inge Louwerse en Wimke de Vries to- veren het interieur van schepen en huizen om.

## VAN DE DIRECTIE



Op maandag 28 november bereikte ons het verdrietige nieuws dat Ad Bos, voormalig voorzitter van de Raad van Bestuur van TVM, is overleden. De heer Bos is 83 jaar geworden. Ook via deze weg wensen we zijn echtgenote Nel, zijn kinderen Arjan en Paul, hun echtgenotes en kleinkinderen alle kracht en sterkte toe bij dit verlies.

Op dit soort momenten sta je even extra stil bij het verleden. Hij heeft destijds op dyna- mische wijze de behaalde resultaten weten uit te breiden en de basis van TVM weten te versterken. Een basis waar we nu nog steeds de vruchten van plukken. Op 6 december bestond TVM verzekeringen 60 jaar. Een jubileum dat we in 2023 op verschillende manieren gaan vieren. Uiteraard ook samen u. En met al onze andere leden. Want TVM is er voor en door onze leden.

Mark Harbers, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, geeft in een uitgebreid inter- view zijn visie op de wereld van transport en logistiek van nu en die van de toekomst. Wat is zijn visie op de verdere implementatie van de verduurzaming? Hij staat stil bij de kansen en uitdagingen die er liggen onderweg naar zero emissie vervoer in Nederland.

'Het 60-jarig jubileum gaan we in 2023 op verschillende manieren vieren'

De regio Zwolle met zijn binnenhavens en logistieke knooppuntfunctie heeft de ambitie de vierde economische topregio te worden. Vergroening van weg- en watertransport biedt daarvoor mogelijkheden, maar er zijn ook bedreigingen. Europarlementariër Caroline Nagtegaal was een van de sprekers. TVM Scheepvaart was aanwezig bij het Havendeбат over de Port of Zwolle.

Daarnaast leest u een artikel over het belang van het maken van een reisplan. Niet enkel voor tankvaart, maar ook voor drogelading- en andere schepen wordt een goede reisvoor- bereiding meer en meer belangrijker. Een goed reisplan is van groot belang ter voorkoming van schades, zoals grondingen en brugaanva- ringen. Schipper Martin van Laak kijkt voor- uit op zijn reis van Zwijndrecht naar Keulen en neemt ons mee in zijn reisvoorbereiding.

Kortom, deze editie van de TVM Scheepvaart bevat weer een mooie mix van verhalen over onze prachtige sector. We gaan samen de laat- ste weken van 2022 in. Daarom wens ik u fijne feestdagen en een gelukkig en gezond 2023 toe.

Veel leesplezier!

Hendrik de Jonge  
directeur

COÖPERATIE



18

### TVM 60 JAAR

6 december 1962 werd Transportrisico opgericht. De naam werd in 1988 gewijzigd in TVM verzekeringen. Inmiddels 60 jaar voor en door de leden!



24

### TVM FOUNDATION

Stichting Dierenweide Oostergast Zuidhorn kreeg een donatie van de TVM foundation. Met deze bijdrage kan de speelplaats een upgrade worden gegeven.



25

### DE VIJF VRAGEN

Syward Couperus is manager Compliance bij TVM. Hij beant- woordt vijf vragen over integer gedrag en de 'Week van de Integriteit'.



25

### COLUMN PETER VAN DAM

Schadevergoeding moet de benadeelde partij terugbrengen in de oude toestand, niet in een betere toestand. Maar dat is makkelijker gezegd dan gedaan.

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.

Op 28 november is Ad Bos, onze voormalig voorzitter van de Raad van Bestuur, overleden. De heer Bos is 83 jaar geworden.

Ad Bos werd in februari 1972 benoemd tot adjunct-directeur voor economische, financiële en administratieve zaken van Transvemij. Twee jaar later volgde zijn benoeming tot directeur. In 1976 volgde hij de toenmalige hoofddirecteur op. Tot zijn pensioen in 2001 was hij de voorzitter van TVM verzekeringen.

Onze voormalige voorzitter heeft op dynamische wijze de behaalde resultaten weten uit te breiden en de basis van TVM weten te versterken. Een visionair, verbinder, vol temperament en goedlachs, dat is hoe we hem herinneren.

Ad Bos was een man met oog voor de maatschappij. Bevlogen, energiek en innovatief. Zo was hij bijvoorbeeld voorvechter van de verdubbeling van de N37 tussen Hoogeveen en de Duitse grens. Hij was ook een man met een groot hart voor de sport. Als initiator van in eerste instantie de Transvemij amateurwielerploeg en later de TVM wielerploeg zette hij TVM op de kaart in de sportwereld. Voor zijn inzet voor de maatschappij is Ad Bos onderscheiden tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

We wensen zijn echtgenote Nel, zijn kinderen Arjan en Paul, hun echtgenotes en zijn kleinkinderen alle kracht en sterkte toe bij dit verlies.

‘Zonder  
moeite  
wordt niets  
verkregen  
wat de  
moeite  
waard is’



## **Ad Bos**

1939 – 2022

voormalig voorzitter Raad van Bestuur TVM verzekeringen  
Officier in de Orde van Oranje-Nassau



# ‘Op veel fronten pakken we een koppositie’

Mark Harbers (53), sinds januari 2022 minister van Infrastructuur en Waterstaat, staat voor de opdracht om naast de zorg voor het waterbeheer en de infrastructuur ook de vergroening in de logistieke sector aan te jagen. Op verzoek van TVM geeft hij zijn visie op de verdere implementatie van de verduurzaming.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

“H et is top of mind bij ons”, opent minister Mark Harbers het gesprek over de verduurzaming. Daar waar zijn voor-

gangers zich volledig konden concentreren op de infrastructuur en het waterbeheer, daar heeft zijn ministerie de transformatie van fossiele naar emissieloze logistiek erbij gekregen.

Die transformatie is voor Nederland van vitaal belang. Harbers stipte afgelopen zomer in een toespraak over Nederland als Distributieland al aan dat “we als klein landje The Gateway to Europe zijn en een derde van de Europese goederen vervoeren”. Maar de bewindsman waarschuwde ook: “Er komt ook veel op ons af”.

De klimaatdoelen richting 2050 staan vast en zijn volgens Harbers “onomkeerbaar”. Ondernemers in de binnenvaart en in het wegtransport krijgen dankzij een reeks subsidies daar waar nodig een duwtje in de rug.

‘De transitie zal niet gaan zonder de inzet van de ondernemers’

Maar ze zullen het toch ook op eigen kracht moeten doen, maakt hij in het gesprek meteen duidelijk. De liberale bewindsman is evenwel bepaald niet somber over het tempo van de – wat hij noemt – verschoning.

Gemeten naar de situatie elders in Europa constateert hij dat Nederland goed meedraait in de kopgroep en zelfs op sommige gebieden voorloopt. Daarover later meer.

Eerst de financiën, een bron van zorg in een periode van inflatie, hoge brandstofprijzen, stijgende rente en afnemende groei.

“Natuurlijk is de portemonnee daarbij belangrijk. Het vraagt veel investeringen voordat je in die duurzame toekomst beland bent. Tegelijkertijd kennen we allemaal die andere boodschap van maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan. Die zijn onontkoombaar. Je weet dat de toekomst groen zal zijn en dat bepaalt in toenemende mate de - met een Engelse term - license to operate. Er is kortom geen mogelijkheid om stil te blijven zitten. De transitie zal niet gaan zonder de inzet van de ondernemers om daarmee zichzelf voor te bereiden op een toekomst waarin ze een goede boterham kunnen verdienen.”

*Ondernemers in de logistiek moeten dus niet gaan wachten op subsidies?*

Harbers: “Subsidies zijn instrumenten die we natuurlijk veel gebruiken in de vergroening. Maar een subsidie is per definitie een tegemoetkoming om daar waar het niet - of nog niet - vanzelf gaat, om daar een zetje te geven. Een subsidie zal nooit de hele investering kunnen vergoeden.”

Als voorbeeld van subsidies die nut

hebben verwijst hij bijvoorbeeld naar de binnenvaart, waar het emissielabel is ingevoerd en overheidsbijdragen worden verstrekt voor uitlaatgasnabehandelingssystemen (roetfilters, katalysatoren). Het emissielabel laat zien hoe schoon een schip is, ook zonder dat per se de nieuwste technieken worden toegepast.

“Heb je een oudere motor die goed werkt, maar daarop wel nabehandeling gedaan, dan kun je dat met het emissielabel schonere motorprestaties aantonen. Dus dat helpt je ook alweer richting de markt”, aldus Harbers. “We hopen ook nog op korte termijn meer geld vrij te kunnen maken voor motorvervanging, omdat we zien dat dat voor veel ondernemers aantrekkelijk is om daarin te investeren.”

Soms zijn de regelingen zo populair, dat het aantal aanvragen het subsidiepotje snel leegzuigt. Zoals die voor motorvervanging of -aanpassing. Daarvoor is tussentijds 10 miljoen euro extra uitgetrokken, mede dankzij geld van het ministerie van Landbouw, Natuurbehoud en Voedselkwaliteit (LNV) voor de beperking van de stikstofuitstoot. Harbers zegt in gesprek te zijn over een vervolg. “We kijken nu even hoe die subsidie uitpakt, maar ik blijf natuurlijk in gesprek met de collega’s van LNV, want we moeten ook de stikstofuitstoot naar beneden brengen en we kijken of het mogelijk is om daar wat te schuiven met die gelden.”

Harbers zegt zich in Europees verband ook sterk te maken voor uitbreiding van de subsidiemogelijkheden voor vergroening in de binnen- >

vaart. Dat is volgens hem geen eenvoudige klus, want een belangrijk deel van de Europese binnenvaart is in Nederlandse handen.

“Kijk, wij zijn een maritiem land, grote zeevarende natie, we hebben de grootste haven van het westelijk half-rond, hebben de eerste en de vierde haven van Europa, enorme achterlandverbindingen zowel per weg, spoor als binnenvaart. Andere Europese landen die verder landinwaarts liggen hebben soms de neiging te denken dat alle spulletjes die ze gebruiken vanzelf daar terecht komen. Maar daar is een grote logistieke inspanning voor nodig en dat betekent dat verschoning van de binnenvaart uiteindelijk voor heel Europa van belang is. Dus ik blijf me ook op Europees niveau sterk maken voor het beschikbaar stellen van meer middelen. Maar helaas, zoals met al dit soort dingen, kan ik nog geen garantie geven dat dat ook op korte termijn tot resultaat leidt.”

*Hoe zit het met extra middelen voor het wegvervoer?*

“Daar wordt in 2026 de vrachtwagenheffing ingevoerd en gaan binnenlandse en buitenlandse trucks meer dan nu betalen voor het gebruik van de weg. We hebben met de sector afgesproken dat het extra geld dat hiermee binnenkomt weer wordt ingezet voor de verduurzaming en de innovatie van de sector en de ondersteuning daarbij. Dus ook dat is uiteindelijk een extra

“We hebben samen te zorgen voor een landelijk dekkend basisnetwerk voor snellaadinfrastructuur. We proberen de logistieke laadinfrastructuur voor zowel marktpartijen als voor het bedrijfsleven financieel te stimuleren. En waar wij natuurlijk bovenop zitten met de collega's van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, is om ervoor te zorgen dat we bij uitbreiding van de netcapaciteit rekening houden met die plekken waar straks de stroom voor het verkeer beschikbaar moet zijn.”

*U was onlangs aanwezig als spreker op de klimaatconferentie COP27 in Egypte. Hoe staat Nederland er naar uw mening voor qua vergroening?*

“Ik was op de klimaatconferentie, maar vooral voor het thema water, mijn andere portefeuille. Maar zowel in de wandelgangen bij de klimaatconferentie als in de Transportraad in de Europese Unie hoor ik dat we er best goed voorstaan. Sterker nog, ik merk dat andere landen soms met argusogen naar ons kijken, hoe wij toch op heel veel fronten een koplopperspositie pakken. Dat geldt bijvoorbeeld in de luchtvaart, waar we ook nationaal met betrokken partijen stevige ambities hebben uitgesproken over de bijmenging van bio- of synthetische brandstoffen bij kerosine. Zoveel dat de rest van Europa denkt van: Ja, leuk, jullie met je ambitieuze doelen, maar blijft er ook nog iets voor ons over?”, zegt Harbers, doelend op de nog beperkte beschikbaarheid van biokerosine en synthetische brandstoffen. Nederland wil vanaf 2030 een bijmengingsverplichting van 14 procent, maar Brussel houdt in het huidige voorstel vast aan 6 procent, waarbij landen dat verplichte percentage bijmenging niet zelf nog mogen ophogen.

De bewindsman wijst ook op de laadinfrastructuur. “Bedenk je even dat een kwart van alle laadpalen in Europa in Nederland staat. Dat betekent dat ook buurlanden die hier langskomen, denken: Goh, hoe hebben ze dat voor elkaar gekregen? En het simpele antwoord is juist ook door hele

**Minister Harbers:**  
“Over het algemeen merk ik dat men toch met gepaste bewondering kijkt naar de positie die wij hebben en de manier waarop wij de verduurzaming uitrollen.”

goede samenwerking, zowel vanuit de overheid, met financiële ondersteuning, maar uiteindelijk ook de uitvoering door gemeenten die heel laagdrempelig in wijken bezig is met die uitrol van laadpalen. Daardoor kwam ook een thema als stadslogistiek op tafel. Hoe ga je de stadsdistributie verschonen? Dat kwam daardoor ook sneller op de agenda in Nederland.”

Volgens Harbers zijn “dat echt van die thema's waarvoor we wel onze nek uitsteken. Over het algemeen merk ik dat men toch – ja – met gepaste bewondering kijkt naar de positie die wij hebben en de manier waarop wij de verduurzaming uitrollen”.

*Het doel is om de stadsdistributie in 2025 emissievrij te kunnen uitvoeren. Gaat dat lukken?*

“Nou ja, dat zijn ook allemaal van die dingen. Kijk, als je erover na gaat denken, dan kun je 1001 redenen bedenken waarom het misschien niet zou lukken. Maar we hebben geen tijd te

‘Bedenk je even dat een kwart van alle laadpalen in Europa in Nederland staat’

impuls voor de verduurzaming van de sector, waarbij de groene ondernemers die hun nek uitsteken ook weer gebruik kunnen maken van de terugsluis van die vrachtwagenheffing.”

Volgens Harbers wordt flink geïnvesteerd in de groene infrastructuur, zoals een netwerk van snellaadpalen en waterstof.





verliezen en moeten dus gewoon alles op alles zetten. En natuurlijk kom je genoeg hobbels tegen in de praktijk, zoals de laadvoorzieningen. Kijk, en ondertussen gaat het dan ook om de vraag of ondernemingen in staat zijn de daarbij behorende investeringen te doen. Dus ook hier helpen we met een subsidie voor de aanschaf van elektrische bestelauto's."

Harbers wijst tevens op subsidie-maatregelen voor het grotere logistieke transport. Volgens hem zijn ook de bijdragen voor zero emissietrucks succesvol. "Die regeling ging dit jaar open en het aantal aanvragen was binnen een dag voldoende om het budget voor 2022 op te maken. Maar het betekent wel dat bijna vierhonderd trucks een subsidie hebben gekregen en de komende jaren zonder uitstoot de weg op gaan. Ook in 2023 is daarvoor weer budget beschikbaar."

De komende jaren verwacht hij in het goederenvervoer over de weg meer tempo te kunnen maken door het

terugsluizen van de vrachtwagenheffing naar de sector.

"De techniek moet ons ook nog een handje helpen. Voor zwaar vervoer zul je in de toekomst waarschijnlijk waterstof als meest ideale optie hebben. Maar je ziet voor de kleinere afstanden dat ondernemers voor batterij-elektrisch kiezen en voor grotere afstanden voor waterstof, omdat de accu's nog niet toereikend zijn. En dan loop je er tegenaan dat waterstofvoertuigen nog wel duurder zijn dan elektrische. Vandaar dat elektrisch nu toch nog vaak de eerste keuze is, als dat qua afstand haalbaar is. En als je hoort hoe truckbouwers met innovatie bezig zijn, dan vind ik dat er heel veel redenen zijn om alles op alles te zetten, zodat we die klimaatambitie gewoon kunnen halen."

*U noemt de truckfabrikanten, maar de grote merken lijken nog niet erg met waterstof bezig te zijn. Is dat iets dat Europees wel speelt, bijvoorbeeld in de Transportraad?*

"Ja, daar komen die thema's ook langs en weet je, dit heeft ook alle kenmerken van de grote transitie waar we middenin zitten. De technologische innovatie en marktkansen moeten zich een beetje gelijk op ontwikkelen. Dus ik zie om terechte redenen dat de transitie bij fabrikanten nog niet overal gemeengoed is. Maar wat wel van belang is dat we als samenleving wel duidelijk zijn over de doelen die we willen behalen. Je ziet dat de industrie qua personenauto's daarin vooroploopt qua techniek. Die techniek is daar verder ontwikkeld omdat het om kleinere voertuigen gaat. Maar je ziet wat je kunt bereiken als je stevig bent over de normen die eraan gaan komen, want dat is uiteindelijk een enorme aanjager voor de verduurzaming van het vervoer. En zo zal het uiteindelijk ook in de transportsector gaan, want er wordt wel volop aan gesleuteld en ontwikkeld om die nieuwe technieken ook beschikbaar te krijgen." <



Bij het voorbereiden van een reis wordt de route van kade naar kade uitgestippeld. In een tweeluik schetsen schipper Martin van Laak en adviseur preventie en risicobeheer van TVM, Bas de Bruin, hun ervaringen over een goede reisvoorbereiding en hoe hiermee het aantal schadegevallen kan worden gereduceerd.

tekst: Gerard den Elt  
beeld: Gerlinde Schrijver

# Reisvoorbereiding draagt bij aan preventie

“Uit onze schadecijfers van 2021 en 2022 blijkt dat zo’n zeven van de tien binnenvaartschepen werden geconfronteerd met een (schade)ongeval”, aldus De Bruin. “En uit diverse studies is gebleken dat menselijke fouten aan ruim 80% van de ongevallen ten grondslag liggen.”

n veel gevallen had de schipper over informatie kunnen beschikken die het ongeval had kunnen voorkomen. “Deze informatie werd echter niet geraadpleegd tijdens de voorbereiding en/of de uitvoering van de werkzaamheden”, zegt de preventieadviseur.

Hij wijst ook naar een oude theorie, de ‘ongevalsdriehoek’, die stelt dat er een bepaalde verhouding bestaat tussen een veelvoud aan onveilige handelingen en een (bijna, klein, ernstig en dodelijk) ongeval. “Deze theorie prikelt de gedachte dat het voorkomen van veel voorkomende kleinere incidenten of structureel gemaakte (inschattings)fouten het aantal grote ongevallen kan doen terugdringen. Dat heeft minder dodelijke ongevallen,

# Schipperen met de reisvoorbereiding

Schipper Martin van Laak kan een amusante glimlach niet onderdrukken. “Jullie treffen het: een reportage over de reisvoorbereiding en we varen met twee lagen containers naar Duitsland. De stuurhut hoeft nergens omlaag.”

We zitten aan de ochtendkoffie in de stuurhut van de Zembla, het groenste schip uit de vloot van Wijgaard Shipping dat wel vijf lagen ‘dozen’ kan herbergen, 496 in totaal. De Zembla heeft een brug als een balzaal en is voorzien van een futuristisch dashboard. Het instrumentarium zou niet misstaan in een ruimteschip. Kapitein Gert-Jan Peekstok en de fleetcontroller van de rederij, Pascal Bruinen, luisteren mee als we de reisvoorbereiding doornemen.

Op de computer aan de linkerzijde van de stuurhut laat Van Laak zien hoe

hij aan de hand van de gegevens van opdrachtgever Neska via het programma ContainerPlanner het ladingsplan heeft gemaakt, zodat de stabiliteit goed en zo energiezuinig mogelijk is. Het is niettemin een precies karwei. Want in de keten kan een kleine fout grote gevolgen hebben: als een standaardcontainer is opgegeven, maar door een foutje in de administratie een high cube in het ruim wordt geplaatst, dan scheelt dat ineens 30 centimeter hoogte. De schipper moet dus bij de les blijven.

## Waterpeilvoorspelling

De zondag ervoor zijn 111 containers

**Tijd:** dinsdagochtend 08.00 uur  
**Plaats:** bunkerstation Reinplus Fiwado in Zwijndrecht  
**Bestemming:** Keulen met tussenliggende terminals in Duisburg en Krefeld  
**Lading:** twee lagen containers  
**Weersverwachting:** een bleek zonnetje en weinig wind

aan boord genomen bij vijf terminals in Antwerpen. De containers worden de komende dagen gelost in Duisburg,

“Schriftelijke vastlegging is een ondergeschoven kindje, in de binnenvaart”

Krefeld en Keulen, en er wordt vanzelfsprekend retourlading meegenomen. De waterpeilvoorspelling in de opvaart heeft Van Laak geraadpleegd via Elwis. Ook daar geen bijzonderheden.

En het weer? In het milde najaar hoeft hij niet met vorst en ijs te rekenen. “Met dit schip hoef ik eigenlijk alleen >

Martin van Laak

minder letsel en minder casco'schade en verlette tijd tot gevolg.”

## Schadeongevallen

Het aantal schadeongevallen in de scheepvaart en in de logistieke sector is al jarenlang hoog, en volgens De Bruin te hoog. “TVM wil dan ook samen met haar relaties de grote uitdaging aangaan om tot een veiligere beroepsvaartvloot te komen. Dat leidt ook tot behoud van betaalbare premies”, zegt De Bruin.

Hij stelt dat een grondige reisvoorbereiding, al jarenlang verplicht en een goed gebruik in de zeevaart en aan boord van de binnenvaarttankers, zal bijdragen aan schadevermindering elders in de binnenvaart.

Behoudens voor de tankvaart >



Bas de Bruin

rekening te houden met de wind”, verduidelijkt Van Laak. “Als je vijf lagen containers in het ruim hebt staan, dan is de Zembla wel windgevoelig. Zeker als je over Zeeland vaart.”

### Keuzes maken

Hij kent alle knelpunten op de route tussen ARA en het Ruhrgebied, een

‘Voor de zekerheid laat je de brug zakken’

vaargebied waar je volgens Van Laak “zowel omhoog als omlaag klem kan komen te zitten”. Het is doorlopend een kwestie van keuzes maken, zowel qua tijd, qua brandstofverbruik, qua ballast en qua vaarhoogten.

Met drie lagen containers vaar je overal onderdoor, aldus Van Laak.

Daarboven beginnen de problemen, zoals op het Schelde-Rijn-kanaal waar de maximale vaarhoogte 8,90 meter bedraagt en je met vier containerlagen niet onder de negen vaste bruggen door kunt.

Kom je qua vaarhoogte met vier lagen boven de 9,60 meter uit, dan moet je de brug bij Moerdijk eveneens mijden en via Dordrecht varen. “Na Gorinchem zijn alle bruggen zo hoog dat je tot in Duitsland overal onderdoor kunt varen zonder brugopeningen”.

En met vijf lagen containers? “Dan gaan alle alarmbellen af en moet je bij elke brug goed opletten of wachten op een brugopening.” Zoals bijvoorbeeld bij Gorinchem, waar soms slechts 15 centimeter speling is. “Je weet dat het kan en je vaart er rustig naar toe, maar voor de zekerheid laat je de brug zakken en kijk je toch even uit het luik of het allemaal wel past. Je gaat natuurlijk niet gokken. Dan wacht je gewoon op de brugopening en

dat kan in de spitsuren lastig zijn.”

### Schriftelijke vastlegging

Bas de Bruin, adviseur preventie en risicobeheer van TVM, vraagt of Van Laak alle stappen in de reisvoorbereiding ook op schrift of in een protocol vastlegt. “Ja, goeie”, zegt Van Laak. “Dat doen we eigenlijk niet, nee. Waarom weet ik ook niet.”

Pascal Bruinen haakt daarop in. Voordat hij als fleetcontroller het toezicht kreeg over de vloot van 16 tankers en vrachtschepen van Wijgaard Shipping, was hij zelf kapitein op een tanker. “Daar is de reisvoorbereiding volledig geïntegreerd en conform de EBIS een vereiste, oliemaatschappijen zien daar vanwege de risico’s ook zeer scherp op toe. Gek eigenlijk dat het bij andere schepen nog niet verplicht is.”

Van Laak zou het prima vinden als een schriftelijke vastlegging van de reisvoorbereiding een vast onderdeel wordt van de regels. “Het is een ondergeschoven kindje in de binnen-



(dwingende richtlijnen volgend uit de OCIMF) bestaat er voor de binnenvaart wettelijk geen concrete verplichting tot een grondige reisvoorbereiding. Wel bestaat een algemeen geformuleerd artikel (BPR 1.04. Voorzorgsmaatregelen) waarin de schipper wordt verplicht om alle voorzorgsmaatregelen te nemen die volgens goede zee-

De Bruin: “Reisvoorbereiding kan als één van deze voorzorgsmaatregelen beschouwd worden en zou derhalve ook in de binnenvaart gemeengoed moeten zijn.”

### Checklist

De Bruin geeft enkele tips als uitgangspunt voor een checklist, die vóór vertrek zouden moeten worden nagelopen.

De Bruin: “Reisvoorbereiding zal in eerste instantie ongetwijfeld gaan leiden tot meer administratie, wat over het algemeen als een noodzakelijk kwaad wordt gezien. De binnenvaart

heeft echter als voordeel dat er veelal over bekende trajecten wordt gevaren. Men kan dus blijven voortborduren op eerdere reisvoorbereidingen, mits die grondig zijn uitgevoerd en actueel worden gehouden.” <

‘Menselijke fouten  
grondslag van ruim  
80% van de ongevallen’

manschap noodzakelijk zijn om te voorkomen dat het leven van personen in gevaar wordt gebracht, schade wordt veroorzaakt aan derden en dat de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

## PASPOORT

<b>Naam:</b>	ms Zembla
<b>Rederij:</b>	Wijgaart Shipping Zwijndrecht
<b>Bouwjaar:</b>	2015
<b>Lengte:</b>	135 meter
<b>Breedte:</b>	17,10 meter
<b>Diepgang:</b>	4,27 meter
<b>Tonnage:</b>	7.084 ton
<b>Aantal TEU:</b>	498
<b>Motoren:</b>	2x100 pk Caterpillars + 2x500 pk elektromotoren

vaart.” Aannames en routine staan immers altijd aan de wieg van mislukkingen, weet hij.

Hij stipt echter wel aan dat de administratieve druk op de schippers almaar toeneemt. Hij wijst op de map met de beladingsplannen van alle reizen van de Zembla. “Zo heb ik nog acht mappen staan. Je bent onderhand meer administrateur dan schipper.”

Van Laak pleit daarom voor een eenvoudig computersysteem, waarin alle gegevens voor het begin van elke reis kunnen worden ingevuld. Daaruit zouden dan meteen alle knelpunten qua brughogten en rivierdiepten tevoorschijn moeten komen.

Bas de Bruin merkt op dat in Tresco al een dergelijke module is opgenomen en die onder meer waarschuwt voor kritieke brugpassages, nog altijd de oorzaak van tal van vermijdbare schades.

Van Laak hoort dat met instemming aan: “Als je in zo’n systeem alle basisgegevens kunt invoeren, dan zou dat wel makkelijk zijn.” <



## CHECKLIST

1. Hoe is het met de conditie van het vaartuig, de stabiliteit en de uitrusting en de operationele beperkingen ervan; de toelaatbare diepgang op de vaarwegen en in havens; zijn manoeuvreerbaarheid met mogelijke beperkingen?
2. Wat zijn de eventuele bijzondere kenmerken van de lading (vooral bij vervoer van gevaarlijke stoffen) en de wijze waarop de lading aan boord van het schip gestuwd en/of vastgezet dient te worden?
3. Hoe staat het met de bemanningsbekwaamheid (ervaring, gezondheid, uitrusting) om de reis te ondernemen?
4. Zijn alle geldige certificaten en actuele documenten met betrekking tot het schip, zijn uitrusting, bemanning, passagiers of vracht aan boord?
5. Beschikt de schipper over alle actuele informatie van het vaartraject zoals vaargeuldieptes, brughogtes, marifoonkanalen en weerberichten.
6. Zijn de nauwkeurige en actuele vaaraanwijzingen gedeeld met de hele bemanning?
7. Is gedacht aan de bestaande routerings- en rapporteringssystemen voor schepen, de verkeersdiensten voor schepen, en maatregelen ter bescherming van het milieu?
8. Is bekend hoe groot het verkeersvolume is tijdens de reis?
9. Is alle beschikbare haveninformatie aanwezig, inclusief informatie met betrekking tot de beschikbaarheid van regelingen en uitrusting voor noodhulp aan de wal?
10. Maak behalve van historische kennis, routine en ervaring, vuistregels enz. ook gebruik van moderne technieken. De beschikbare technieken ontwikkelen zich ontzettend snel en zijn soms nauwelijks bij te houden. Zo wordt navigatiesoftware al veel gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn o.a. WinGPS inland, PC-Navigo, Navigis River (Tresco), Periskal Inland en Shipping Technology. Sommige van deze aanbieders hebben eveneens additionele reisvoorbereidingsmodules ontwikkeld die actuele informatie geven over doorvaarthogtes, VHF kanalen, etc. In tegenstelling tot de navigatiesoftware worden deze modules nog niet heel veel gebruikt.



# ‘De overheid moet de bin

Honkoop Barging groeide in relatief korte tijd uit tot een bedrijf dat inmiddels een erkende speler is in de wereld van de binnenvaart. Toch staat Henri Honkoop (46), eigenaar van de onderneming, ook voor de nodige uitdagingen. “Er moet wat gebeuren willen we de slag met het wegtransport niet verliezen.”

tekst: Dennis van Bergen  
beeld: Glenn Wassenbergh

In de gang naast zijn kantoor staat een elektrische fiets. Het is het vervoersmiddel waarop Henri Honkoop, eigenaar van Honkoop Barging in Rotterdam, dagelijks naar zijn werk gaat vanuit Krimpen aan den IJssel. Goed voor het milieu, weet hij. En goed voor het lijf, dat wekelijks tenminste zeventig uur in de weer is. “In mijn functie ben je feitelijk inkoper, verkoper en planner ineen”, zegt de in 1976 geboren container operator. “Dan is het fijn om ook af en toe eens te kunnen ontspannen. Niets fijner dan na een lange werkdag even stoom af te blazen op de fiets.”

‘Hectisch’. Zo vat Honkoop zijn werk deze vroege maandagmiddag samen, wanneer hij is aangeschoven in zijn kantoor. Bij het bedrijf dat gespecialiseerd is in het vervoeren van containers droge en conventionele ladingen is het aanhoudend rennen, springen, vliegen, duiken, vallen, opstaan en



# ‘nenvaart serieus nemen’

weer doorgaan. “Stilzitten is er hier niet vaak bij, nee”, erkent hij. “De klant volledig ontzorgen, nakomen wat je hebt afgesproken; dáár staan we voor met ons bedrijf. En die dynamiek is even mooi als intensief. Je moet in dit vak heel creatief kunnen zijn. Kunnen we laden of lossen in de haven van, bijvoorbeeld, Antwerpen? Kunnen onze schippers terecht bij een containerterminal? En zo zijn er nóg talloze vragen die je kunt stellen op zo’n dag. Je volgt de vloot de hele dag door. En je hebt daarin niet altijd alles in eigen hand. Een dag loopt altijd anders dan je vooraf denkt.”

## Passie

Op kantoor in Rotterdam vertelt een kloek houten bord de ontstaansgeschiedenis van zijn passie voor het werk. ‘W. Honkoop Waterland Krimpen aan den IJssel staat erop’. Decennialang stond het bord op het schip van zijn

ouders, die als schippers decennialang het water trotseerden met ladingen zand en grind. Impliciet plantten ze daarmee het zaadje bij hun zoon, die als kind als vanzelf bekend raakte met dit avontuurlijke leven. Hij weet niet beter dan dat hij altijd al bezeten was van schepen, van varen. Al merkte hij, naar mate hij ouder werd, dat vooral het planmatige deel ervan hem trok. Simpelweg omdat processen aansturen, organiseren en delegeren hem van nature aanspreekt. In die zin was het bijna een abc’tje dat hij in 2007 als zelfstandige aan de slag ging in deze branche, nadat hij de voorgaande tien jaar in loondienst was geweest in dezelfde branche.

“Ik ben hier letterlijk in mijn eentje begonnen”, zegt de geboren Rotterdammer, zittend aan zijn bureau. “Nou ja, samen met mijn vriendin dan, die inmiddels al weer jaren mijn vrouw is. Zaten we hier op 25 vierkante meter,

veel groter was het niet. Wat dat betreft hebben we inmiddels een behoorlijke groei doorgemaakt, ja.” De statistieken onderstrepen dat laatste feilloos. Op het fors groter geworden kantoor werken nu zes mensen in vaste dienst, terwijl circa twintig schepen door hem

‘Je moet in dit vak heel creatief kunnen zijn’

worden ingehuurd om de eveneens flink uitgebreide klantenkring te bedienen. Met Honkoop Barging gaat het, kortom, voor de wind. Mede met dank aan, benadrukt hij, die eerdergenoemde klanten. “Met velen van >

hen werken we al heel lang samen. Die loyaliteit is prettig om te ervaren.”

### Infrastructuur

Dat neemt niet weg dat er ook nog genoeg uitdagingen en zorgen zijn. Dat geldt voor zijn bedrijf, maar tenminste zo voor soortgelijke bedrijven in de scheepvaartsector. “Er moet wat gebeu-

‘De infrastructuur op het water moet echt in rap tempo verbeterd worden’

ren willen we de slag met het wegtransport niet verliezen”, stelt Honkoop vast. “We lopen in de binnenvaart echt tegen onze max aan qua infrastructuur. Stremmingen en vertragingen vanwege achterstallig onderhoud van sluisen en bruggen zijn voor veel binnenvaartondernemers dagelijkse realiteit. Ik las ergens dat dit soort problemen ten opzichte van 2016 inmiddels zijn verviervoudigd. Dat is zorgwekkend. Net als het feit dat tal van sluiscomplexen regelmatig langdurig beperkt of niet beschikbaar zijn. De infrastructuur op het water moet echt in rap tempo verbeterd worden. En daarin ligt in mijn ogen een rol voor de overheid. Kijk, er is op het water zoveel meer mogelijk dan op de weg. Je kunt op het water zoveel efficiënter en zuiniger zijn. Maar dan moeten de randvoorwaarden wel kloppen. Vanwege alle problemen met sluisen en bruggen, lopen we het risico dat klanten op een bepaald moment gaan kiezen voor vervoer over de weg. Gevolg: een veelvoud aan files op het asfalt. Daar heeft niemand wat aan. De overheid moet snel zorgen voor een betere infrastructuur op het water. We

hebben de overheid echt nodig om betrouwbaar te kunnen blijven naar onze klanten. Alleen dan kan afspraak ook afspraak blijven. Krijgen we die hulp, dan kunnen wij als bedrijf op een duurzame manier verder groeien.”

Een bedrijf leiden is, legt Honkoop uit, te allen tijde afhankelijk van hoe de wind waait in de wereld. In tijden dat corona langzaam lijkt weg te drijven, ervaart hij momenteel lange wachttijden bij containerterminals. Naadloos passend bij de, na de wereldwijde gezondheidscrisis weer opgelaaide drukte op het water. “Sinds juli 2020 is de vraag naar scheepvaart enorm toegenomen, dat merken wij ook.”

Anderzijds is er in Oekraïne een oorlog gaande, die ondubbelzinnig invloed heeft op het werk, zo stelt hij dagelijks vast. Al was het maar vanwege de tarieven, die zienderogen oplopen. Zoals Honkoop ervan overtuigd is dat de dreigende recessie binnen afzienbare tijd ook een factor gaat worden in de bedrijfsvoering. “Al die componenten bij elkaar maken het managen lang niet altijd makkelijk”, constateert hij. “Het containervervoer verandert en blijft de komende tijd veranderen. Daar moet je je koers steeds weer op aanpassen.”

### Elektrificatie

Terwijl buiten een herfstwind over Rotterdam raast, neemt Honkoop binnen nog maar eens een slok van zijn kop koffie. Genoeg te bespreken immers, wat de toekomst van de binnenvaart betreft. Misschien nog wel het meest concrete onderwerp: de door de overheid verlangde innovatie/elektrificatie die nadert. In 2030 moeten binnenvaartschepen 40% tot 50% minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan in 2015 het geval was. En

in 2035 moeten ze 35% tot 50% minder milieuvervuilende stoffen uitstoten ten opzichte van datzelfde jaar. Ook moeten er in 2030 circa 150 emissieloze binnenvaartschepen in de vaart zijn die helemaal geen schadelijk stoffen uitstoten. Hoewel Honkoop geen eigen schepen heeft, is het een thema dat ontegenzeggelijk invloed heeft op zijn bedrijfsvoering. Juist omdat sommige van zijn klanten een voorkeur hebben voor een elektrische wijze van vervoer.

“We willen allemaal een groene toekomst. Wij als bedrijf ook en de schippers tenminste zo”, stelt Honkoop. “En je kunt er niet omheen dat de binnenvaart hierin achterloopt ten opzichte van het wegvervoer. Alleen: omvorming gaat in deze bedrijfstak nu eenmaal niet zo snel. Kijk, een truck is na zes jaar op. Een binnenvaartschaap gaat daarentegen eindelijk veel langer mee. Verwacht de overheid dat schippers zo’n traditioneel schip ombouwen tegen een bedrag van een miljoen euro, terwijl de motor goed beschouwd nog prima functioneert? Hoe realistisch is het eigenlijk om de dieselmotor te vervangen door een elektromotor met accu’s als je nog niet precies weet wat de actieradius dan wordt? Vragen, vragen zijn het.”

In de kern schetsten die overpeiningen feilloos de complexiteit van werken in de containervaart. “De ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid staat nog in de kinderschoenen, terwijl er zeven mijlslarzen nodig zijn”, stelt de drukbezette Honkoop, kort voordat hij zich deze maandag naar weer een volgende afspraak begeeft. “Ook hierin snakt de sector naar een duidelijke lijn vanuit de overheid. Dan is er tenminste een houvast. Ofwel: wat voor de infrastructuur geldt, geldt ook voor het vraagstuk elektrificatie. De overheid moet de binnenvaart serieus nemen.” <





Henri Honkoop: "Het  
containervervoer verandert en  
blijft de komende tijd veranderen.  
Daar moet je je koers steeds weer  
op aanpassen."



## TVM viert 60<sup>e</sup> verjaardag

In 1962 besloot een aantal transport-ondernemers tot de oprichting van een eigen verzekeraar. Om samen de risico's te kunnen dragen, legden ze allen een deel van het waarborgkapitaal in.

Op 6 december 1962 zag Transportrisico het levenslicht. Deze naam werd in 1968 veranderd in Transvemij en in

1988 in TVM verzekeringen.

Op 6 december vierde TVM haar 60<sup>e</sup> verjaardag! Al 60 jaar voor en door de leden!

Het diamanten jubileum wordt het komende jaar gevierd.

Bekijk hier de jubileumvideo.

beeld: Gerlinde Schrijver







# ‘Zet me op kantoor en ik word gek’

Robert Moors (42) was ooit visser, maar is nu alweer jarenlang binnenvaartschipper. Portret van een man die dolblij is met zijn werk, maar stiekem soms zijn Urker gezin mist. Eén troost: zoon Mathias gaat hem waarschijnlijk snel vergezellen. “Dat is toch een fantastisch vooruitzicht?”

tekst: Dennis van Bergen  
beeld: Glenn Wassenbergh

**D**insdagmorgen in Hörstel, een gemeente in de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen. Een herfstwind raast over het Dortmund-Eemskanaal als Robert Moors haastig over het dek van zijn binnenvaartschip MS Dirkje beent. Zo dadelijk, weet hij, zal de fotograaf van dit magazine zijn drone de lucht in dirigeren. Vandaar dat nu snel de Urker vlag gehesen moet worden. “Je kunt de Urker uit Urk halen”, zegt de schipper met een knipoog. “Maar Urker blijf je, waar je ook bent. En dat trotse gevoel wil ik altijd uitdragen.”

Het is niet iedereen gegeven, gepassioneerd over zijn of haar woonplaats



kunnen praten. Robert kan het. Dat zal vandaag blijken, wanneer hij is aangeschoven in de stuurhut van het 73 meter lange gevaarte, dat eerder in de week is vertrokken uit Delfzijl. De twinkeling staat in zijn ogen als hij vertelt over het vissersdorp, waar hij 42 jaar geleden het levenslicht zag. Het gaat over zijn ouders, die hem een liefdevolle jeugd bezorgden en bij wie hij nog steeds elke zondag soep gaat eten. Over zijn Urker vrouw Dirkje, naar wie zijn schip vernoemd is. En over hun zoon Mathias (11) en dochter Henriëtte (10), met wie hij ook op afstand zoveel mogelijk één probeert te zijn. Wijzend naar hun tekeningen

met daarop de tekst 'Voor de liefste papa van de wereld': "Als familieman is het soms weleens ingewikkeld om vaak van huis te zijn. Daarom genieten we er extra van als we thuis op het dorp zijn."

Op dat dorp, Urk dus, stond het goed beschouwd al vroeg vast dat Robert het water op zou gaan. Iets dat niet los kan worden gezien van zijn vader, een voormalig visser. Robert ziet zichzelf nóg voor zich als ventje van tien, dat met senior de golven van de Noordzee trotseerde om tong, schol en tarbot te vangen. Een normaal mens zou

zeeziek worden. Maar bij de jonge Robert leek het net alsof hij, bij elke golf die onder de kotter rolde, zich lek-

"Ik heb dat avontuur  
en die vrijheid  
gewoon nodig om,  
te zijn wie ik ben"

kerder begon te voelen. "Visser wórd je niet", stelt Robert, die tijdens zijn eerste werkzame jaren eveneens jacht maakte op platvis. "Visser bén je." >

### Van visser naar schipper

Ook nu voelt hij zich nog zo, al is de visser Robert inmiddels de schipper Robert geworden. Over die overstap zo meer. Eerst antwoord op de vraag wát dat nou is, die hang om per se op het water te willen zijn. “Weet je”, zegt hij, kort nadat hij zijn bezoek getrakteerd heeft op een mok filterkoffie. “Het is een gevoel, iets aangeborens. Ik heb dat avontuur en die vrijheid gewoon nodig om te zijn wie ik ben. Laat ik het anders zeggen: als je mij op een kantoor of in een fabriek weg zou zetten, word ik gek. Ik zou heel ongelukkig worden.”

Sinds 2016 heeft Robert zijn eigen binnenvaartschip. En die stuurt hij tenminste vijftig weken per jaar over de Nederlandse en Duitse wateren, veelal beladen met zout of tarwe. Daarvóór voer hij tien jaar lang samen met Wout Grinwis, een man die hem het vak naar eigen zeggen leerde. “Als je een viskotter gewend bent, dan is een binnenvaartschip wel even wennen kan ik je verzekeren”, grijnst hij. “Echt, ik ben zo blij met de lessen van Wout. Anders had ik het niet gered. De technische

handelingen, het manoeuvreren, het ontwijken van tegemoetkomend waterverkeer; er komt zoveel kijken bij dit werk. Dat heb je niet van de een op de andere dag onder de knie.”

Toch waagde hij in 2007 haast automatisch de sprong naar de binnenvaart. Voornaamste reden: de onzekere toekomst in de visserij, die ook toen al steeds meer te maken kreeg met maatregelen vanuit de overheid. “Waar mijn vrouw in die tijd 24 uur per week werkte en ik vanaf zondagavond tot zaterdag op zee zat, verdiende mijn vrouw meer dan ik”, kijkt hij terug. “Aangezien we graag een gezin wilden stichten, móest ik voor mijn gevoel een andere kant op. En ik heb nog steeds geen spijt van de stap die ik toen genomen heb. Kijk naar buiten, man. Het is toch een prachtig gezicht, die eindeloze meters schip die voor je liggen?”

### Overheid

Het enthousiasme is kenmerkend voor de binnenvaartschipper die hij inmiddels alweer jaren is. Ook al heeft hij ook

**Robert Moors:**  
“Dit is voor mij het kompas in het leven. Hier dwaal ik nooit vanaf.”



nu, in deze tak van sport, heus nog zijn zorgen. Hij wijst naar zijn dieselmotor, die hij enkele jaren terug heeft aangeschaft en die op dit moment aan alle ‘schone’ eisen voldoet. “Die motor kan met gemak nog twintig jaar mee”, duidt Robert. “Mijn vrees is alleen dat er op een bepaald moment weer allerlei aanpassingen verlangd worden vanuit de overheid. Nou, ik kan je zeggen: een nieuwe motor kan ik echt niet betalen. Laat staan dat ik zo’n motor kan terugverdienen met mijn vrachtprijzen.”

Volgens de Urker schipper geldt dit voor talloze collega’s in de branche. Wat dat betreft zou het volgens hem goed zijn wanneer er meer met elkaar wordt opgetrokken richting overheid. Samen, weet hij, sta je tenslotte sterker dan alleen. “De transportsector is van cruciaal belang in de voedselvoorziening. We verdienen steun in plaats van steeds weer strenger wordende maatregelen. Dat signaal zouden we wat fanatieker uit mogen stralen richting overheid, vind ik.”



Zelf, benadrukt Robert, loopt hij overigens niet weg voor tegenslag of andere hobbels op de weg. Eenvoudig-weg omdat hij zich te allen tijde gesteund voelt door een hogere macht. Het gesprek in Hörstel is al een poosje aan de gang, als hij een kolossaal boek uit een kast plukt. “Dit”, zegt hij, terwijl hij de Bijbel de lucht in houdt. “Dit is voor mij het kompas in het leven. Hier dwaal ik nooit vanaf.”

### **Psalmliederen**

Op de momenten dat hij het even wat minder druk heeft of wanneer voor hem een dichte sluis opdoemt, benut hij de tijd steevast om het boek te lezen. Ook weerklinken tijdens het varen geregeld psalmliederen door de stuurhut, verhaalt hij. Lieder die hij gewoonlijk zondags hoort, wanneer hij en zijn gezin de Urker kerkdienst bezoeken. “God is er altijd, hoe zwaar tijden ook zijn”, ervaart Robert. “Het geeft een goed gevoel dat je altijd op hem kunt rekenen.”

Al beseft Robert tegelijkertijd dat, ondanks die steun, niet elk risico kan worden uitgesloten in het zware schippersvak. Daarover kan hij inmiddels meepraten. Nog heel vaak denkt hij terug aan 2 augustus 2019, de dag dat het noodlot toesloeg voor zijn maat Sorin. De Roemeen was als een broer voor hem, had zelfs een sleutel van de stuurhut. Sorin was de bewuste dag aan het werk op het dek van MS Dirkje toen hij met het water werd meegesleurd. Pas acht dagen later werd hij gevonden, op enkele honderden meters van de plek des onheils. Dood. “Een nachtmerrie”, noemt Robert het fatale ongeluk. “Sorin droeg altijd een reddingsvest, maar uitgerekend die dag had hij ‘m net even uitgedaan omdat hij koffie ging drinken. Een treffender voorbeeld van hoe kwetsbaar je bent is er niet. Je mag gerust weten dat ik nog steeds kapot ben van zijn overlijden. Mijn boodschap dan ook, aan iedereen: draag alsjeblieft een reddingsvest.”

De ochtend in Noordrijn-Westfalen nadert zijn einde. Zo dadelijk vaart Robert dieper Duitsland in. Maar nu, kort na zijn emotionele betoog over vriend Sorin, verschijnt prompt een trotse lach op het gezicht van de schipper. Zojuist is hem gevraagd of zijn oudste kind Mathias later ook wil gaan

“Dit werk heb je niet van de één op de andere dag, onder de knie”

varen. “Ja, dat wil-ie zeker”, antwoordt vaderlief dan met de vanzelfsprekendheid waarop hij ‘s ochtends zijn tandenpoetst. “Hopelijk samen met mij op dit schip. Vader en zoon Moors die wekelijks de Nederlandse en Duitse rivieren over trekken; dat is toch een fantastisch vooruitzicht?”



# TVM foundation

**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.**

Het bestuur van de TVM foundation heeft tijdens de vergadering in oktober de aanvragen behandeld. In 2022 hebben 18 projecten een positief bericht gekregen. De toezegging blijft ongeveer een jaar geldig. Met de bijdrage van de TVM foundation konden mooie initiatieven doorgaan. Stichting Dierenweide Oostergast Zuidhorn kon mede door de aanvraag van Burgler Transport de speelplaats een upgrade geven.

Hans Schipper en Nico Gootenboer (beide bestuurslid van de Dierenweide) ontvingen

een symbolische cheque van de TVM foundation uit handen van Jan Willem Burgler (directeur Burgler Transport) en Hendrik de Jonge (TVM foundation). Deze bijdrage is gebruikt om kinderen extra te betrekken bij de dierenweide en om een overdekte zitplek te maken voor de bezoekers.

Deze aanvraag werd ondersteund door Jan Willem Burgler van Burgler Transport. Zij zijn als verzekerde lid van de coöperatie TVM. Leden van de Coöperatie TVM en haar medewerkers kunnen een aanvraag doen.

## Nationaal Keurmerk Letselschade verlengd

Na een intensieve audit is ook het Nationaal Keurmerk Letselschade voor dit jaar met mooie scores verlengd. Manager Letselschade Jacco Feenstra is trots op het behaalde resultaat: "Er is geen afwijking geconstateerd. Nog nooit haalden wij de hoge scores die we tijdens deze audit hebben gehaald."

De afdeling Letselschade behandelt letselschades voor TVM verzekeringen en ook voor andere opdrachtgevers. Dit gebeurt onder de labels TVM Letselschaderegeling Nederland B.V. en Schadetax B.V. Het Nationaal Keurmerk Letselschade (NKL) bestaat sinds januari 2021 en TVM heeft als belangenbehartiger het Keurmerk sinds januari 2022 in bezit.

### Naleving overige gedragscodes

De Stichting toetsing verzekeraars toetst ook verschillende gedragscodes met betrekking tot alle schadebehandeling. Periodiek wordt getoetst of TVM hieraan voldoet. De Stichting toetsing verzekeraars heeft het afgelopen jaar een audit gedaan op de Gedragscodes Klachtbehandeling, Informatieverstrekking en Claimbehandeling. TVM voldoet aan de eisen voor deze Gedragscodes.



# Oud en nieuw

**Schade doet een nieuwe situatie ontstaan. Voor de aanvaring zit er geen gat in de romp, na de aanvaring wel. Voordat de kraanmachinist er een container tegenaan laat zwaaien, is de stuurhut nog in orde, erna ontwricht. Door reparatie komt alles weer bij het oude, zo is de bedoeling.**

Vergoeden van schade houdt in dat de partij die schade heeft geleden zoveel mogelijk in de toestand wordt gebracht waarin hij zou hebben verkeerd als de schadeveroorzakende gebeurtenis niet had plaatsgevonden. Herstel in de oude toestand dus. Dat kan echter ook tot gevolg hebben dat de beschadigde zaak en daarmee de eigenaar daarvan erop vooruitgaan. Bijvoorbeeld omdat de beschadigde zaak al half afgeschreven is en vervangen wordt door iets nieuws. Moet de aansprakelijke partij dan toch voor alle kosten van herstel of vervanging opdraaien?

De wet zegt hierover het volgende: Heeft een zelfde gebeurtenis voor de benadeelde naast schade ook voordeel opgeleverd, dan moet, voor zover dit redelijk is, dit voordeel bij de vaststelling van de schadevergoeding worden verrekend. Ook zonder die specifieke regel kan met een eventueel voordeel rekening worden gehouden door dat voordeel eenvoudigweg niet als schade te zien en daarmee buiten de schadevergoeding te houden.

Hoe dan ook, het komt erop neer dat de schade weliswaar moet worden vergoed, maar ook niet meer dan dat. Schadevergoeding moet de benadeelde partij terugbrengen in de oude toestand, niet in een betere toestand. Een correctie, bijvoorbeeld in de vorm van een aftrek 'nieuw voor oud', is soms nodig.

## Makkelijker gezegd dan gedaan

Dat is allemaal makkelijker gezegd dan gedaan. In een geval waarin door

aanvaring een waterleiding is beschadigd, vielen de reparatiekosten hoger uit omdat de waterleiding moest voldoen aan bij de aanleg nog niet maar ten tijde van het herstel wel voorgeschreven eisen. Toch moeten ook die hogere kosten worden vergoed, zo oordeelde de rechtbank.

Van belang is dat het waterleidingbedrijf voorafgaand aan de aanvaring over een werkende waterleiding beschikte en door de aanvaring niet meer. Terwijl het bestaan van nieuwe eisen met als gevolg hogere kosten niet aan het waterleidingbedrijf kan worden verweten.

In een ander geval was door aanvaring de woning op het voorschip beschadigd. De meer dan dertig jaar oude betimmering van de woning moest worden

*'Veelal accepteren dat de ander enig profijt van heeft dat oud nieuw wordt'*

vervangen. Een duidelijke verbetering zou je denken. Maar toch hoefde ook in dat geval geen verrekening van voordeel plaats te vinden: de woning fungeerde voor de aanvaring prima en daarna niet meer. Bovendien was er geen sprake van een waardevermeerdering van het schip als geheel doordat er na reparatie een nieuwere voorwoning in zit met een langere levensduur.

De slotsom is: als iemand door zijn schuld schade bij een ander veroorzaakt, heeft hij veelal maar te accepteren dat de ander er enig profijt van heeft dat oud nieuw wordt.

## 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

**Integriteit, een begrip waarover je vaak leest of hoort. Wat wordt hier onder verstaan? Syward Couperus, manager Compliance bij TVM verzekeringen, beantwoordt hierover vijf vragen.**

### 1. Integriteit, waar hebben we het dan over?

"Integriteit is het goede doen terwijl niemand kijkt. TVM kiest ervoor om eerlijk, betrouwbaar, professioneel en respectvol met elkaar om te gaan in elke situatie. Het goede doen is niet in elke situatie eenvoudig en kun je niet altijd alleen. Maatschappelijke discussies laten zien dat het belangrijk is om anderen te vragen naar hun mening en inzichten. Dit kan ertoe leiden dat je je gedrag aanpast en anders omgaat met collega's en klanten of op een andere manier beslissingen neemt."

### 2. Begin december werd de jaarlijkse 'Week van de Integriteit' gehouden. Wat houdt dit in?

"Tijdens de Week van de Integriteit vragen het bedrijfsleven, overheidsinstanties en onderwijs- en maatschappelijke instellingen aandacht voor het belang van integriteit. Onderwerpen in deze week zijn het voorkomen van de schijn van belangenverstrengeling, corruptie en fraude. Thema's die voor onze klanten én voor ons van belang zijn."

### 3. Hoe past TVM de 'Week van de Integriteit' toe?

"TVM besteedt het hele jaar aandacht aan integriteit. Voor nieuwe medewerkers begint dat met het afleggen van de eed of belofte. Ieder jaar doen we mee met de Week van de Integriteit om te benadrukken dat integer gedrag cruciaal is. We bedenken voor deze week elk jaar nieuwe initiatieven. Voorbeelden zijn workshops over integriteit, een spel met ethische dilemma's die zich bij TVM kunnen voordoen en een kruiswoordpuzzel met integriteitsbegrippen."

### 4. Wat merkt de klant van het integriteitsbeleid van TVM? Heb je voorbeelden?

"TVM is een coöperatie waar het gaat om het collectieve belang van haar leden. Het integriteitsbeleid is verweven in de klantprocessen. De klant ervaart dit bijvoorbeeld bij de kennismaking en vervolgesprekken als TVM vragen stelt over bijvoorbeeld de Ultimate Beneficial Owner (UBO). Deze informatie is nodig, omdat TVM zaken wil doen met integere klanten en bij het uitkeren van schades scherp is op fraudesignalen. Dit doen we juist ook in het belang van onze klanten."

### 5. Wat kan TVM voor de klant betekenen bij een vraag over integriteit?

"Op [www.tvmm.nl](http://www.tvmm.nl) staan onze gedragscode integriteit en onze principes en waarden. Voor vragen hierover kunt u terecht bij uw accountmanager. Wanneer hij uw vraag niet direct kan beantwoorden, wordt contact opgenomen met Compliance of Juridische Zaken. We beantwoorden dan samen uw vraag."



Scan de QR-code voor de TVM gedragscode integriteit.



De regio Zwolle met zijn binnenhavens en logistieke knooppuntfunctie heeft de ambitie de vierde economische topregio te worden. De vergroening van weg- en watertransport biedt daarvoor mogelijkheden, maar er zijn ook bedreigingen.. TVM Scheepvaart was aanwezig bij het Havendebat over de Port of Zwolle, welke in oktober in de Stadsgehoorzaal in Kampen werd gehouden. Een impressie.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en Simon Blackley

**D**e Zuiderzeehaven in Kampen herbergt zowel het heden als het verleden. Straks, als de sluis bij Kornwerderzand verbreed is, kunnen er weer zeeschepen aanmeren, net als vroeger. En dan vangt mogelijk ook een nieuwe bloei-periode aan voor het 'Rotterdam van de Middeleeuwen', zoals de Hanzestad na de verzanding van de IJsselmond in 1430 ook wel genoemd werd.

De havens van Kampen, Zwolle en Meppel vormen gedrieën de Port of Zwolle. Gezamenlijk hebben ze een steeds belangrijkere functie voor het goederenvervoer over water en via de weg in de IJsselregio, het oosten van het land tot in Duitsland aan toe.

### Vergroenen

Het zo milieu-efficiënt mogelijk vervoeren van goederen, zo dicht mogelijk bij de consument en bij de industrie, leidt ertoe dat de drie havens letterlijk de

# Port of Zwolle cruciaal voor logistieke toekomst



bakens moeten verzetten. Port of Zwolle heeft niet de minste opdracht: zowel de binnenvaart als het wegtransport moet vergroenen, onder meer door over te stappen op waterstof en elektriciteit als energiebronnen. Tevens moet er ruimte geschapen worden te midden van natuurgebieden, woonwijken en de reeds ingevulde schaarse ruimte. Er is zowel in Kampen, Zwolle als in Meppel nog amper ruimte aan de kade beschikbaar. En dan zijn er nog andere kwesties, zoals de werkgelegenheid en het gebrek aan chauffeurs en andere logistieke werkers.

Desondanks is havendirecteur Jeroen van den Ende van Port of Zwolle optimistisch dat het zal lukken de betrokken havens om te vormen naar een nieuwe economische werkelijkheid, waarin vergroening, duurzaamheid en circulariteit centraal zal staan. Stap één is volgens hem het dichterbij brengen van shortsea-schepen naar de haven

van Kampen, dankzij de verbreding van de Kornwerderzandsluis. De kustvaarders kunnen daardoor een heel traject via de haven van Rotterdam of Hamburg overslaan. “Met zeeschepen die zo dichtbij de eindconsument komen, is dat een positieve ontwikkeling”, aldus Van den Ende.

Het Havendebat blijkt een uitstekende manier om zowel de gunstige mogelijkheden als de bedreigingen te benoemen. Betrokken burgemeesters en wethouders, ondernemers en economisch adviseurs geven zonder schroom hun visie op de ontwikkeling van het havengebied.

## Rapport Duurzame Havenontwikkeling

Rode draad in de discussies is het Rapport Duurzame Havenontwikkeling Port of Zwolle. Daarin wordt geschetst dat het verzorgingsgebied van het haven-

cluster zich concentreert op Noord-Nederland (via Meppel) en dat Oost-Nederland en Duitsland vooral via Kampen en Zwolle worden bediend. Voeding, veevoer en landbouwproducten, bouwmaterialen als zand en grind en aardolieproducten

‘De haven is essentieel voor de brede welvaart’

maken 80 procent van de goederenstromen uit.

Rechtstreeks zijn er 25.000 arbeidsplaatsen bij 1000 bedrijven van afhankelijk, 1500 tot 2000 van die banen zijn direct watergebonden. De activiteiten van Port of Zwolle leveren direct 2 >

tot 2,5 miljard euro op, maar indirect zijn er nog eens 370.000 banen en een economische impact circa 30 tot 35 miljard euro van afhankelijk.

### Beschikbare haventerreinen

De beschikbare haventerreinen zijn schaars en bijna allemaal uitgegeven. “Dit vormt potentieel een belemmering om de omslag naar een duurzame, circulaire Port of Zwolle te kunnen maken”, waarschuwt het rapport. En er staat nog een waarschuwing in: “Port of Zwolle ligt in een ecologisch kwetsbaar en stikstofgevoelig gebied, dat boven-

onder meer de Watertaxi in Rotterdam, kon in Meppel niet meer uitbreiden. Gelukkig kon hij een loods van scheepsbouwer Thecla Bodewes huren.

Maar wanneer in Port of Zwolle geen ruimte is voor verdere groei, zal hij vertrekken, zei hij tijdens het Havendebat. Ook andere bedrijven overwegen dat. “En met het wegtrekken van bedrijven verdwijnt er ook werkgelegenheid. De haven is essentieel voor de brede welvaart.”

Uit het eerdergenoemde rapport blijkt dat 25 tot 30 procent van de ruimte in de havengebieden wordt ingenomen door bedrijven die niet watergebonden zijn. Een herschikking van die schaarse kaderuimte is daarom een van de opdrachten voor zowel provincies als gemeenten. Slimmer indelen, noemt havendirecteur Van den Ende dat. Of, zoals directeur Ruimte en Bereikbaarheid bij de provincie Overijssel Marjolijn Boot het zegt: “Groeï kan ook vertaald worden naar optimaal gebruik van de ruimte.”

### Elektrolyser

Zo moet er bijvoorbeeld ruimte gevonden worden voor de elektrolyser

waarmee in 2024 in Kampen jaarlijks tussen de 250 tot 1500 ton waterstof wordt geproduceerd, essentieel voor de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart. Projectleider Rik Duijn: “Als schepen of auto’s op waterstof rijden en varen, dan moet die brandstof wel beschikbaar zijn. En dat vraagt om ruimte in de haven.”

Daarnaast spelen behalve vergroening ook andere zaken een rol. Want de vergrijzing en de schaarste aan goed opgeleid personeel staan een gezonde economische doorontwikkeling in de weg. Zo schetsten Adwin Verhoeks, (Tielbeke Transport), Rogier Verkley (Wezenberg Transport) en Roy van Verseveld (Vos Transport) hun zorgen daaromtrent. De laatste ziet vooral praktische problemen voor de energietransitie. Het is volgens Van Verseveld “een crime om op te schalen”. Hij vraagt zich af waar alle bunker- en vulstations voor waterstof moeten komen, zeker met een beperkte ruimte.

Havendirecteur Jeroen van den Ende constateerde terecht dat het Havendebat “veel vragen heeft losgemaakt”. Er is daarom in zijn ogen “een hoop werk aan de winkel”. <

‘Groeï kan ook vertaald worden naar optimaal gebruik van de ruimte’

gemiddeld geconfronteerd wordt met de effecten van klimaatverandering.”

Het ruimtegebrek deed ondernemer Danny Pol van Alumax Boats bijna besluiten te verhuizen uit Meppel. De botenbouwer, bekend als fabrikant van





## CAROLINE NAGTEGAAL: 'ZONDER HAVEN GEEN ENERGIETRANSITIE'

VVD-Europarlementariër Caroline Nagtegaal ziet grote kansen voor het project voor groene waterstof in de Zuiderzeehavens in Kampen. Dat moet ertoe leiden dat in 2024 het eerste binnenvaartschip op waterstof zal gaan varen.

“Dit is een kans voor de regio Zwolle en voor het achterland. Mijn oproep is dan ook: laat deze kans niet liggen, want zonder haven geen energietransitie”, sprak ze via een videoboodschap tot de deelnemers aan het Havendebat Zwolle.

Volgens Nagtegaal is de productie van groene waterstof via wind- en zonne-energie in Kampen het begin van de energietransitie in de binnenvaart en later ook in het wegtransport. Ze noemt het “een uniek project”. Die omslag naar hernieuwbare energie moet bijdragen aan de reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie van 55 procent in 2030.

Het waterstofproject is een initiatief van rederij MCS, energieleverancier IJsseldelta Wind, Sendo Shipping, projectontwikkelaar Milo en het havenbedrijf Port of Zwolle. De provincies Overijssel en Drenthe ondersteunen dit initiatief, ook financieel.

Nagtegaal prijst het brede samenwerkingsverband waarin alle partijen in de keten vertegenwoordigd zijn, van vervoerders en verladere via een energieproducent tot en met de overheid.

“Klimaatverandering is een realiteit geworden en als we nu niets doen, zal de rekening later alleen maar hoger worden”, aldus Nagtegaal. Zo wordt er gewerkt aan de infrastructuur van laadpalen, walstroom, waterstofpunten en andere structurele aanpassingen in de emissievrije logistieke sector.

Zo wordt de Port of Zwolle vanzelf een Port

of Opportunities, stelt de politica. “Het zou een prestatie zijn als binnen twee jaar vanuit de Zuiderzeehaven wordt gevaren op groene waterstof. Voorwaarde is wel dat er voldoende ruimte is om de plannen te verwezenlijken”, maande ze de toehoorders bij het Havendebat.

Ook waarschuwde ze dat samenwerking noodzakelijk is voor waterstofprojecten. Die vergen veel investeringen en zijn alleen haalbaar bij voldoende schaalgrootte, “zonder al te veel bureaucratie en onzekerheid”.

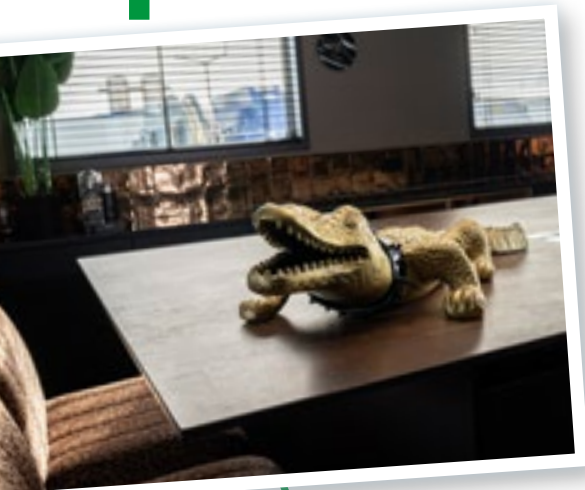
“Zo'n grote transitie is een enorme kluit, zeker voor een binnenvaart zoals Port of Zwolle. Daarom moeten we de handen ineenslaan en dit samen doen.” Alleen zo kan Zwolle volgens Nagtegaal zijn “belangrijke logistieke knooppunt voor de regio en het achterland” waarmaken.





Wimke de Vries (l)  
en Inge Louwerse

# “De Pendolari is ons varend portfolio”



**A**n boord van de Pendolari waan je je in ruimtes waar over elk detail is nagedacht. Een muur gemaakt van kokosnoten heeft een geluiddempend effect en zorgt voor textuur. Kasten zijn op maat gemaakt zodat geen ruimte onbenut wordt gelaten. En de gigantische keukens is met recht de blikvanger van het sfeervolle woonverblijf op het tankerschip. Volgens de zusjes moet een inrichting op een schip vooral fijn, warm en huiselijk aanvoelen.

Maar het mag ook verrassen en je aan het denken zetten, zeker op dit schip, het pronkstuk van de interieurzusjes waar De Vries (36) woont met haar man en kinderen. Neem de

eurzusjes ook hun kracht.

Inge Louwerse (47) en Wimke De Vries (36) vormen samen twee van de in totaal drie zussen en komen uit een echte schippersfamilie. Tijdens hun jeugd verbleven ze op het schippersinternaat in Terneuzen. Waar Louwerse een loopbaan op het water zag zitten, moest De Vries er niks van hebben. Ze was de enige die vroeger hardop riep dat ze niet wilde gaan varen. “Absoluut niet. Ik vond het vreselijk saai. Nu vaar ik als enige..”

De Vries verhuisde voor haar opleiding tot schoonheidsspecialiste en kapper naar een schippersinternaat in Rotterdam. Daar liep ze haar latere man tegen het lijf. “Hij was vaak aan het varen. Ik werkte in Rotterdam in de kapperswereld. We zagen elkaar dus weinig. Op den duur heb ik besloten me te wagen aan het schippersleven. Ik ging aan boord. Is het niks, dan ga ik weer aan wal en wat anders doen. Inmiddels ben ik er niet meer uit weg te slaan. De vrijheid is fantastisch en elke dag is anders. Je ziet veel verschillende plekken”, vertelt de jongste van de twee zussen.

Voor Louwerse liep het anders, ze vertelt: “Ik had zeker interesse in het varen. Voor mezelf beginnen zag ik niet zitten. En de man die in mijn leven kwam werkte niet in de vaart. Dus ik bleef aan de wal en ik werk in de bloemensector. Of ik het leventje mis? Jazeker. Ik ben altijd op zoek naar water. En soms vaar ik met Wimke en haar man mee. Het bloed kruipt soms waar het niet gaan kan.”

De zussen Inge Louwerse en Wimke de Vries toveren schepen en huizen om tot ruimtes waar iedereen zich thuis voelt. Al twee jaar lang gaan ze geen uitdaging uit de weg. Van stijladvies tot het inrichten van een casco nieuwbouwschip: bewapend met persoonlijke vragenlijsten en moodboards pogen ze elke verwachting te overtreffen. Met succes.

tekst: Michael Nemethy

beeld: Gerlinde Schrijver

## Interesse

Met een achtergrond in de bloemen en de kapperswereld ligt een stap naar een gezamenlijk interieursbedrijf niet voor de hand. “Ik ben ooit mijn baan kwijtgeraakt. Toen ben ik een studie begonnen als interieurontwerper. Ik wilde echt iets anders gaan doen”, vertelt De Vries. Maar gemakkelijk verging het haar na haar studie niet. “Als je al ruim twintig jaar in de bloemen werkt, dan is dat voor de buitenwereld wat je kan. Dus ik wilde voor mezelf gaan beginnen als interieurontwerper en ernaast ben ik voor de zekerheid en vanwege de contacten in de bloemensector blijven werken.

Wimke vroeg enkele jaren geleden of ik mee wilde denken met de inrichting van het net bestelde nieuwbouwschip, de Pendolari. Doordat ik mijn opleiding heb afgerond begon het bij mijn zus ook te kriebelen. Met dit schip in aantocht is ze uiteindelijk ook een opleiding tot interieurstylist gaan volgen. Ik doe het ontwerp en Wimke de styling. Als je dat samenvoegt heb je een goed team”, concludeert Louwerse.

## Start

Het bedrijf De Interieurzusjes is een feit. En het casco nieuwbouwschip is in aantocht. “Er was niks, dus we konden hier onze fantasie van kop tot staart op loslaten”, vertelt De Vries. En de zussen voegden de daad bij het woord. Over elk hoekje is nagedacht. Kleuren, texturen, licht en materialen: niks staat op zichzelf en in elke ruimte komt een bepaald aspect terug. Maar een bedrijf starten en tegelijk een >

“We laten graag zien wat allemaal mogelijk is op een schip”

gouden krokodil met een leren riem om zijn nek die een prominente plek op het keukenblad heeft. Of wat te denken van een zwarte struisvogelnek en -kop die dienstdoet als lampenhouder. Over alles is uitvoerig nagedacht. En daar ligt volgens de interi-

schip afbouwen is net zo intensief als het klinkt. Daar kwamen Louwerse en De Vries ook achter.

“We hielden onze website in eerste instantie tijdens de afbouw nog offline, omdat we dachten dat we er geen andere klanten bij konden hebben. Maar uiteindelijk hebben we de website toch gelanceerd. Dat is achteraf een erg goede keuze geweest. Want tijdens de afbouw kwamen er veel mensen langs. Die vertelden het weer aan anderen door dat wij met iets bijzonders bezig zijn. Dit was de start van ons portfolio”, vertelt Louwerse.

De Vries vult haar direct aan: “Dat dit schip ons varend portfolio is werkt voor en tegen ons. Sommige mensen denken nu dat je alleen maar hysterische neonverlichting ophangt en overal gouden krokodillen neerzetten. Dat is natuurlijk niet zo, maar iedereen ziet wat ze willen zien. We laten graag zien wat er allemaal mogelijk is op een schip. Door onze achtergrond weten we wat er nodig is op het water. Het mag mooi zijn, maar een schip moet in eerste instantie vooral praktisch zijn. Daarna komt de sfeer en gezelligheid. Ook moeten meubels soms vast staan. Op het schip in onze jeugd moesten wij de tv vasthouden wanneer het onrustig was op het water. De een rende naar de tv en de ander naar de vissenkomp.”

### Projecten

Nog geen twee jaar na de start hebben de zussen al meer dan dertig projecten afgerond. “Het gaat van een interieurdate, waar we langskomen en tips geven van twee uur, tot aan cascoproject – huis of schip –, bedenken en opleveren. Dat zijn projecten die over vele maanden

lopen. Daar gaat veel tijd overheen. We zijn nu bezig met huizen voor volgend jaar. Daar moeten de eerste palen nog de grond in”, vertelt Louwerse. De zussen zijn meer dan tevreden met de gang van zaken.

“Het is gewoon goed druk en er is constante aanwas van nieuwe projecten. Mensen vinden het sinds corona minder erg om meer geld in de aankleding van hun huis te steken als ze het zelf lastig vinden om keuzes te maken. Mensen vinden het fijn om verrast te worden. En je moet iedereen goed meenemen in je ideeën. Met een enkel stofje kunnen ze misschien niks, maar ingetkend en in combinatie met andere stoffen, texturen en ontwerpen valt het voor ze op hun plek. Louwerse maakt een mooie plattegrond met verschillende aanzichten. Dan verzamelen we stalen met sfeerbeelden. We laten zoveel mogelijk zien”, vertelt De Vries.

Maar vinden de zussen met schippersbloed het ook leuker om schepen in te richten in plaats van huizen? Deze vraag zorgt voor het eerst voor een niet complementair antwoord. Waar Louwerse normaal de zinnen van De Vries afmaakt en vice versa, denken ze over dit onderwerp anders. Louwerse vindt een schip meer maatwerk. “Ik houd ontzettend van maatwerk. Ieder hoekje moet een functie hebben op een schip. Maar ik ben minder vaak aan boord, misschien vind ik het daarom ook wel leukere projecten...”. Bij De Vries gaat het gelijk op. “Een huis kan ook zo ontzettend

gaaf zijn. De variatie is het leukste.”

### Trots

De zussen zijn zichtbaar trots en tevreden over waar ze nu staan. “Het heeft absoluut onze verwachtingen overtroffen”, vertelt Louwerse. De Vries vult haar aan: “We hebben in het begin hardop gezegd dat we geen meubels zouden gaan verkopen. Binnen een paar maanden werden we er op aangesproken en zijn we het gaan proberen.

“Door onze achtergrond weten we wat er nodig is op het water”

Nu verkopen we ontzettend veel meubels. Het kan soms gek lopen. Dat maakt het leuk en maakt het plaatje aantrekkelijker. Wat wij nu bedenken komt er ook gewoon. Dat is zo tof. En de grote droom van de twee? Nagenoeg in koor zijn ze het eens: “Dat mensen zien dat een ruimte ontworpen is door ons, 'De Interieurszusjes'. Dat is voor ons het hoogst haalbare.”





SCHEEPSEXPERT ROB JANS VAN TVM: 'STORMEN ALS EUNICE GAAN WE VAKER ZIEN'

## Hoe stormschade voorkomen in de beroepsvaart?

Na de drie on-Nederlandse stormen van begin dit jaar ontving de afdeling Scheepvaart van TVM tientallen schademeldingen. De verzekeraar wil in samenwerking met de beroepsvaart het bewustzijn rond extreem weer verbeteren en vooral inzetten op het voorkomen van schadegevallen.

tekst: Natasja Weber

beeld: Glenn Wassenbergh

**H**et is één van de doemscenario's van iedere beroepsschipper; schade aan schip of lading oplopen door snel veranderende weersomstandigheden. En nog erger: als gevolg van de schade enige tijd niet meer kunnen uitvaren. Niet zelden is de inkomstenderving door deze verlette tijd vele malen groter dan de werkelijke schade aan het schip.

Scheepvaartverzekeraar TVM wil daarom samen met ondernemers in de beroepsvaart de handen ineen slaan om te kijken hoe schades zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden. Aanleiding voor deze actie vormen de on-Nederlandse stormen die in februari 2022 het land teisterden. In een tijdsbestek van vier dagen trokken achtereenvolgens Dudley, Eunice en Franklin over Nederland; een zogenaemde drielingstorm. Met windkracht 10 – en korte tijd zelfs windkracht 11 – nestelde Eunice zich in de

2017 en heden als gevolg van hevig of extreem weer.

Scheepsexpert Rob Jans van TVM benadrukt dat de werkelijke schade voor de beroepsvaart nog vele malen groter is. "Zeker als de schade eerst gerepareerd moet worden of als schippers moeten wachten op bijvoorbeeld nieuwe scheepsluiken. Als een schip dagenlang stil komt te liggen, hakt dat er financieel behoorlijk in voor de beroepsschipper", weet Jans.

De beroepsvaart meldde bij TVM tientallen schadegevallen naar aanleiding van de stormen Dudley, Eunice en Franklin. Ter vergelijking: Tussen 2017 en heden werden er in totaal zeventig storm gerelateerde meldingen van beroepsschippers geregistreerd bij de verzekeraar. Jans: "Qua aantallen vallen de meldingen nog redelijk mee. De beroepsvaart betreft een grote vloot en het aantal incidenten is in verhouding klein. Maar de schadelast is voor de beroepsvaart naar rato vele malen groter. Als het fout gaat met een professioneel schip gaat het vaak goed fout."

### Ruimluiken

De meest voorkomende schademelding door de drielingstorm van begin dit jaar betrof voor de beroepsvaart



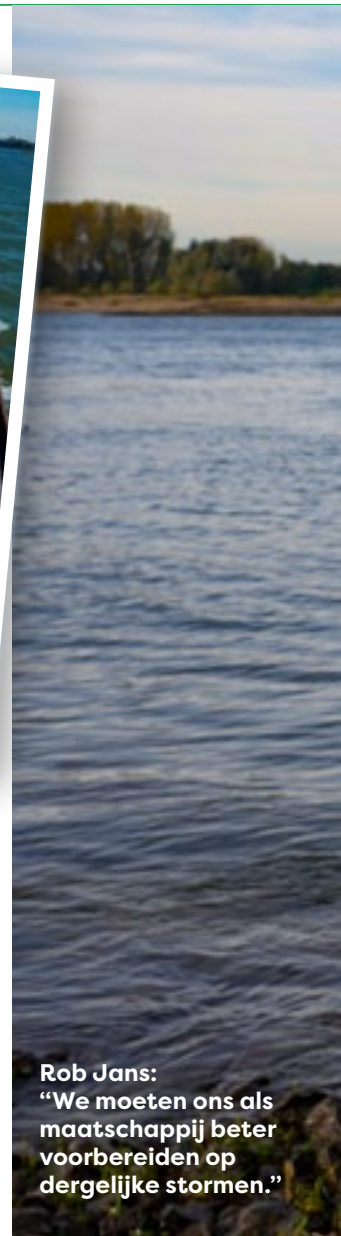
zonder twijfel de luikenschade, stelt scheepsexpert Jans. "Denk aan ruimluiken die wegwaaien omdat ze onvoldoende gezekeerd waren. We zien nog veel te vaak dat luiken die de lading afdekken slechts met een touw via een mastworp om de dekwasleiding zijn vastgemaakt. Maar dat is natuurlijk niet stormbestendig. Wij adviseren om de luiken met een goede spanband vast te maken. Zorg er altijd voor dat je voldoende spanbanden aan boord hebt, van voldoende sterkte. Anders waaien de luiken gewoon weg en dat is een dure aangelegenheid. Het gaat om heel lichte, aluminium luiken met een groot oppervlak."

Afgezien van veel wegwaaiende luiken kreeg TVM in de stormperiode >

'De zware stormen anno 2022 zijn niet te vergelijken met eerdere stormen'

top drie van zwaarste stormen in de afgelopen vijftig jaar.

De schade die de drie stormen veroorzaakten in zowel de beroeps- als pleziervaart was groot. Dit was bijna een derde van de totale schade tussen



veel meldingen binnen van waterin-trede in de voorwoning en in het achter-schip. Ook zag de verzekeraar veel schade aan de stuurhut door bijvoor-beeld een grijper tijdens het laden en lossen en schade door rondvliegende voorwerpen.

### Geen verbod

Als verzekeraar kan TVM schippers geen verbod opleggen om uit te varen bij een bepaalde windkracht. “We kunnen niet zeggen: bij windkracht 8 mag er niet gevaren worden. Dat is afhankelijk van het vaartraject; op het IJsselmeer gaat het er anders aan toe dan op de Rijn. En als een groot schip zwaar geladen is, heeft dat een ander effect op wind en stroming dan wan-

kaders waarbinnen hij veilig kan varen en laden”, zegt Jans. “Hij behoudt altijd de regie. Als een schipper van mening is dat het lossen van een lading door de harde wind niet verantwoord is, moet hij sterk in zijn schoenen staan en mogelijk even pas op de plaats maken. Dan maar een dagje uitstel, ook al is de tijdsdruk of druk van derden hoog. Als je bij gevaarlijke weersomstandigheden toch gaat lossen en er waait een luik in het water ben je veel verder van huis. Dan is de kans groot dat je dagenlang stil ligt.”

Jans wijst erop dat het zowel in het belang van TVM als van de schipper is dat schade wordt voorkomen. “Als je naar de cijfers kijkt, zie je dat er relatief weinig meldingen uit de beroepsvaart komen, maar als er iets gebeurt is de schade groot. Wij vermoeden dat de problemen die naderende stormen kunnen veroorzaken nog teveel worden onderschat. Er zijn schippers die denken: het is de afgelopen twintig jaar goed gegaan dus het zal ook nu wel weer goed komen. Maar de zware stormen anno 2022 zijn niet te vergelijken met eerdere stormen. Het zijn bijna tropische stormen waar we tegenwoordig mee te maken hebben. Daarom hechten wij er veel waarde aan om de bewustwording verbeteren.

‘De schadelast is voor de beroepsvaart naar rato vele malen groter’

neer je met een lege, kleine spits de oversteek maakt”, licht Jans toe.

De scheepsexpert benadrukt dat de schipper te allen tijde baas is over zijn eigen schip. “De schipper bepaalt de

**Rob Jans:**  
“We moeten ons als maatschappij beter voorbereiden op dergelijke stormen.”

We moeten ons als maatschappij beter voorbereiden op dergelijke stormen.”

### Vaste procedures

TVM adviseert beroepsvaartschippers vaste procedures te volgen als er storm op komst is én de verzekeraar adviseert schippers om de bemanning aan boord goed te instrueren. Jans: “Want één ding is zeker: stormen als Eunice zullen de komende jaren frequenter plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de ongekend snelle stijging van het waterpeil zoals we afgelopen jaar hebben gezien. We moeten echt met z'n allen gaan nadenken: hoe gaan we het morgen anders doen? Want als het fout dreigt te gaan, zijn we te laat.” <



## TIPS TER PREVENTIE

- Controleer of de vergrendelmechanismes, windhaken, borg- en verzegelklepjes en sjormateriaal nog in goede conditie zijn
- Controleer of je touwen nog sterk genoeg zijn voor het afsluiten van de luiken. Of beter: maak ze vast met spanbanden
- Zorg dat je zware spanbanden aan boord hebt (bijvoorbeeld 10 ton)
- Sluit het geladen ruim geheel af en zet de luikenkap stormvast met verzegelkleppen of spanbanden
- Span spanbanden zuiver overdwars en niet schuin over de luiken
- Zet niet alleen de bovenluiken vast, ook de onderluiken
- Houd voldoende reserve trossen en/of koppeldraden op voorraad en paraat voor gebruik
- Ruim losse attributen op het dek zoveel mogelijk op of zet ze goed vast
- Trek de ankers strak in de ankerkluis, plaats de kettingstopper en bescherm het anker tegen ongewenst vallen
- Pleeg tijdig onderhoud aan kozijnen; voorkom verharding van rubberen afdichtingen en/of slijtage van sluitwerk
- Voorkom dat buiswater de ventilatieopeningen van de brandstoftanks kan bereiken
- Sluit de ventilatieopeningen van de voorwoning tijdig zodat er geen buiswater naar binnen kan treden in de woning
- Plaats stormbinden voor het raam
- Sluit de toegang van de machinekamers, de voor- en achterpiek af, controleer ze op waterdichtheid (staat van het rubber profiel) en deugdelijk sluiten van de knevels.



# Passie voor de binnenvaart

**TVM verzekeringen**

Van Limburg Stirumstraat 250  
HOOGEVEEN

☎ +31 (0)528 29 29 99

✉ info@tvm.nl

🏠 www.tvm.nl