www.tvm.nl | juni 2020

TVM SCHEEPVAART

Opletten bij hellingbeurten

Expert Bas de Bruin: ‘Schades zijn vaak te voorkomen’

PLUS

Jorrit Jouwsma: Duurzaam vergaderen op historisch schip

Diederik Samsom: ‘De Green Deal is van ons allemaal’

Co Kuijpers: ‘Trainingsschip Zeus gigantisch mooi project’

IN DE PRAKTIJK

4

De ‘coronaboot’ van Ameland

Veltman Marine Service werd door Ambulancevoorziening Fryslân benaderd met de vraag of zijn bedrijf mogelijkheden zag voor het vervoeren van coronaverdachten. In slechts twee dagen werd het schip ‘Runner’ aangepast en ingericht voor deze bijzondere taak.

TOEN & NU

16

Maritiem oefencentrum aan oevers van de IJ

In Amsterdam-Noord ligt een schip waar met regelmaat van de klok de vlammen hoog oplaaien. Het is een curiositeit in het Nederlandse aanbod van RelyOn Nutec, wereldwijd de grootste aanbieder van veiligheidstrainingen.

26

Streekproducten tijdens lunch op de Vooruitgang

Jorrit en Susan Jouwsma kochten enkele jaren geleden een oud schip en bouwden deze om tot een energieneutrale vergaderlocatie. De Vooruitgang glijdt nu door de Friese wateren.

COLOFON

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

Hoofdredactie: Frank Woestenburg
Eindredactie: Mayke de Munnik
Redactie: Bert Jansma, Harm Vonk, Michael Nemethy e.a.
Fotografie: Matty van Wijnbergen en Glenn Wassenbergh
Vormgeving: Wouter Nijman | www.nijman.frl

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

+31 (0)528 29 29 99 | redactie@tvm.nl | info@tvm.nl
www.tvm.nl | @tvmnl en @tvmalert
www.facebook.nl/tvmverzekeringen

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

20

'Lastige manoeuvres zie ik als een uitdaging'
Janneke Slabbekoorn van ms Confiance is een van de weinige vrouwen die alles op en rond het schip in haar vingers heeft. TVM Scheepvaart was een dag bij schippersechtpaar Slabbekoorn aan boord.

8

'Green Deal is van ons allemaal'
Diederik Samsom is de dirigent van de Green Deal en bedeelt de transportsector een prominente rol toe.

30

Herinneringen
Duik- en bergingsbedrijf Van Bekkum bestaat bijna 100 jaar. Eigenaar Adri van Bekkum vertelt.

COÖPERATIE

13

Jaarcijfers 2019
De jaarcijfers van TVM over 2019 zijn gereed. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting.

25

Column Peter van Dam
Overliggeld. Hoe werkt het als eerder wordt gelost dan overeengekomen? Jurist Peter van Dam legt uit hoe het zit.

24

Jenny bedankt!
Jenny Bogers neemt na een dienstverband van 47 jaar afscheid van TVM. Dat verdient een reclamebord aan de A28.

34

Expert aan het woord
Een hellingbeurt lijkt een routinematige klus, maar er komt meer bij kijken. Bas de Bruin geeft een uitleg.

MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C019440

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.

VAN DE DIRECTIE

Beste lezer,
Het coronavirus heeft diepe gaten geslagen in onze samenleving. De afgelopen periode zagen we dagelijks op televisie de berichtgeving over de ic-afdelingen in de ziekenhuizen en statistieken over het aantal ziekenhuisopnames en sterfgevallen. Er gaat veel menselijk leed schuil achter deze cijfers. Laten we vooral hopen dat de situatie in ons land weer snel enigszins normaliseert.

Naast al het menselijk leed bestaat er veel zakelijk leed. Zeker ook in de binnenvaart. Onlangs meldden onze brancheorganisaties Koninklijke BLN-Schuttevaer en CBRB dat er per maand circa 120 miljoen euro schade wordt geleden, vooral door annuleringen en minder vervoer. De verwachting is dat de vraaguitval in het goederenvervoer de komende maanden blijft aanhouden.

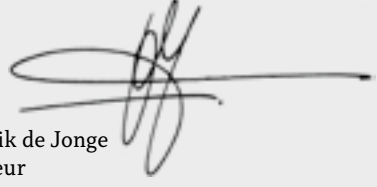
Transport over water is een belangrijke levensader voor onze economie. Ook in crisistijd gaat de binnenvaart gewoon door. Daar past respect en waardering. In dat kader verwijs ik u graag naar de advertentie op de achterzijde van dit magazine. Want als TVM zijn we trots op iedereen in de binnenvaart.

'We zijn trots op iedereen in de binnenvaart'

TVM is een coöperatie, opgericht voor en door onze leden. En helemaal in deze moeilijke periode willen we naast onze leden staan, schouder aan schouder, en hen zo goed mogelijk blijven ondersteunen. Want samen staan we sterker.

Gelukkig zie je dat er in de gehele samenleving op bepaalde vlakken meer bewustwording ontstaat voor het belang van vitale beroepen. Denk hierbij ook aan de terechte waardering voor de mensen in de zorg.

De binnenvaart is een internationaal opererende sector. Om die reden is het cruciaal dat de overheid met onze buurlanden of in Europees verband afspraken maakt om te borgen dat het goederenvervoer over water ondanks de beperkende coronamaatregelen in de verschillende landen door kan blijven gaan. Zodat de economie kan blijven draaien. Nu misschien nog een tijdje op halve kracht, maar straks weer op volle kracht. Daar ben ik van overtuigd.



Hendrik de Jonge
directeur

Operationeel in slechts de ‘coronaboot’ van Ar

Sinds zondag 22 maart heeft Veltman Marine Service op Ameland een ‘coronaboot’ in zijn vloot. Volgens strak protocol maakt Richard Veltman de oversteek naar Holwerd met een coronaverdachte en ambulancepersoneel aan boord. Schip ‘Runner’ is in slechts twee dagen tijd aangepast en ingericht voor deze bijzondere taak.

tekst: Michael Nemethy
beeld: Glenn Wassenbergh

s twee dagen: meland

De lucht is strakblauw boven Ameland. Naast de felle zon is ook de rust op het Friese eiland voelbaar. Een handjevol mensen wandelt vanaf veerboot Oerd richting hun bestemming op het eiland. Na een paar minuten lopen vind je aan je rechterzijde de vloot van Veltman Marine Service. Waar de schepen misschien niet door elke passant direct worden opgemerkt, ligt er nu een opvallend exemplaar in het water: een schip met op de achterkant een donkerblauwe container. Door de media en in de volksmond is dit vaartuig inmiddels al omgedoopt tot de coronaboot.

Snel handelen en anticiperen

Richard Veltman is door de Regionale Ambulancevoorziening Fryslân (RAV Fryslân) benaderd met de vraag of zijn bedrijf mogelijkheden zag voor het vervoeren van coronaverdachten. “Dat hebben we toen direct met beide handen aangegrepen. Normaal is dat soort vervoer exclusief voor de ambulance, helikopter of voor een reddingsmaatschappij. Om aan risicospreiding te doen dacht het RAV Fryslân ook aan particuliere bedrijven. Een buitenkans voor ons dus! We hebben toen direct een isolatie-unit opgehaald uit Dokkum. Vrijdagavond begonnen we met een timmerman en een elektromonteur aan de ombouw en op zondag was alles afgerond. Bepaalde leuningen van het schip zijn afgezaagd, zodat het mogelijk is om met een brancard op het schip te komen en er is elektriciteit in de container aangelegd. Tussen het belletje en operationeel zijn zaten zo’n twee dagen. Snel handelen en anticiperen zit in het DNA zit van het bedrijf”, vertelt een trotse Veltman.

Samen met collega Gerrit Jan Dam draait hij momenteel shifts van 24 uur waarin ze elkaar afwisselen. Daarnaast zijn er een aantal bemanningsleden oproepbaar voor coronavervoer. 24 uur per dag, het hele jaar door staat er iemand stand-by. Dat was al zo voor de coronacrisis en dat is nu dus niet anders. Veltman ziet deze situatie als een maatschappelijke taak: “Je bent als eilanders op elkaar aangewezen en daarom helpen wij elkaar.” Collega

> ‘Je bent als eilanders op elkaar aangewezen en daarom helpen we elkaar graag’

Gerrit Jan Dam is het met Veltman eens en vult hem aan: “Het is ontzettend mooi dat we iets terug kunnen doen voor de maatschappij en op deze manier ons steentje bijdragen.”

Vervoersprotocollen

Tweemaal is Veltman in de eerste vier weken sinds de ombouw van zijn schip in actie gekomen. De protocollen >

voor het vervoer zijn streng. De medewerkers van het Amelandse bedrijf blijven altijd strikt gescheiden van de coronaverdachte én van de ambulancebroeders. Het schip wordt na een oproep direct vaarklaar gemaakt. Na overleg op afstand met het ambulancepersoneel gaat de bemanning van Veltman in het schip achter de gesloten deur staan. “Het ambulancepersoneel maakt zelf de deur van de container open, die kan niet op slot. Ze plaatsen de coronaverdachte op de brancard in de container en ze fixeren daarna de boel. Er gaan altijd een of twee medewerkers van de ambulance mee met een coronaverdachte. Tijdens de overtocht houden we via portofoons contact met elkaar.”

‘Tijdens de overtocht houden we via portofoons contact met elkaar’

Na het afmeren gaan de hekken aan het water in Holwerd open, zodat de ambulance dicht bij het schip kan komen. Op het moment dat de coronaverdachte in de ambulance ligt, wordt er weer een lege brancard in de container geplaatst. Terug op Ameland vertrekt het personeel van Veltman. Het ambulancepersoneel reinigt vervolgens grondig de container met sterke reinigingsmiddelen. “Zo is het schip weer voorbereid op een nieuwe oproep.”

De sfeer op het eiland

Sinds het moment dat de coronaboot operationeel is, zijn er twee personen op Ameland afgevoerd naar Holwerd met de coronaboot. Het nieuws ging in beide gevallen als een lopend vuurtje. “De bewoners zijn er hier als de kippen bij wanneer er iets gebeurt.” Ontzettend snel werden er groepsapps foto’s gedeeld van een ambulance, ambulancepersoneel in witte pakken en de coronaboot op de achtergrond.

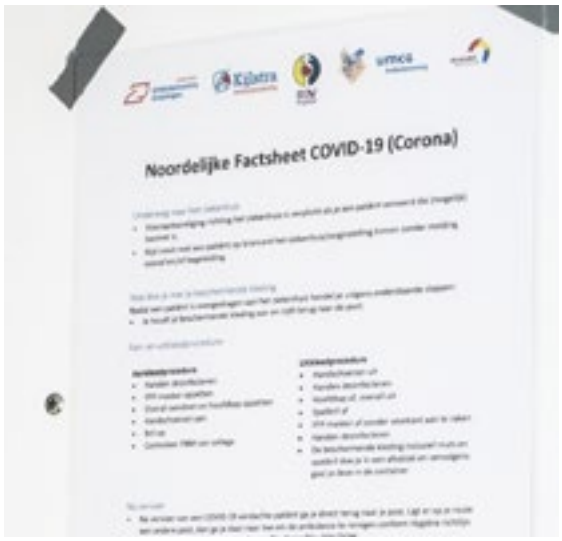
Ameland is niet afgesloten van de buitenwereld. Iedereen mag in principe nog komen, al worden toeristen ontmoedigd dat te doen. De vijf waddenburgemeesters riepen mensen in maart op weg te blijven. Bezorgde Amelanders pleitten al in mailtjes naar de burgermeester Leo Pieter Stoel voor een complete afsluiting van het eiland. De sfeer op het eiland was en is volgens Veltman dubbel te noemen: “De Amelanders zijn bezorgd. Aan de ene kant hoor je nu mensen zeggen dat ze weer even het echte eilandgevoel terugkrijgen. Er zijn al tijden nagenoeg geen toeristen. Het is de tijd van bezinning. Ik probeer zelf ook van de rust en de tijd thuis te genieten. Vrijwel niks moet meer.

Aan de andere kant leeft zo’n 80%, misschien wel meer, van de mensen op Ameland van het toerisme. Dat ligt nu grotendeels plat. Dus dat is een enorm inkomstenverlies voor iedereen die daar zijn boterham mee verdient. Het is behelpen. Wij hadden bijvoorbeeld voor dit jaar een vlootverandering op het programma staan, maar dat plan gaat voorlopig even in de ijskast.” <

DANKBAAR WERK

Veltman Marine Service is direct gestopt met alle niet urgente werkzaamheden toen hij door RAV Fryslân werd benaderd. Dit deed hij om het besmettingsrisico te beperken. De overeenkomst loopt tot medio juni en er wordt gewerkt naar een langetermijnoplossing. Het bedrijf houdt zich normaal gesproken bezig met pakketservice, bemannings- en personeelstransport naar offshore bestemmingen, S.A.R. taken, hulpverlening- en bergingsactiviteiten, brandbestrijding, sleepdienst en transportbegeleiding, ondersteuning van waterbouwkundige projecten, faciliteren van duikwerkzaamheden, watertaxi en milieubeschermende maatregelen zoals oliekering.

Veltman Marine Service is en blijft de enige 24-uursdienst van en naar het eiland. “Daarom hebben we ons nog wel beschikbaar gesteld voor overheid, semioverheid en spoed- en noodklussen. Laatst ben ik bijvoorbeeld gebeld door mensen waarvan hun kleinzoon na een ongeluk naar het ziekenhuis is vervoerd. Die familie wilde logischerwijs ook graag naar het ziekenhuis. Toen heb ik ze meegenomen. Voor zulke zaken vaar ik nog graag en dat zijn tragische gebeurtenissen waar ik met liefde een uitzondering voor maak. Dit werk, nu en voor de coronacrisis, is echt ontzettend dankbaar om te doen.”



In de container is een raam gebouwd. Er is plaats voor een brancard en enkele personen die bij de coronaverdachte blijven tijdens de overvaart. De brancard kan vast worden gezet. Er is elektriciteit aangelegd en er is ruimte om monitoren en zuurstofflessen op te hangen. Het was eind maart nog wat frisjes en daarom staat er ook nog een kachel in de container.

Samsom, dirigent van de Green Deal

Diederik Samsom wordt in zijn rol als kabinetschef van Eurocommissaris Frans Timmermans gezien al de dirigent van de Green Deal. Maar elke burger blaast zijn partij mee in een klimaatneutraal Europa in 2050. De kabinetschef van de Europese Commissie bedeelt de transport-sector een prominente rol toe. We spraken Samsom over 'zijn' Green Deal.

tekst: Harm Vonk
beeld: ANP

Allereerst: een deel van Nederland ligt stil, hoe beïnvloedt de corona-crisis uw werk?
"Ik werk vanuit huis, net als iedereen. Ik deel mijn leven op tussen Leiden, mijn woonplaats, en Brussel, waar ik werk. Mijn kinderen van 18 en 14 jaar doen homescholing. Eigenlijk werkten we in de Europese commissie vrij weinig op afstand, maar je merkt nu dat het anders kan. Het nieuwe normaal, zeg maar."

Zou de huidige situatie qua thuiswerken een blik in de toekomst kunnen zijn?
"De toekomst zal dat uitwijzen, maar als deze situatie straks voorbij is, zitten we straks allemaal weer op kantoor. We blijven toch sociale wezens. Wat de Commissie betreft: wij maken geen mensen beter, wij houden geen orde op straat en vervoeren geen spullen. Wij maken beleid en dat kan ook vanaf de computer. Hoewel persoonlijk contact een belangrijk aspect blijft."

Hoe kijkt u als voormalig politicus naar de crisis?
"Ik vrees dat dit een enorme dreun gaat slaan in economische groei en dat we in een recessie komen. We mogen ons gelukkig prijzen met de buffer die we als Nederland de afgelopen jaren hebben opgebouwd. Daarmee kunnen wij die klap opvangen. Maar dat geldt niet voor heel Europa; de verschillen zijn groot, dus dat vraagt weer veel van onze solidariteit."

We hebben nogal wat crises gehad: de bankencrisis, de Griekse crisis, de migratie-crisis, terreuraanslagen. En nu corona.
"Je zou dit de tweede crisis kunnen noemen. Als we alle tegenslag 'crisis' gaan noemen, wordt dat woord aan inflatie onderhevig. Een decennium geleden hadden we de financiële crisis en nu deze. Dat is veel sneller dan velen hadden voorspeld. Het plaatst de discussie over het begrotingstekort – zo van 'ach, dat begrotingstekort stelt niet zoveel voor, dat kunnen we wel hebben' – in een ander daglicht. Dat kunnen we níet hebben als je om de tien jaar zo'n klap krijgt."

De crisis van nu plaatst de discussie over het klimaat in een ander daglicht: eerst moet de economie opnieuw worden opgebouwd; zal voor groen voldoende aandacht en geld zijn?
"Ik denk niet dat groen ten koste zal gaan van wederopbouw. Juíst niet. Herstel van economie kan juist hand in hand gaan met het gezonder maken van onze wereld. Nu is de kans om een duurzame economie op te bouwen. Corona gaat weer over; dat weten we zeker. Alleen weten we nog niet wanneer en op welke manier. We weten één ding wel zeker: klimaatverandering verdwijnt niet als we er niks aan doen. Die noodzaak blijft onveranderd hoog."

Hoe zou u willen oproepen om aandacht voor klimaat te houden?
"Heropbouw van de economie kan straks heel goed samen gaan met investeringen in een groenere toekomst. Ik geef een voorbeeld: het isoleren van al onze huizen. Dat is een enorme opdracht, die veel werkgelegenheid met zich meebrengt en typisch ten goede komt aan het midden- en kleinbedrijf. Dat zijn allerlei redenen om dat versneld te doen. Voor een groot deel zijn dat publieke investeringen. Dat moeten we doen op het moment dat onze economie dat hard nodig heeft. Ik zie dus juist kansen voor een versnelde opbouw van een groene toekomst. Als je de draad toch weer oppakt, pak dan een groene draad in plaats van één met oude fossiele met oude fossiele activiteiten, waarvan je toch weet dat ze moeten worden afgebouwd. De Green Deal blijft staan. De uitdaging om financiële middelen te vinden op het moment dat economische groei wegvalt is wel iets groter."

> 'Hoe zorgen we ervoor dat er geen vrachtwagen meer leeg rondrijdt?'

Als we iedereen in Europa al op één lijn krijgen, hoe zit het dan daarbuiten? De Verenigde Staten, China?
"Wij moeten ons realiseren dat andere continenten niet stilzitten. De technologische ontwikkeling in China is spectaculair. Dat geldt niet zozeer voor de regering, maar ook voor de industrie in Amerika. Verder is Europa de grootste consumentenmarkt ter wereld; als wij standaarden afspreken, worden die wereldwijd overgenomen, want niemand >

wil de Europese markt mislopen. Producten moeten voldoen aan onze eisen, anders kunnen ze hier niet terecht. En dan is er nog de diplomatieke overtuigingskracht. We proberen anderen over te halen. Dat is soms moeizaam, eigenlijk altijd, maar niet zonder succes."

Waarom gaat het zo moeizaam? Iedereen wil toch een betere toekomst voor onze kinderen?
"Iedereen wil wel hetzelfde, maar het vergt investeringen in activiteiten die niet van vandaag op morgen meteen rendabel zijn. Staal wordt bijvoorbeeld in eerste instantie duurder. Dat is natuurlijk niet voor de hand liggend in een wereld waarin iedereen op zoek naar snelle groei."

In wat voor wereld leven we als we '2050' niet halen?
"Dan kom je terecht in een wereld met een veel ingewikkeldere omgeving. Klimaatverandering veroorzaakt instabiliteit, waar onze kinderen vreselijk veel last van zullen hebben. Het is niet vanzelfsprekend dat je in grote welvaart op de planeet aarde kunt blijven voortbestaan. Dat is niet zo ingewikkeld te onderbouwen als je kijkt naar de zeespiegel, de temperatuurstijging, droogtes, weerpatronen, neerslag. Aan het einde van deze eeuw zal het ingewikkeld worden om onder de zeespiegel te blijven bestaan. In Zuid-Europa wordt het buitengewoon ingewikkeld om voedsel te verbouwen."

Welke rol speelt de transportsector in de klimaatneutrale doelstellingen?
"Er is een enorme rol voor transport. We zullen toe moeten naar een klimaatneutraal transport, naar schonere middelen van transport. Het kan nog veranderen, maar tot nu toe is transport een van de sectoren waarin de CO_2-uitstoot niet omlaag, maar juist omhoog gaat. Dat geldt met name voor vliegverkeer, maar eigenlijk over de gehele linie. Transport groeit snel, omdat het samenhangt met de wereldeconomie. Daarbij blijkt het lastig om een alternatief te vinden voor fossiele brandstofvoorziening."

Wat moet er gebeuren?
"Het is vooral een technische uitdaging. Door investeringen te doen, kunnen we de innovatie versnellen. Als we blijven wachten, gebeurt er niets. Ik snap de twijfel wel: als je investeert

in elektrische vrachtwagens, ben je in eerste instantie veel geld kwijt en haal je gedoe in huis. De vraag is of je dat terugverdient ten opzichte van je concurrenten die nog altijd op diesel blijven rijden. Het is wachten op transportfirma's die die stap durven te zetten."

Wat doen jullie om investeerders te helpen?
"Een voor de hand liggende stimulering is financiering: het gat helpen overbruggen. Maar crucialer is dat de infrastructuur vooruit moet lopen op wat straks gaat komen. Je schaft geen elektrische vrachtwagen aan als niet de gehele route voorzien is van oplaadinfrastructuur. Voor de equivalent op waterstof geldt hetzelfde. Als je niet naar Italië kunt zonder bij te tanken, dan begin je niet aan de reis. Die publieke taak zullen wij op ons nemen. Daar moeten wij snel aan beginnen. Maar de overheid heeft hetzelfde dilemma als het bedrijfsleven: welke keus maak je? Bij vrachtwagens zitten we op dat kruispunt: sorteren we voor op waterstof of investeren we in elektrische infrastructuur?"

En dan is er nog vervoer over water...
"Dat is steeds meer nodig naarmate vrachtverkeer viezer blijft. De verhouding water-weg-lucht wordt deels bepaald door de CO_2-voetafdruk. Het water is nog lang niet vol en ook de trein zit daar nog tussen. Het wegverkeer zal nodig blijven voor de laatste kilometers."

'Tot nu toe is transport een van de sectoren waarin de CO_2-uitstoot niet omlaag, maar juist omhoog gaat'

Komen we toch weer terug bij het vrachtverkeer over de weg...
"Klopt, want dat is economisch gezien de meest aantrekkelijke manier om spullen op hun plek te krijgen. Vrachtverkeer over de weg zal blijven, >

Diederik Samsom: "Bij vrachtwagens zitten we op een kruispunt: sorteren we voor op waterstof of investeren we in elektrische infrastructuur?"

maar het zal duurder worden. Het financiële instrument van de overheid zullen we gebruiken. Prijsprikkels werken twee kanten op: goedkoper maken om te stimuleren, duurder maken om te ontmoedigen. Denk maar aan het Eurovignet."

'Als je de draad toch weer oppakt, pak dan een groene draad in plaats van één met fossiele activiteiten'

Daar zult u geen vrienden mee maken...
"Ach, als het alternatief goedkoper wordt gemaakt, kun je de sprong wagen. Deze Green Deal biedt vooral kansen. Het gaat om grote investeringen. Het grappige is dat ik nog nooit een ondernemer ongelukkig heb zien kijken bij de mogelijkheid om meer te kunnen investeren. Meestal leveren meer investeringen immers meer rendement op. Als het maar op de juiste manier wordt gedaan. Daar zit het risico. Maar daar zijn ondernemers goed in, heb ik over het algemeen gezien. Dus als overheid de juiste randvoorwaarden schept - infrastructureel en qua prijsprikkels - zie ik het zonnig in."

Wat wilt u de transportondernemers meegeven met het oog op de toekomst?
"Blijf nieuwsgierig, blijf zoeken naar nieuwe mogelijkheden. Verras ons, verras de overheid met nog spectaculairdere dingen die bijdragen aan een nog schonere leefomgeving. De mogelijkheden van autonoom rijden zijn bijvoorbeeld nog lang niet volledig bekend. Met name in het vrachtverkeer over de weg zijn talloos meer mogelijkheden. Ik denk aan belading en logistiek. Hoe zorgen we ervoor dat er geen vrachtwagen meer leeg rondrijdt?"

Bestaat het beroep chauffeur in 2050 nog wel eigenlijk?
"Ik ben politicus, geen futuroloog. Maar ik ben ervan overtuigd dat ook het vervoer volledig duurzaam kan zijn in 2050. Of de chauffeur alleen nog achter het stuur zit, weet ik niet. Nu is het besturen van de vrachtwagen het grootste deel van het werk, maar is hij of zij ook een expert op het gebied van lading, veiligheid en logistiek. Het accent van de werkzaamheden zal verschuiven."

Hoe verhoudt deze Green Deal zich tot uw politieke werk van eerder? Is deze uitdaging niet veel groter?
"Nee, niet groter. Dit is een andere plek waar ik een bijdrage wil leveren aan een duurzame toekomst. Dat heb ik mijn hele volwassen leven gedaan. In verschillende rollen: de politiek, de private sector en nu als ambtenaar. Er zijn allerlei mogelijkheden, niks is de beste. Buiten het feit dat het interessant en leuk is, motiveert de onderliggende doelstelling enorm: een schone toekomst. We doen het met een team van 25 mensen, maar ik durf te beweren dat heel Europa, op grote en kleine schaal, daaraan meewerkt: 500 miljoen mensen. De Green Deal is van ons allemaal." <

‘Meten is weten; data worden steeds belangrijker’

Bij het afronden van de jaarrekening over 2019 werd de wereld geconfronteerd met de eerste gevolgen van het coronavirus. De effecten van het virus en de gevolgen van de genomen maatregelen hebben de komende periode zeker effect op de sector waarin TVM opereert. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting op de jaarcijfers.

tekst: Frank Woestenburg
beeld: Matty van Wijnbergen

De combined ratio is uitgekomen op 99,3%. Wat zijn de meest opvallende onderdelen?
“We werden afgelopen jaar niet alleen geconfronteerd met meer schades, maar ook met meer grotere schades, waaronder een aantal calamiteiten. De casco-schadebedragen worden ook steeds hoger door alle elektronica aan boord van de vrachtwagens. Daarnaast was er sprake van een stijging van het aantal grotere letselschades. Dat is ook de reden dat we de WA-premies hebben moeten verhogen.”

“De hogere schadelast is een direct gevolg van de economische activiteit. Voor 2020 wordt als gevolg van de coronacrisis een economisch krimp van minimaal 7,5% verwacht in Nederland. Als verzekeraar voor logistiek en transport zijn onze schaderesultaten anticyclisch aan de ontwikkeling van de economie, dat is een gegeven. De economische recessie zal bij ons naar verwachting leiden tot een lagere schadelast.”

“Daarnaast speelt het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur bij alle weggebruikers een grote rol in de toename van het aantal ongelukken op de weg. Dat is een serieus probleem. De overheid heeft in 2018 de MONO-campagne gelanceerd, maar het MONO-rijden verdient nog steeds veel meer navolging. Ook bij de beroepschauffeurs. Onze adviseurs van Preventie & Risicobeheer vestigen hier steeds opnieuw de aandacht op.”

Hoe groot is de impact van de toename van het aantal calamiteiten geweest?
“De impact van calamiteiten is altijd groot. Ook op menselijk vlak uiteraard, voor de betrokken ondernemingen en mensen. Maar als je het louter cijfermatig bekijkt, is 2019 voor ons qua serieuze calamiteiten een pechvol jaar geweest. Uitschieters calculeren we vanzelfsprekend altijd in, dat hoort ook bij onze rol als verzekeraar. Ik verwacht wel dat de toename van het aantal uitschieters een nieuwe trend is. Als de frequentie van schades toeneemt als gevolg van de toegenomen drukte op de wegen, neemt vanzelf ook de frequentie van calamiteiten toe. Een goede tendens is wel dat alle partijen in de keten steeds meer over preventie gaan nadenken. Daarbij speelt ook innovatie een belangrijke rol.”

‘Schadelast-beheersing is ook in 2020 een speerpunt in ons beleid’

“Rijkswaterstaat heeft een test met het meten van bandenspanning van vrachtwagens die over de A16 >

Dirk Jan Klein Essink: "De ingezette digitalisering van onze werkprocessen en klantcommunicatie zal ook de komende jaren effect sorteren."

rijden met een jaar verlengd. Meer dan tachtig transportbedrijven werken mee aan deze test en krijgen gegevens digitaal doorgestuurd wanneer via de meetsystemen in het wegdek blijkt dat een van hun vrachtwagens met een te lage bandenspanning onderweg is. Ik vind dit een prachtig voorbeeld van hoe innovatie kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en daardoor aan minder schades."

"Naarmate meer van dit soort innovatieve datagedreven toepassingen hun weg gaan vinden, zullen de schades navenant gaan dalen. Uiteraard kunnen aan dergelijke innovaties ook investeringen vastzitten voor ondernemers. In een sector met lage winstmarges kan dat wellicht een drempel zijn, maar als je hiermee minder ongevallen of pechgevallen krijgt en daarnaast een bijdrage levert aan de transportveiligheid in ons land, lijkt het mij geen ingewikkelde rekensom. Ook vanuit TVM gaan we nóg meer en beter op preventie inzetten, waarbij we meer gebruik gaan maken van data. Dat is zowel goed voor de klant als voor ons. Want lagere schades zullen ook weer leiden tot lagere premies."

'Genomen maatregelen hebben de komende periode zeker effect op de sector waarin TVM opereert'

Afgelopen jaar werden klanten geconfronteerd met premieverhogingen. Wat is hiervan de noodzaak?

"Deze verhogingen waren noodzakelijk om het rendement op ons WA-product op het gewenste niveau te krijgen. Sinds 1 januari 2019 is de wetgeving met betrekking tot affectieschade van kracht geworden. Ook dat gaat tot een substantiële verhoging van de WA-letselschade leiden. Daar komt bij dat De Nederlandsche Bank (DNB) tegenwoordig als eis stelt dat ieder afzonderlijk product rendabel dient te zijn, los van het feit dat we dit als verzekeraar uiteraard zelf ook nastreven. Overigens begrijpen onze klanten dat ook. Men kent de ontwikkelingen in de verzekeringsmarkt."

"Bij TVM streven we in ons beleid naar een combined ratio van 98%. Dat zit al dicht tegen de 100% aan en betekent dat je er met een paar tegenvallers al snel overheen gaat. Als coöperatie streeft TVM niet naar winstmaximalisatie. Indien je er zeker van wilt zijn dat je altijd onder de 100% wil blijven, zou je eigenlijk een combined ratio van 95% als doelstelling moeten hanteren. Echter, in dat geval kun je het verwijt krijgen dat je als coöperatie een te ruime winstmarge hanteert en eigenlijk te hoge verzekeringspremies in de markt zet. Dat doen wij dus ook niet. Wij balanceren met onze combined ratio altijd op een dun draadje, bewust. Maar is het dan erg als de combined ratio incidenteel een keer uitkomt boven de 100%? Wat mij betreft niet, dit kan een keer gebeuren. Zolang het maar aan incidentele schades ligt en niet structureel is. De incidentele verliezen op de verzekeringsactiviteiten kunnen we overigens prima opvangen door onze stevige solvabiliteit, zodat de continuïteit blijft gewaarborgd."

De combined ratio bestaat uit een kosten- en een schaderatio. Wat zijn hiervan de verhoudingen?

"We zijn in 2019 op een schaderatio van 81,1% en een kostenratio van 18,2% uitgekomen. Zoals bekend, streven we in ons beleid naar een combined ratio van 98%, waarbij we een verhouding hanteren van 80% schade en 18% kosten. Vanzelfsprekend blijven we scherp naar onze eigen kosten kijken. We werken met een strenge kostendiscipline. De ingezette digitalisering van onze werkprocessen en klantcommunicatie zal ook de komende jaren effect sorteren. De te ontwikkelen software op ons nieuwe informatieplatform gaat zeker bijdragen aan de effectiviteit en efficiency van onze processen."

"Voor wat betreft de schadecomponent is er veel werk aan de winkel. Schadelastbeheersing is ook in 2020 een speerpunt in ons beleid. Zaken die daaraan moeten bijdragen, zijn onder andere fraudedetectie, effectief schadeherstel, preventie, regres en een hogere snelheid en betere kwaliteit van de schadebehandeling. Dat laatste doen we onder andere door een Fast Lane te ontwikkelen voor de afwikkeling van kleine schades tot € 5.000."

"Ik denk overigens dat innovatieve ontwikkelingen in de markt, zoals autonoom rijden en platooning er wel zullen komen, maar minder snel gaan dan een paar jaar geleden nog werd voorspeld. Autonoom rijden zou normaal gesproken kunnen bijdragen aan het verminderen van onze schadelast."

Het grootste deel van het positieve resultaat van TVM komt uit de beleggingen. Hoe is dit gerealiseerd?

"Onze totale beleggingsportefeuille heeft zich goed ontwikkeld met een waardestijging van € 42 miljoen. Daarnaast genereerde de portefeuille een directe opbrengst van € 13 miljoen. Het wordt wel steeds lastiger om rendement met de beleggingen te realiseren, omdat 65% van onze portefeuille uit vastrentende waarden bestaat en de rente op spaardeposito's en sommige staatsobligaties negatief is. Als gevolg van het uitbreken van de coronacrisis zijn de beurzen aan het eind van het eerste kwartaal van 2020 fors gedaald met een licht herstel in april en mei. Overigens, is onze solvabiliteitsratio hier slechts zeer beperkt door geraakt."

Hoe is het met de solvabiliteit van TVM gesteld?

"We zijn uitgekomen op een solvabiliteit van 268%. Dat is een score waar we als TVM wederom zeer tevreden mee mogen zijn. Een sterke solvabiliteit is nodig om tegenvallers te kunnen opvangen. Wij hanteren met betrekking tot de solvabiliteit een ondergrens van 200%, omdat wij een coöperatie zijn en geen toegang hebben tot de kapitaalmarkt. Daar zitten we dus zeer ruim boven. Overigens wordt de solvabiliteitsratio ook beïnvloed door wet- en regelgeving die alleen maar strenger wordt. Hoewel de financiële impact van de coronacrisis nog niet volledig duidelijk is, zijn wij van mening dat TVM zowel het verzekeringstechnische, beleggings- als organisatorische risico voldoende beheerst. De inmiddels genomen maatregelen, in combinatie met de bestaande vermogensbuffer, maken dat wij van mening zijn dat de continuïteit van TVM onverminderd is gewaarborgd." <

‘Op de oceaan bel je niet eventjes 1-1-2’

Sinds september ligt in Amsterdam-Noord een hagelwit schip waar met regelmaat van de klok de vlammen hoog oplaaien. Het is een curiositeit in het Nederlandse aanbod van RelyOn Nutec, wereldwijd de grootste aanbieder van veiligheidstrainingen.

tekst: Yoeri van den Busken
beeld: Glenn Wassenbergh

De reddingscapsule kan een vrije val van acht meter maken, recht het IJ in.

Het gebouw met de muren van donkere bakstenen en hoge ruitjesramen springt er wel uit aan de oevers van het IJ. Steeds meer nieuwe bedrijven, kantoren en hippe hotspots verrijzen op de voormalige NDSM-werf in Amsterdam-Noord. Maar aan de gevel van dit vierkante rijksmonument hangen verticaal nog steeds de robuuste letters die herinneren aan de tijd dat de bramen van de gietstukken werden geslagen.

Tegenwoordig kloppen stadsgidsen af en toe aan met de vraag of ze hun gevolg misschien een blik mogen gunnen in het domein van RelyOn Nutec. Want achter die deuren weet de argeloze voorbijganger niet wat hij ziet. De oude Afbramerij transformeerde tot volmaakt maritiem trainingscentrum, met twee kolossale waterbassins, simulators, vrije-valboten en windturbine. Met een druk op de knop kan er een rollende golf in het 3 meter 40 diepe bad opgewekt worden, een diagonaal rollende golf, of een zogeheten diamanten golf. Die laatste is de hevigste.

Urban Trail

Toen RelyOn Nutec twee jaar geleden op een zondagmorgen het karakteristieke pand openstelde voor de Urban Trail – een alternatieve loopwedstrijd door bijzondere gebouwen – vielen talloze recreanten letterlijk even stil. “Er ontstond zelfs een file”, glimlacht operations manager Co Kuijpers. “Want dit hadden ze niet verwacht.”

Hiervoor ruilde hij zeven jaar geleden zijn werkplek in Den Oever graag in. De tweede trainingslocatie in Nederland – na Rotterdam – is state-of-the-art. En dat pakket werd in het najaar van 2019 uitgebreid met de Zeus. Op loopafstand van het hoofdgebouw ligt dit speciaal ontworpen schip, vernoemd naar de oppergod van de oude Grieken. De combinatie van een Russisch ponton en een Rijnsleper deed aan de Maasvlakte geruime tijd dienst als kantoor- en lesruimte.

Nu is het een parel aan de kroon van RelyOn Nutec. “Een gigantisch mooi project”, zegt Kuijpers met onverholen trots. “Ik heb ook bij Defensie gewerkt, maar zelfs daar heb je niet zoiets unieks.”

> ‘Het is gewoon niet te vergelijken met een noodsituatie op het vasteland’

Investering

Binnen veertien maanden werd de verbouwing gerealiseerd. “Je hebt tegenwoordig ook met strenge milieu- >

LEVEN NA CORONA

RelyOn Nutec, dat 37 trainingslocaties in 21 landen heeft, is vanaf de maand mei weer volledig operationeel in Amsterdam. “Op een gegeven moment moet je toch ergens beginnen”, zegt Co Kuijpers over de weken waarin de coronacrisis de wereld grotendeels lamlegde. “We moeten hier met z’n allen uit zien te komen. Het is een beetje vergelijkbaar met de wederopbouw net na de Tweede Wereldoorlog. Die periode nam ongeveer vijftien jaar in beslag. Laten we hopen dat dit niet zo lang gaat duren. Ik denk wel dat de meeste bedrijven er een hele tijd hinder van ondervinden. Want corona is niet zomaar weg.”

Sinds de opening verzorgt RelyOn Nutec twee trainingen van vier dagen per week. Gemiddeld zijn dat twaalf zeevarenden per cursus. Kuijpers: “Maar vanaf half maart lag het stil. Aangezien de grenzen gesloten waren, kwamen er sowieso geen cursisten uit het buitenland. Wij proberen dan van de nood een deugd te maken. Onderhoud plegen, lesplannen maken, kijken waar we onszelf nog in kunnen verbeteren en eigen mensen opleiden. Dat kon nu in een hoog tempo.”

Ook werd er een continuïteitsplan geschreven. Kuijpers: “Je moet er goed over nadenken hoe we straks omgaan met die anderhalve-metermaatschappij. Wij zijn alvast voorbereidingen aan het treffen; kijken hoe we cursisten zo min mogelijk met elkaar in contact kunnen laten komen zonder dat de opleiding aan waarde inboet. Een paar weken geleden hebben we één training gegeven aan drie mensen. Wij zagen dat een beetje als een try-out. Dat ging prima. Wij proberen onze locatie zo in te richten dat we vrijwel altijd die anderhalve meter ruimte kunnen garanderen.”

regels te maken. Dit schip is emissievrij. Tijdens trainingen komt er geen wolkje naar buiten. Het bluswater wordt opgevangen en weer gereinigd. De investering die je moet doen, is voor veel bedrijven een reden om te gaan twijfelen. Aan wal is er ook best veel mogelijk, dus dan ziet niet iedereen de noodzaak van een echt schip in. Gelukkig zag RelyOn Nutec dat wél. Voor de belevingswereld van cursisten is het cruciaal dat de noodsituatie aan boord zo realistisch mogelijk kan worden nagebootst.”

Wat de Zeus bijzonder maakt, is dat vlammen hoog oplaaien en rookwolken je de adem benemen. Daarnaast kan de reddingscapsule een vrije val van acht meter maken, recht het IJ in. Het zijn de grootste pijlers van het fraai geoutilleerde opleidingsschip, zegt Kuijpers. “Ik kan ook twintig containers neerzetten en zeggen: dit is een schip. Maar nu kijken cursisten door patrijspoortjes naar buiten en ze zien water. Ze zien scheepvaart. Je voelt dat je op een dek loopt, want het dek beweegt. Dan ga je er veel meer in op.”

Bemanning

Zelf maakte de 54-jarige Kuijpers een brand mee in de jaren tachtig, op een bevoorradingsboot. “Dat was paniek, écht paniek. Als je ergens op een oceaan zit, is het niet eventjes 1-1-2 bellen. Dan ben je puur afhankelijk van je bemanning. En in de kern zijn dat geen brandweermensen, hè. Dat zijn scheepslieden, van kok tot matroos. Daarom moet je een brand op een schip meteen proberen in te perken. Een ruimte kan daarna als verloren beschouwd worden. Als de mensen het maar overleefd hebben.”

Zijn jongere collega Nick IJzelenberg (24) vloog, als lid van het Emergency Response Team van RelyOn Nutec weleens naar zo’n brandhaard op zee. “Je hebt weinig zicht door de rookontwikkeling in de smalle gangen, je voelt de hitte. Dat komt wel overeen met wat wij op de Zeus kunnen bieden”, zegt hij. “In Valencia haalde een brandweercommandant een voorbeeld aan waarbij hun standpunt was: touwen doorsnijden en laten affikken. Daar viel geen eer te behalen. Dat betekent niet dat ze onbekwaam waren, maar dat je het heel anders moet benaderen. Het gaat verder dan alleen een brandje blussen. Welke procedures voeren de mensen uit? Moet je het schip draaien ten opzichte van de wind? Werkt de hoofdmotor nog? Het is gewoon niet te vergelijken met een noodsituatie op het vasteland.”

Hoewel de Zeus nog maar kort in gebruik is, liggen uitbreidingsplannen al op de tekentafel. De wens is om een crisis aan boord ook vanaf de brug te kunnen bestrijden. Daarbij wordt gedacht aan het nabouwen van een controlekamer, inclusief beeldschermen en alarminstallaties. Toekomstmuziek, meent Kuijpers. “Want dit is al een hele grote stap geweest.”

Maar de ideeën zijn illustratief voor de bevlogenheid van het RelyOn Nutec-team in Nederland, dat bestaat uit bijna negentig mensen. Daarvan werken er vijftien in Amsterdam-Noord. Kuijpers fungeert met zijn ruime ervaring als mentor voor die groep. “Ik zeg altijd: je kunt mensen op de eerste trede van een trap zetten; daarna moeten ze zelf verder omhoog. Wel probeer ik een vraagbaak te zijn en, waar nodig, ondersteuning te bieden. Om een perfect product neer te zetten moet het hele plaatje kloppen. Wij doen ook echt wat met de feedback van onze instructeurs en cursisten. Wat ik mooi vind: iedereen heeft een stukje eigenaarschap binnen de organisatie. Wij zijn niet zo heel groot, maar we hebben allemaal meegewerkt aan de Zeus en aan de trainingscentra in Nederland. Het voelt alsof het een deel van henzelf is. Ik werk met zeer gedreven mensen en er heerst een prettige no-nonsensementaliteit. Als er wat is, wordt het uitgepraat. En alles is bespreekbaar. Dat is de kracht van dit bedrijf. De naam zegt het al. Vertrouw op Nutec.” <

> ‘Iedereen heeft een stukje eigenaarschap binnen de organisatie’

‘Lastige manoeuvres z

Livinus Slabbekoorn maakt zich klaar voor een ritje op de racefiets. Even een uurtje trainen, van de ene naar de andere sluis. Onderweg prijst hij zich maar wat gelukkig met zijn Janneke, een van de weinige Nederlandse vrouwelijke kapiteins in de binnenvaart. Dankzij haar houdt de ms Confiance koers.

tekst: Harm Vonk
beeld: Matty van Wijnbergen

Livinus en Janneke Slabbekoorn (beiden 36) zijn zeker niet het enige schippersechtpaar op de Nederlandse binnenvaart, maar zij is wel een van de weinige vrouwen die eigenhandig alles op en rond het schip in haar vingers heeft. Sterker nog: als er lastige manoeuvres opdoemen, neemt Janneke het roer in handen.

Zo is er die keer bij een krappe sluis in Zaandam, als de telefoon gaat. Livinus vertelt de anekdote smakelijk. Een van de kinderen neemt op. Aan de andere kant van de lijn komt de vraag of mama aanwezig is. ‘Nee’, luidt het antwoord, ‘die is de sluis aan het invaren’. En papa dan?, klinkt het vertwijfeld. ‘Papa staat voor op het schip’. Livinus: “Nou, dan weten ze dat het héél krap is, haha.”

‘Het idee dat je het allemaal zelf doet. Dat is niet standaard’

Of in Hardenberg, als de 6 meter 60 brede Confiance de sluis binnenvaart en aan beide kanten amper tien centimeter ruimte is. Het is passen en meten. De wat oudere sluiswachter houdt zijn hart vast als hij niet Livinus, maar Janneke in de stuurhut ziet. “Ik denk niet dat het uniek is, maar het is niet gebruikelijk”, zegt Janneke Slabbekoorn over haar behendigheid. “Lastige manoeuvres? Dat zie ik als een uitdaging. Dat is juist leuk. Als we de auto ergens moeten ophalen, heb ik liever dat Livinus dat doet. Dan blijf ik wel varen.”

“Het idee dat je het allemaal zelf doet. Dat is niet standaard”, vervolgt Janneke. “Er zijn wel meer vrouwen op de binnenvaart, hoor. Ik ken bijvoorbeeld ook een vrouw die een eigen bedrijfje heeft en taarten maakt. Of iemand die dagenlang aan het breien is. Of ik op zulke momenten trots ben op wat ik kan? Tsja...” Even is het stil. Maar voordat Janneke antwoord kan geven, breekt Livinus in. “Anders ík wel. Zeker weten!”

Alpe d’HuZes

Want hoe je het ook wendt of keert, dankzij het feit dat Janneke eigenhandig alle zaken op en rond de Confiance beheerst, kan het schip blijven varen, terwijl het anders voor anker moet. Een concreet voorbeeld? Neem Alpe d’HuZes, het fietsevenement in de Franse Alpen waarmee deelnemers geld binnenhalen in de strijd tegen kanker.

Livinus bedwingt de Alpenreus vorig jaar driemaal op een dag; op 4 juli gaat hij voor vier keer. De Tacx staat benedendeks, voor als het slecht weer is. Maar het liefst traint hij buiten. “Als ik het schip afstap om een ritje te maken op de racefiets, vaart Janneke verder. Zij neemt alle beslissingen zelf. Is er niet genoeg water om het schip op de gewenste diepgang te laden? Dan zegt zij dat het niet verder kan. Simpel. Samen is bij ons het sleutelwoord. >

tie ik als een uitdaging’

De jaren in een schippershuwelijk tellen dubbel, zeggen ze."

Janneke: "Het alternatief is dat ik naar de wal ga en Livinus alleen verder vaart. Maar dan heb je een weekendhuwelijk. Voor ons zou dat niet werken. Of we doen het samen, of we doen het niet."

'Op de wal móet je van alles, de ene afspraak na de andere. Hier niet. Hier is rust'

Cakejes

Die donderdagochtend om half zes hebben Livinus en Janneke Slabbekoorn hun Confiance in de wachthaven van Rotterdam beladen met 1230 ton piekijzer (grofweg zo'n 40 vrachtwagens), ruwijzer dat gegoten is in de vorm van cakejes. Van piekijzer worden bijvoorbeeld motorblokken voor machines, auto's, vrachtwagens of bussen gemaakt. Op zaterdag hopen ze het af te leveren in de haven van het Noord-Franse Givet. Om met een lading grind weer terug te keren richting Luik.

Aan boord zijn matroos Mikus, Livinus, Janneke en hun 5-jarige zoon Levi. Jordy (groep 8) en Noëlle (groep 6) zitten doordeweeks op het schippersinternaat in Krimpen aan de IJssel. Voordat de kinderen er zijn, en als ze nog niet leerplichtig zijn, vaart het schippersechtpaar negen jaar lang samen, vooral richting Duitsland en over de Donau naar Oostenrijk en Hongarije.

Ze rollen er samen in, voor ze er eigenlijk erg in hebben. Zij weet als schipperskind niet beter; staat als tienermeisje al op een speciale verhoging – gemaakt door haar vader – zodat ze in de stuurhut de portofoon kan bedienen als papa voor op het schip staat. Hij, met een oom die schipper is, wil graag de binnenvaart in. En zij weet ook niet goed of ze hem moet tegenhouden of niet. "Je had de nadelen die aan dit leven vastzitten vroeger zelf ondervonden. Maar ach, we begonnen en we zagen wel hoe het liep."

Terwijl de files zich op de Nederlandse en Vlaamse wegen gestaag ophopen – de nieuwslezer heeft het over een normale ochtendspits van 400 kilometer met wat bijzonderheden rond de A16 bij Rotterdam – baant de 86 meter lange Confiance (Frans voor vertrouwen) zich in alle rust een weg door het Albertkanaal bij Genk.

Peppa Big

Hoe groot het contrast: aan de buitenkant raast de wereld voorbij – bij Luik stijgt een vliegtuig op, op de wegen rondom schuift het ene na het andere voertuig aan in de rij. Maar op de Confiance is niks te merken van de drukte op de wal. "Dit is een manier van leven", vindt Livinus. "We hebben een vrij beroep, op een eiland."

Het leven op de Confiance kabbelt langzaam voort, terwijl Levi zijn imitatie van Peppa Big doet, Livinus het schip door de Belgische wateren loodst en Janneke haar verhaal doet.

"Op de wal móet je van alles, de ene afspraak na de andere. Hier niet. Hier is rust."

De jaren dat ze 5, 6 of soms wel 7 weken achtereen op het water zijn, zijn voorbij. Nu de twee oudste kinderen leerplichtig zijn, keren ze elk weekeinde terug naar 'huis'. Of beter gezegd: op vrijdagmiddag haalt Janneke de twee oudste kinderen op van het internaat. "Het weekend is wat dat betreft ook heilig: als ik op die momenten voor mezelf zou kiezen, zou ik me echt schuldig ten opzichte van de kinderen voelen."

Ja, de eerlijkheid gebiedt te zeggen

"Samen is bij ons het sleutelwoord. De jaren in een schippershuwelijk tellen dubbel, zeggen ze."

dat Livinus en Janneke Slabbekoorn soms keuzes maken waar ze niet voor de volle honderd procent achter staan. Maar de realiteit brengt dat met zich mee. “Soms vraag ik me af waar ik me druk over moet maken. Over het feit dat het woord ‘stuurman’ wél is ingeburgerd en ‘stuurvrouw’ niet? Tsja, dan zijn er wel belangrijker dingen, vind ik.”

De afmeergelegenheden bijvoorbeeld. Over het algemeen, vindt het echtpaar, worden de voorzieningen op de binnenvaart een stuk slechter.

“En soms moet je dingen accepteren zoals ze zijn”, besluit Janneke. “Kijk, de slogan van het internaat in Krimpen aan de IJssel is ‘het beste na thuis’. Daar zitten kinderen van ruim 40 gezinnen. Zoveel mensen, zoveel meningen en opvattingen. Dus moet je keuzes maken. Je kunt niet van zo’n instelling verwachten dat ze het iedereen naar de zin kunnen maken. Dan moet je het zelf doen. Dan kun je het doen zoals jij wilt.”

Autokraan

De 1230 ton piekijzer is na het interview in de buurt van Luik. Janneke neemt het roer over van Livinus en manoeuvreert de Confiance vakkundig naar de wal. Terwijl Livinus de haken van de autokraan koppelt aan de wielen, stuurt Janneke de auto van de interviewer behendig op de wal. Hij kijkt vol trots naar haar. <

Bijzonder eerbetoon na dienstverband van 47 jaar

Na een dienstverband van ruim 47 (!) jaar trad Jenny Bogers op 31 mei uit dienst bij TVM verzekeringen om van haar welverdiende pensioen te kunnen genieten. Een bijzondere vrouw verdient een bijzonder eerbetoon, vonden wij.

De uitbraak van het coronavirus zorgde er echter voor dat de geplande feestelijke activiteiten voor Jenny op het TVM-kantoor geen doorgang konden vinden. En dus verzonnen we een alternatief om haar op ludieke wijze toch te bedanken voor haar enorme inzet, enthousiasme, collegialiteit en gezelligheid.

Naast een uitgebreide compilatie met hartelijke videoberichten van tientallen TVM-collega's was onze boodschap 'Jenny bedankt!' een week lang te zien op een snelwegmast langs de A28 bij Hoogeveen. Jenny toonde zich blij verrast met het eerbetoon aan haar adres. Een collega van de afdeling Preventie- en risicobeheer bezorgde haar later in de week een ingelijste foto van de snelwegmast met een feestelijke bos bloemen.

IK? Ik vaar veilig met TVM

Schade of een ongeval met uw sloep of motorboot tijdens het varen is vervelend als u aan het genieten bent met vrienden of familie. Gelukkig bent u hiervoor verzekerd.

Maar is dat ook zo?
Het is (dan) nog vervelender als u er achter komt dat er geen aanspraak op de verzekering gemaakt kan worden. Omdat er of geen dekking was of dat uzelf het ongelukje had kunnen voorkomen. Geen situatie waar u graag in terecht wilt komen. U wilt dat het goed geregeld is. Daar hoort ook bij dat u weet wat u heeft verzekerd en tegen welke voorwaarden u dat heeft gedaan. En dat u goed wordt geholpen als er iets gebeurt en dat alles dan wordt geregeld. U wilt immers niet onaangenaam verrast worden. Preventie is belangrijk, ook voor de pleziervaart. Wij helpen onze klanten daar graag bij.

IK? Ik vaar veilig met TVM
Onze adviezen om diefstal en onveilige situaties aan boord te voorkomen staan samengevat in een kleine waaier. Op www.tvm.nl/pleziervaart leest u nog meer info, zodat u veilig en zorgeloos met uw boot kunt varen. Ook geven wij tips om de boot te beschermen tegen weersinvloeden.

Meer weten?
Bel of mail gerust met onze collega's op de afdeling Pleziervaart via +31 (0)528 29 27 50 of pleziervaart@tvm.nl

Preventietips op Boot Holland

Begin februari waren we weer aanwezig op Boot Holland. Dé aftrap van het watersportseizoen in Nederland! Op onze vertrouwde plek in de WTC expo te Leeuwarden ontvingen wij onze (potentiële) klanten in onze nieuwe stand. Tussen de nieuwste boten, motoren en accessoires.

Tips voor een veilige tocht
Onze collega's hebben veel gesprekken gevoerd. En we hebben de nieuwe preventiewaaier uitgedeeld, boordevol preventietips en adviezen voor een veilige vaartocht.

Dit jaar is het seizoen anders gestart dan van tevoren was gedacht
Tijdens de beurs zorgde de harde wind en het weeralarm ervoor dat minder mensen naar Leeuwarden kwamen. Een paar weken later volgde het bericht van samenwerkingsverband Varen doe je samen. De start van het vaarseizoen voor pleziervaarders in Nederland is inmiddels, in aangepaste vorm, van start gegaan.

We hopen dat u snel weer kunt genieten van de watersport
Check www.vaarweginformatie.nl voordat u het water opgaat.

Overliggeld

In reisbevrachtingsovereenkomsten wordt regelmatig verwezen naar het Tijdelijk Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart van 2011. We lezen dan bijvoorbeeld: "Lostijd/liggeld: 24 uur / Ned Wet 2011". Zo'n verwijzing is mogelijk, ook al is het Besluit al lang niet meer van kracht.

Laatst had ik het volgende aan de hand. 'Mijn' schipper/vervoerder had met de bevrachter afgesproken dat het schip op maandag om 06.00 uur op de losplek moest zijn. Het schip arriveerde echter al op de zaterdag daarvoor. Op verzoek van het losbedrijf stelde de schipper zijn schip nog diezelfde dag ter beschikking voor de lossing. Lossing vond plaats op zaterdagmiddag en -avond en op zondagochtend; het schip kwam dus nog vóór de lostermijn leeg.

De schipper/vervoerder verlangt vervolgens van zijn bevrachter een vergoeding voor de tijd dat hij zijn schip buiten werktijd voor de lossing beschikbaar heeft gehouden, bovenop de vracht. Hij wijst daarbij op het Besluit: de werktijd vangt aan op maandag om 6.00 uur en eindigt op zaterdag om 18.00 uur. Voor het laden of lossen buiten de werktijd bestaat aanspraak op een vergoeding.

'Het schip kwam dus nog vóór de lostermijn leeg'

De vervoerder zegt dus: ik heb toegestaan dat mijn schip is gelost gedurende een periode dat ik daartoe niet verplicht was en daarom eis ik de vergoeding op die daartegenover staat. De bevrachter protesteert. De lostermijn houdt in dat de vervoerder niet eerder dan die termijn mag meewerken aan lossing, vindt zij. Bovendien stelt zij dat de vervoerder een instructie van de bevrachter had moeten vragen alvorens aan de lossing vóór de lostermijn mee te werken.

Rechter eens met schipper/vervoerder

De rechter is het eens met de schipper/vervoerder. Het Besluit speelt een grote rol, onder meer de bepaling dat, indien eerder dan het overeengekomen tijdstip wordt begonnen met lossen, de lostijd aanvangt bij het begin van de lossing. Het Besluit sluit dus niet uit dat eerder dan het overeengekomen moment wordt gelost. Omdat het Besluit volgens afspraak toepasselijk is, betekent de overeengekomen lostermijn niet dat het verboden was om eerder te (laten) lossen.

Een verplichting tot het vragen van instructies van de bevrachter is ook niet op het Besluit te baseren. Kon de vervoerder dan zonder meer overliggeld opstrijken? Dat ook weer niet, oordeelt de rechter. De vervoersovereenkomst voorzag in lossing binnen de werktijd. Daarom moet de vervoerder onderbouwen waarom er een buiten hem gelegen noodzaak bestond om buiten werktijd te lossen.

Anders zou hij op eigen initiatief het Besluit kunnen gebruiken om op (meer) overliggeld aanspraak te maken dan wanneer lossing binnen werktijd had plaatsgevonden. Omdat het losbedrijf had verklaard dat het de schipper om medewerking aan de lossing voor de lostermijn had verzocht (lossing in de beoogde periode, maandag en zo nodig dinsdag, was hoogstwaarschijnlijk niet mogelijk), kreeg de vervoerder zijn vergoeding toegewezen.

JURIST PETER VAN DAM

Peter van Dam is partner bij Van Dam & Kruidenier 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@damkru.nl.

Ledenbijeenkomst TVM op 18 november

De geplande ledenbijeenkomst op woensdag 8 april kon helaas geen doorgang vinden vanwege de uitbraak van het coronavirus. Inmiddels is er een nieuwe datum gevonden: woensdag 18 november.Plaats van handeling blijft de Rijtuigenloods in Amersfoort. Oud-premier Jan Peter Balkenende is één van de prominente gastsprekers. Dagvoorzitter is Rick Nieman. Meer informatie volgt later dit jaar.

5 VRAGEN

Een goede expertise zorgt voor een vlotte afhandeling. In sommige schadegevallen is een expertise noodzakelijk. TVM heeft vijf eigen experts in dienst die gespecialiseerd zijn in binnenvaart en pleziervaart. Harm Mannak is een van hen.

1 Wanneer voert de expert de expertise uit?

"Dat hangt af van de vraag of de schade volledig zichtbaar is. Bij een schade onder de waterlijn zal het schip eerst op de helling of in het dok moeten, bij een motorschade dient de motor gedemonteerd te zijn en bij een schroefasschade zal de as er eerst uit moeten. Dit moet vooraf met de expert worden besproken. Wanneer de expert direct een goed beeld heeft van de gehele schade is vervolgexpertise niet nodig. Dit zorgt voor een snelle afhandeling. Uiteraard zijn wij bij grote calamiteiten, zoals brand en zinken, 24/7 bereikbaar en wordt direct een expert aangesteld. Deze experts zijn internationaal inzetbaar."

2 Hoe belangrijk is de historie van de schade?

"Bij een motorschade zijn gegevens als onderhoud en revisie van belang. Met deze gegevens kan de expert ook de vervangingswaarde van de motor vaststellen. U helpt de expert als u onderhouds- en revisienota's beschikbaar heeft. Investeringen in de motor of het schip kunnen invloed hebben op de hoogte van de uitkering."

3 Moeten er foto's gemaakt worden?

"In niet alle gevallen is expertise noodzakelijk. Daarom is het belangrijk dat u bij het toesturen van het ingevulde schadeaangifteformulier duidelijke foto's toevoegt. In sommige gevallen kan een schade aan de hand van foto's, een verklaring en eventueel een offerte worden vastgesteld."

4 Moet er een offerte door de reparateur worden opgemaakt?

"Na expertise door de expert kan worden verzocht om een offerte voor schadeherstel. De expert zal de offerte vervolgens beoordelen en aangeven of hij daarmee akkoord is, zodat u herstel in gang kunt zetten."

5 En dan?

"Als de expert de schade heeft vastgesteld, zal hij dit zo mogelijk met u bespreken en rapporteren aan de schadebehandelaar. Nadat u de schade heeft gerepareerd, ontvangen wij van u de reparatienota. Na het akkoord van de expert ontvangt u van de schadebehandelaar de reglementaire schadeafwikkeling. Bij schades van grote omvang kan er, in overleg met de expert, een voorschotbetaling worden gedaan."

Vergaderschip De Voo energieneutraal door

Varend vergaderen is in Nederland geen unicum. Vergaderen op een energieneutraal schip is dat zeker wél. Sinds dit jaar kan het in Friesland, waar De Vooruitgang geruisloos door het water glijdt. Over de heilzame missie van twee idealisten.

tekst: Yoeri van den Busken
beeld: Glenn Wassenbergh

‘p het water bestaat er geen pad, alleen dat waar het water je brengt’.

De welkomstzin van Jorrit Jouwsma en zijn vrouw Susan klinkt even filosofisch als verleidelijk. Wie de Vooruitgang betreedt, beseft gelijk dat hij niet op de eerste de beste verbouwde schuit staat. Het glas van de zonnepanelen is aan de binnenkant bedekt met een reusachtige afbeelding van een lichtblauwe lucht met enkele wolken, waardoor een hemels gevoel je bekruipt. De wanden en randen – ook in de stuurhut – zijn betimmerd met het uiterst milieuvriendelijke bamboe. De ovale vergadertafel is gemaakt van een omgewaaide notenboom. De keukenvloer bestaat uit gerecyclede autobanden.

Welke materialen je ook ziet, er zit een gedachte achter die gebaseerd is op de kringloop van het leven. “Tot de koffiekopjes aan toe”, zegt Jorrit Jouwsma, de bouwer. “Dit was een historisch schip. Wij hebben het

ruitgang vaart de Friese wateren

omgetoverd tot een van de modernste schepen van Nederland; in elk geval de meest duurzame. Er zijn anderen die het pretenderen te zijn. Maar op heel veel punten gaan wij echt een stap verder. Dat durf ik wel hardop te stellen."

Verslaafd aan varen

Hij werd geboren in de Achterhoek en verhuisde later naar Friesland, de geboortegrond van zijn vader. Zijn eerste jeugdherinneringen worden gedomineerd door water. "Ik vaar al sinds ik mee mocht", zegt hij. "Langzamerhand werden de bootjes steeds groter."

Susan Janssen Jouwsma komt oorspronkelijk uit Brabant, maar groeide op in Surhuisterveen. Op achtjarige leeftijd mocht ze voor het eerst naar een zeilkamp. "En toen was ik verslaafd."

Alsof het in de sterren geschreven stond, vond hun eerste ontmoeting ook plaats op het water. Met een groep mensen waren ze aan het zeilen. "Ik was de maat, Jorrit de schipper. Hij zat helemaal in de wedstrijdmodus. Er waren nog meer vrouwen in ons gezelschap. Ik kreeg alleen maar commentaar."

Nog steeds kunnen ze er hard om lachen. Het is allemaal goed gekomen. Tegenwoordig is de taakverdeling duidelijk, zegt Jorrit met een grijns. "Ik ben de techneut, Susan is van de marketing. We moeten het niet maar omdraaien, dan hebben we een probleem."

Tegenwoordig wonen ze op een prachtig geconserveerd schip uit 1898. De Deinemeid ligt in Akkrum naast de Vooruitgang, die toevalligerwijs slechts twee jaar jonger is. Twaalf jaar deed Jorrit over de renovatie. Het dek is nog authentiek. Hij won er wedstrijden mee, waaronder de Klipperrace en de Pieperrace.

Het idee voor hun unieke duurzaamheidsproject borrelde al een tijdje in zijn hoofd. "Vergaderschepen waren er wel in Nederland. Maar niet in deze vorm en met deze uitstraling. Je praat er samen eens over en we gingen voor de gein even rondkijken. Op de ADM-werf in Amsterdam kwamen we dit schip tegen. Het lag op de kant,

> 'Het verhaal erachter is voor ons belangrijk'

iemand was er al mee bezig geweest en die persoon had er niet genoeg tijd meer voor. Wij keken elkaar aan en dachten hetzelfde: unieke kans. Voor een oud-ijzerprijs was-ie van ons."

Op dat moment – mei 2018 – begon het zware werk pas. "We zijn twee weken bezig geweest en toen was het een badkuip. Het voordek en achterdek waren weg. De gangborden >

hadden we verwijderd. Het dak was er binnen een dag al af. De vorige eigenaar had er wel een ander vlak onder gezet. Dat was nog zo goed als nieuw."

Verzet

Anderhalf jaar later kreeg de voormalige motorschuit een tweede leven, nadat hun driejarige dochtertje Roos de Vooruitgang officieel had gedoopt. Intussen was er ook meer duidelijk geworden over de geschiedenis. Eind negentiende eeuw was het 21,5 meter lange schip gemaakt voor handelsonderneming Wessanen en Laan uit Wormerveer. De eerste naam was toepasselijk: Gebroeders.

Aanvankelijk werd er lijnzaad mee vervoerd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog gebruikten de Duitser het voor voedseltransporten. Diverse Nederlandse schippers zagen tijdens die tochten kans om een deel van de lading overboord te zetten, waarna het verzet de levensmiddelen 's nachts uit het water viste en verdeelde onder mensen zonder voedselbonnen.

Later diende de Gebroeders nog als woonschip in de Zaanstreek en in de binnenstad van Amsterdam, totdat er alleen een karkas van staal overbleef en twee idealisten er iets in zagen. "Dat is wel het mooie aan een boot", zegt Susan. "Bij een gehavend huis denk je: hmm, ik moet er even doorheen kijken. Bij een boot zie je die mooie vorm van de romp en ben je meteen verkocht."

In het ruim vind je nu twaalf comfortabele stoelen, een interactief beeldscherm, een koffiemachine en een goed wifi-netwerk. Op het achterdek staat een ingebouwde Kamado – de zwarte evenknie van de Green Egg. Als klanten aan boord willen dineren, nemen Jorrit en Susan een kok mee.

"Wij willen laten zien dat het absoluut mogelijk is om energiezuinig en met aandacht voor het milieu te kunnen varen."

Wie inscheept voor een vergadering, workshop, presentatie of heisessie op de Friese binnenwateren, wordt meegenomen voor wat het echtpaar een energieneutrale reis noemt. De Vooruitgang maakt geen gebruik van fossiele brandstoffen maar wordt aangedreven door een elektromotor. Zonnepanelen voeden de accu.

Jorrit: "Maar dat zijn niet de standaard zonnepanelen. Die rotzooi uit China heeft ten eerste een lager rendement. In die van ons zit een techniek die elke cel afzonderlijk zekert. Als de schaduw van de mast erop valt, vallen ook echt alleen de cellen op die schaduwplek uit. Een normaal paneel valt dan helemaal uit. Het verschil merk je duidelijk. En in de zomer koelen we die panelen, waardoor we nog eens tien procent extra rendement

halen. In het voor- en naseizoen gebruiken we dat weer om het schip te verwarmen."

Horecawaardig

Jorrit en Susan trekken de lijn door naar de inwendige verzorging. Susan: "Het is echt niet verkeerd om iets van ver te halen. Maar waarom zou je dat doen terwijl je het in Nederland ook hebt? Dát is de filosofie achter dit schip geweest. Pas als je het niet kunt vinden in de regio, kijk je verder. Want wil je duurzaam te werk gaan, dan gaat het niet alleen om welke materialen en producten je gebruikt. Je moet ook kijken naar de impact van transport. En hoe iets wordt geproduceerd. Het verhaal erachter is voor ons belangrijk."

Jorrit: "Dat geldt ook voor de techniek. Bij alles stellen wij onszelf de vraag: hoe kies je de meest energiezuinige optie? En waar komt het vandaan?" Susan: "Wie hier onderweg wil lunchen, krijgt seizoensgebonden producten uit een straal van 25 kilometer voorgeschoteld. Voor mensen die blijven dineren, is dat grofweg 75 kilometer. Tussen de middag schenken we geen jus d'orange, maar appelsap uit de eigen streek. We zijn weliswaar geen horecabedrijf, maar in alles wél horecawaardig."

Behalve het uitbaten van de Vooruitgang, runt Jorrit een adviesbureau voor de scheepvaart in relatie tot duurzaamheid. Susan verricht veel onderzoek, houdt het energieverbruik van de Vooruitgang bij en deelt die bevindingen en berekeningen in haar scheepslog. Ze ontdekte ook tot haar plezier dat de voormalige handelsonderneming Wessanen en Laan nog bestaat en als Royal Wessanen BV is uitgegroeid tot een van de allergrootste producenten en distributeurs van biologische voedingsproducten in Europa. "Fantastisch, toch? De cirkel is weer rond."

Ze zijn inmiddels beloond met de gouden Green Key – een internationaal keurmerk voor duurzame bedrijven. Susan: "Als je voor deze filosofie kiest, moet je wel doorzetten. Anders ben je alleen maar bezig met greenwashing. Dat is niet de boodschap die wij willen verspreiden. Wij willen laten zien dat het absoluut mogelijk is om energiezuinig en met aandacht voor het milieu te kunnen varen. En dat je daar dan ook een hele bedrijfsstructuur op kan bouwen." <

> 'Bij een boot zie je die mooie vorm van de romp en ben je meteen verkocht'

Adri van Bekkum (78) nog lang niet uitgedoken

Duik- en bergingsbedrijf Van Bekkum uit het Limburgse Wessem bestaat dezer dagen rond de 100 jaar en heeft in die eeuw maar twee eigenaars gehad: vader Jan en zoon Adri. De jongste telg is inmiddels 78 jaar en wil nog wel tien jaar doorgaan, als zijn gezondheid het toelaat. Portret van een gedreven, jongensachtige duiker/berger.

tekst: Gerard den Elt
beeld: Glenn Wassenbergh / Van Bekkum

Er klinkt gevloek en getier bij de sluis in Maasbracht. Het plaatsen van een gereviseerde sluisdeur verloopt even niet volgens plan. Adri van Bekkum slaat het tafereel met een minzame glimlach gade. De zon schijnt en hij is in zijn element.

"Ach, dat schelden hoort erbij", zegt hij na de kennismaking – uiteraard op afstand wegens de corona-maatregelen. "Uiteindelijk komt het altijd weer goed." Hém maken ze niet meer gek.

'In twintig jaar zijn er twee dodelijke ongelukken geweest onder beroepsduikers. Twéé!'

Twee pretogen stralen vanonder zijn veiligheidshelm, zijn gelaat verraadt een prettige omgang met het leven. In geen honderd jaar zou je denken dat hij al 78 jaar is.

We staan op het ponton Hippo, waar hij zojuist met een kraan de slangen en pompen achter de sluisdeur heeft bediend. Achter de ponton ligt zijn sleep- en duwboot Pergo. Het is even pauze en dus heeft hij tijd voor een terugblik op een bijzonder leven als actief duiker en berger in Nederland, Duitsland en België.

Niet dat hij erg van de achteruitkijkspiegel is. Liever kijkt hij naar de toekomst. "Als ik twintig jaar jonger was, zou ik emigreren naar een land waar lef en durf nog worden gewaardeerd. Hier hangt alles aan elkaar van regels en voorschriften, mensen hebben er een bestaan aan om die regels op te stellen, te controleren en te handhaven. Ik ben als ondernemer ingehaald door de tijd en de wetgeving. Vroeger kreeg je een duiklicentie die je verdere leven geldig was, net als je rijbewijs. Dat is niet meer zo. Ik keur mezelf wezenloos en betaal me blauw. Het is een verdienmodel geworden", verzucht hij.

Geen personeel

Van Bekkum grapt: "Met duiken kun je niets verdienen, áán duiken wel. Voor elk diploma en elke cursus moet betaald worden. Daarom wil ik ook geen personeel meer, een eigen duikploeg in vaste dienst is niet meer te betalen. Ik huur mensen in als ik ze nodig heb." Hij zegt met zijn meer dan zestig jaar ervaring ondertussen echt wel te weten wat wel kan en wat niet, bij het bergen zowel als bij het duiken.

"Ambtenaren of duikers met véél minder ervaring komen mij vertellen dat de verbandtrommel jaarlijks opnieuw moet worden gekeurd en dat er dan een goedkeuringssticker opgeplakt moet worden. Want het is kennelijk belangrijker dat er ergens de juiste sticker is

Adri van Bekkum: “Als ik twintig jaar jonger was, zou ik emigreren naar een land waar lef en durf nog worden gewaardeerd.”

VLOOT DUIK- EN BERGINGSBEDRIJF VAN BEKKUM;

- Duwboot Pergo (378 PK) bouwjaar 1928
- Ponton en kraanschip Hippo bouwjaar 1938
- Drijvende bok Merlijn (stoom) bouwjaar 1935
- Drijvende bok Haai 200 ton, bouwjaar 1941

opgeplakt dan dat het vakmanschap wordt beoordeeld."

Over beroepsduikers hoeven de controleurs en handhavers niet in te zitten, vindt hij. "In twintig jaar zijn er twee dodelijke ongelukken geweest onder beroepsduikers in de binnenwateren. Twéé! De meeste ongelukken zijn echter gebeurd met duikers van instanties die juist zo veilig mogelijk zouden moeten werken, zoals bij Defensie en bij de brandweer, of met sportduikers."

Familiebedrijf

Voor een keer haalt hij zijn schouders op, wanneer hij monter verder gaat met zijn levensverhaal. Van Bekkum schetst de wordingsgeschiedenis van het familiebedrijf. Vader Jan begon ergens rond 1920 met het aannemen van duikklussen. In militaire dienst werd hij als duiker opgeleid bij de pontonniers van de genie, een discipline die toen nog in de kinderschoenen stond. Want kikvorsmannen, dat waren bijzondere mensen die lang onder water konden blijven. "Dat ging nog met handpompen, een duikpak en een koperen helm."

Van lieverlee won hun werk aan belangrijkheid naarmate er meer waterwerken werden opgepakt. Jan van Bekkum vestigde zich in de buurt van Wessem en Maasbracht, waar door grind- en zandwinning en de bouw van kunstwerken zich steeds meer werk aandiende. Van Bekkum sr. was ook betrokken bij de aanleg van een scheepshelling in Maasbracht, nog steeds in bedrijf trouwens. In de haven liggen twee drijvende bokken van het bergingsbedrijf afgemeerd, waarvan eentje nog onder stoom werkt.

Zoon Adri, geboren in 1941, groeide als vanzelf mee op in de onderneming. Dook in zijn zwembroekje de centen en stuivers op van de rivierbodem die de melkboer op de loopplank per ongeluk uit zijn geldtas had laten vallen toen die omkieperde. "Duiken vond ik reuze spannend, ik was er als kippen bij als er wat moest gebeuren. Ik kon de loodblokken als kind amper tillen, maar ik hielp mijn vader wanneer het maar kon. Spelenderwijs ben ik erin gerold en heb me nooit een seconde verveeld."

Hij pakt er de plakboeken bij, van waaruit een hele historie aan bergings- en duikklussen tot leven komt. Menige bodem van kempenaar of spits is zichtbaar. Pleziervaartuigen hangen regelmatig in de stroppen. "Hier kijk, een hotelschip. De Rijnhaven. Hebben we geborgen bij Amsterdam. Was in brand geraakt, zou als onderkomen voor asielzoekers gaan fungeren, maar daar was veel weerstand tegen. Tja, toen was er ineens brand."

Keurig gerangschikt

De geschiedenis is keurig gerangschikt, van jaar tot jaar. "Gezonken: ms Sandoka, december 1990 op een helling bij Luik." In datzelfde jaar: "September. Beunbak Irni 7 ondersteboven in Kessenich (D)."

In de annalen ook een brief van het bedrijf Siebe, Gorman & Co uit Rotterdam over de levering van "een tweedelig zwempak met loden gordel", geschreven op 28 maart 1956. De brief is gericht aan

De heer J. van Bekkum
Duiker
St. Pieter
Maastricht

Nader adres ontbreekt. "Maar die brief kwam gewoon bij ons thuis aan", glimlacht Adri van Bekkum.

Het gesprek komt op de opvolging. Want zijn drie dochters hebben geen interesse in de overname van het familiebedrijf. "Duikers krijgen dochters, dat is algemeen bekend", zegt hij lachend. "Zal wel iets met de druk onder water te maken hebben. Maar nee, ik heb geen zoon die het bedrijf kan voortzetten. Dus als er eerdaags een koper zich aandient, is hij welkom. Maar er is geen haast bij, ik vind het voorlopig nog veel te leuk om te werken."

Zijn echtgenote heeft daar gemengde gevoelens over, zeker nu het coronagevaar is opgedoken. "Maar ze steunt me wel hoor! Ze heeft vroeger ook gedoken en ging vaak mee naar duikklussen. Ze begrijpt gelukkig mijn passie en snapt dat ik nog altijd met plezier mijn werk doe."

Dat die liefde voor het duiken diep zit, laat hij achteloos weten als hij zijn duikuitrusting achter uit de auto haalt. "Als ik klaar ben met deze klus bij de sluis, ga ik nog even duiken bij een schip dat vanuit Luik in aantocht is. Daar zit waarschijnlijk een stuk tros in de schroef, het loopt niet zo lekker. Dus die halen we even weg." Een brede, jongensachtige lach verschijnt wederom op het gezicht van de 78-jarige duiker.

> 'Ik kon de loodblokken als kind amper tillen, maar ik hielp mijn vader wanneer het maar kon'

EXPERT aan 't WOORD

‘Muggenzifterij? Dit scheelt een eigenaar duizenden euro’s’

Het lijkt elke keer slechts een verplicht tussendoortje, een routineklusje: het droogzetten van een schip. Maar hoe vanzelfsprekend het ook lijkt, er ontstaat toch dikwijls schade aan het onderwaterschip. Er komt dan ook meer kijken bij een hellingbeurt, vindt Bas de Bruin, expert scheepvaart bij TVM verzekeringen.

tekst: Harm Vonk
beeld: Matty van Wijnbergen

Schades die als gevolg van het droogzetten van het schip ontstaan, zijn in de meeste gevallen door een goede voorbereiding te voorkomen. De Bruin doet dan ook een dringend beroep op de eigenaren om zorgvuldiger om te gaan met de hellingbeurten; het kan immers zomaar duizenden euro’s schelen. “In eerste instantie denk je misschien: dit is muggenzifterij. Klein gedoe. Maar als je het doorrekent kan een goede dok- en hellingprocedure de eigenaar duizenden euro’s schelen.”

‘Het schip is het object waar jij je geld mee verdient’

Het grootste probleem voor wat betreft schade, is het gebrek aan het delen van informatie tussen eigenaren en scheepswerf. Dat kan problematisch worden als de werf het schip niet kent. De Bruin: “Veel eigenaren hebben voorkeur voor een bepaalde werf die hun schip drooglegt. Grote schepen hebben bovendien weinig keus, omdat maar weinig werven een schip van pak ‘m beet 135 meter uit het water kunnen tillen. Het levert soms problemen op, omdat veel scheepseigenaren vaak bij verschillende werven terechtkomen, bijvoorbeeld omdat een schip van eigenaar verandert of omdat een werf in de gewenste periode geen ruimte meer heeft. Er komen geregeld situaties voor dat een schip voor het eerst bij een werf komt om droog te zetten.”

Met alle gevolgen van dien: de scheepswerf weet niets van de historie van het schip. Gedetailleerde gegevens komen vaak niet aan het oppervlak, waardoor de werf geen goed zicht krijgt op hoe om te gaan met het schip. “In de praktijk doet de eigenaar een belletje naar de werf: joh, ik wil droog komen te liggen. Dan worden er vaak, telefonisch, een paar vragen gesteld. Zo van: hoe lang ben je, hoe breed ben je? Wat is je tonnage? Wat ik vaak hoor is dat eigenaren zeggen: die jongens gaan mij droogzetten, vanaf nu is het hun ding. Maar dat is dus niet zo.”

Huisvaderschap

Volgens De Bruin heeft de eigenaar, naast een goed huisvaderschap, ook de morele verplichting om de werf zo goed als mogelijk te informeren en zijn schip goed over te dragen. Het overleggen van de tekening van het onderwaterschip is een belangrijk onderdeel daarvan. “Die tekeningen zijn in de praktijk maar weinig beschikbaar; ze zijn bij de vorige eigenaar blijven liggen of behoren bijvoorbeeld tot het intellectueel eigendom van de ontwerper. Ik zou willen dat eigenaren ook zelf opschrijven wat ze zien bij een drooglegging, je bent er zelf bij gebaat.”

Want zonder de gegevens van het onderwaterschip kan grote schade ontstaan. Hoeveel hellingwagens worden gebruikt om het schip droog te leggen? En waar worden ze geplaatst? De Bruin: “Zijn die gegevens niet beschikbaar, dan kan het schip verkeerd bovenop de hellingwagens en doksteunen worden gepositioneerd, waardoor er schade kan ontstaan. Dan komt er bijvoorbeeld een inzetting in het scheepsvlak. Ik kwam laatst een inzetting tegen van vier bij vier meter. Om de nieuwe inzetplaat te plaatsen, moest nagenoeg de gehele betimmering van het bovenliggende compartiment verwijderd worden. Dan praat je over ruim 30.000 euro.”

De schade was te voorkomen geweest met meer gegevens, van

Bas de Bruin: “De kosten van het (laten) maken van een helling- en dokprocedure heb je zo terugverdiend.”

het onderwaterschip en/of de diktemeetrapportage van de vorige keuringen. De Bruin geeft een voorbeeld: “Door de jaren heen gaat de scheepsconstructie roesten. De vlakbeplating wordt dunner, dunner en dunner. Zeven jaar geleden kon de hellingwagen nog onder die plek staan, maar nu niet meer. Op basis van de diktemeting van het vorige rapport kunnen trends herkend worden.”

Eigen risico

Ook kunnen schades worden voorkomen. Schades die vaak deels voor rekening komen van de eigenaar. “Bij dergelijke gevallen verwijst de werf veelal naar de door haar gehanteerde voorwaarden. Door deze voorwaarden staat de werf juridisch gezien erg sterk, behalve wanneer sprake is van grove nalatigheid. Anders kun je alleen nog een beroep doen op coulance of de goede naam van de werf, maar uiteindelijk blijf je als eigenaar zitten met het overgrote deel van de kosten.”

En vooral met de tijd meegerekend dat het schip uit de vaart is, kan de schade oplopen tot grote bedragen. “Het schip is het object waar jij je geld mee verdient. Het is leuk en aardig dat de meeste reparatiekosten door de verzekeraar worden vergoed, maar dan heb je behalve het eigen risico en de terugval in no-claimkorting ook nog de reparatiedagen dat het schip niet kan varen. Dat is zomaar tussen de 1.000 en 2.500 euro per dag. Reken maar uit; de kosten van het (laten) maken van een helling- en dokprocedure heb je zo terugverdiend. Deze rekensom moet mensen toch aan het denken zetten.” <

Transport gaat
door. Altijd.
En overal.
Over weg
én water.
TROTS OP
DE BINNENVAART
TVM