

TVM

SCHEEPVAART



‘Voor je het weet, heb je een schip als dit’

Aan boord bij De Morgenster

PLUS



Madelon van de Wijgaart:
‘In de machinekamer ruimte gemaakt om te kunnen sporten’



Frederik Hoekstra:
‘Een ondernemer is nooit vrij’



Rolf van der Mark:
‘Deze unieke vloot is springlevend’



18

‘IK WAS KIND AAN HUIS BIJ DE BETONCENTRALE’

Frederik Hoekstra is met twee betoncentrales en een vloot van meer dan 15 schepen een drukbezet ondernemer. Hij vertelt onder andere over het belang van het verzamelen van de juiste mensen om je heen en het leren van inzichten van andere ondernemers. “Ik heb een eerlijke kans gekregen van mijn opdrachtgevers en die geef ik ook door aan mijn mensen.” Een kennismaking.



4

‘JA NATUURLIJK GEEFT DIT EEN FANTASTISCH GEVOEL’

TVM Scheepvaart ging aan boord bij beunship De Morgenster. Schipper Pieter de Waardt ontwierp het schip dat hij nu nagenoeg dagelijks bevaart. Met passie vertelt hij over ‘zijn kindje’. “Ik durf te zeggen dat ik tevreden ben, ja.”



9

FIT AAN BOORD

Madelon van de Wijngaart lanceerde in januari een fitnessapp die speciaal is ontworpen voor de maritieme sector. Toegespitst op de omstandigheden aan boord. TVM Scheepvaart ging op bezoek in de machinekamer die ook dienst doet als fitnessruimte.

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

Hoofdredactie: Thomas van Noort
 Eindredactie: Mayke de Munnik
 Redactie: George Lagerburg, Ilse Middelveld e.a.
 Fotografie: Matty van Wijnbergen, Glenn Wassenbergh en Gerlinde Schrijver
 Vormgeving: Wouter Nijman | www.nijman.frl

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

☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ communicatiemarketing@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





JUBILEUMJAAR VAREND ERFGOED

Eind mei vierden de leden van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig de start van hun vijftigjarig bestaan in Den Haag. Een sfeerverslag.



MARITIME INDUSTRY

TVM Scheepvaart was aanwezig op de jaarlijkse vakbeurs in Gorinchem.



EXPERT AAN HET WOORD

Ernst Geluk is sinds een half jaar werkzaam als scheepsexpert bij TVM verzekeringen.

VAN DE DIRECTIE



In uw handen heeft u de zomereditie van de TVM Scheepvaart. Onlangs werd de jaarlijkse vakbeurs Maritime Industry in Gorinchem gehouden. Het was goed om veel van onze leden hier weer te ontmoeten en te spreken. Voor ons is deze driedaagse beurs altijd weer een van de hoogtepunten in het jaar.

Naast het delen van kennis en het onderhouden van contacten was er ruimte voor veel gezelligheid. Een verslag van de beurs kunt u in deze editie lezen.

Ook al is het weer deze zomer wat wisselvallig, toch is het goed om fit het tweede deel van het jaar in te gaan. Madelon van de Wijgaart kan u hierbij helpen. Ze lanceerde begin dit jaar een fitnessapp die speciaal is ontworpen voor de maritieme sector. TVM Scheepvaart ging bij haar aan boord voor een verslag uit de machinekamer, die ook dienst doet als fitnessruimte.

We namen een kijkje aan boord bij het beunschip De Morgenster. Schipper Pieter de Waardt leidde ons hier vol trots rond. Hij ontwierp het schip van 2.700 ton zelf. In zijn loopbaan op het water kwamen er al tussen de vijftien en zeventien schepen uit zijn pen. Hij vertelt vol passie over het ontwerpen en alles wat daarbij komt kijken.

Voor ons is de vakbeurs altijd weer een van de hoogtepunten in het jaar'

Eind mei vierde de LVBHB de start van hun vijftigjarig jubileum in Den Haag. Tijdens de bijeenkomst overhandigde de TVM foundation een cheque voor de aanschaf van de grote BelevensTafel aan boord van het historische schip Terra Nova.

Ook maken we kennis met Ernst Geluk, die sinds een half jaar als scheepsexpert bij TVM werkzaam is. Vanaf het begin van zijn carrière is hij werkzaam in de maritieme sector. Hij vertelt over zijn expertise.

Daarnaast leest u het verhaal van Frederik Hoekstra, scheepvaartondernemer en betonproducent. Hij vertelt over zijn drijfveren als ondernemer en het belang van het verzamelen van de juiste mensen om je heen.

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

Hendrik de Jonge
directeur

COÖPERATIE



TVM FOUNDATION

Het jaarverslag van de TVM foundation is gereed. In 2023 werden 17 kleine en grotere projecten ondersteund.



DE VIJF VRAGEN

Schade aan de schroef van een schip. Waar moet je op letten? Rob Jans, scheepsexpert, beantwoordt hierover vijf vragen.



VAARVEILIGCHECK

Ook in de binnenvaartsector zijn veiligheid en preventie belangrijk. TVM ontwikkelde de VaarVeiligCheck.



COLUMN PETER VAN DAM

Wel of geen penalty. Een rechtszaak en een voetbalwedstrijd verschillen veel van elkaar. Raakvlakken zijn er echter ook.

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.

‘Het ontwerpen van een schip is nog leuker dan het varen.’

Schipper zijn is een bijzonder vak. Een schip ontwerpen minstens zo bijzonder. Pieter de Waardt combineert die eigenschappen in één persoon. Hij ontwierp het schip dat hij nu nagenoeg dagelijks bevaart. Verhaal over de charme van ‘zijn kindje’ De Morgenster. “Ja natuurlijk geeft dit een fantastisch gevoel.”

tekst: Dennis van Bergen

beeld: Glenn Wassenbergh

Een vroege woensdagmiddag in Moerdijk. Zojuist is Pieter de Waardt (53) met zijn schip De Morgenster aangemeerd in de Brabantse gemeente, als vanaf het gangboord een man van 85 lentes lenig aan wal springt. Het is Teun de Waardt, vader van de schipper, die net enige dagen heeft meegevaren met zijn zoon en nu een trotse glimlach op zijn gezicht draagt. De boodschap, die even later weerklinkt: “Het was een prachtige ervaring.”

Soms zegt één beeld meer dan duizend woorden. En zo’n beeld is het, deze warme dag, waarop de zon zo fraai spiegelt in het Hollandsch Diep. Decennialang had De Waardt senior zelf over de wateren getrokken als schipper. Maar nog nooit was hij mee geweest op het schitterende, fonkelnieuwe beunschip van zijn zoon á 2.700 ton. En nu, kort voordat de zomer op uitbreken staat, is dat er eindelijk van

gelost gaat worden. “Pa heeft genoten, dat merkte je aan alles”, vertelt Pieter. “Het varen was natuurlijk niet nieuw voor hem, wel de techniek die er tegenwoordig bij komt kijken. Die is allemaal zo gemoderniseerd. Fijn om te merken dat hij het zo mooi vond op het water, dat hij veel plekken langs de kant nog herkende van vroeger. Dit zijn ervaringen om te koesteren. Het was een geweldig vader/zoon-moment.”

De trots op het gelaat van Teun de Waardt kan niet los worden gezien van de passie van zijn zoon. Ja, Pieter bevaart al zo’n dertig jaar lang de binnenwateren. En dat doet hij nog altijd naar hartenlust, gepassioneerd als hij is voor het vak. Maar nog meer dan voor het varen, klopt het hart van de in Krimpen aan den IJssel opgegroeide schipper voor het ontwerpen van schepen. In die zin is De Morgenster voor hem meer dan zomaar een schip. Juist omdat hij het indrukwekkende beunschip zelf ontworpen heeft vanachter de tekentafel. Om die reden was hij twee jaar lang thuis. “Een heel aparte ervaring, een flinke periode niet varen, maar ook wel weer leuk om mee te maken”, vertelt de schipper. “Een schip van A tot Z opgebouwd zien worden, is tenslotte iets speciaals.”

‘Dat technisch inzicht heb ik van nature wel een beetje, denk ik’

gekomen. Vanuit de stuurhut zag De Waardt senior hoe het in 2023 gebouwde schip vanuit het Limburgse Heel richting de grens van Noord-Brabant en Zuid-Holland trok, de plek waar de bagger in de beun zo dadelijk

Ontwerpen

Bijzonder verhaal, dat van Pieter. Doe het tenslotte maar eens als schipper, eigenhandig een schip ontwerpen. Dat is niet iedereen gegeven. En hij ontwierp er niet slechts eentje. Nee, >



een schip is
aren zelf'





tijdens zijn loopbaan op het water kwamen er tussen de vijftien en zeventien schepen uit zijn pen. Dit doet hij samen met zijn goede kennis Berco Burger van HCB Naval Engineering B.V, die het pure tekenen op zich neemt. “Van niets iets maken; dat vind ik het allermooiste aan dat werk”, zegt De Waardt, wanneer hij een moment

‘Bij het ontwerpen neem ik altijd bepaalde basisteekeningen als uitgangspunt’

pauze heeft. “Zoals het onderhandelen erover ook iets is dat ik heel leuk vind.” Met een lach, wijzend naar De Morgenster: “Als mensen belangstelling hebben, dan valt er over te praten. Als de

juiste prijs geboden wordt, is-ie zo weer verkocht. Dan bouw ik zelf wel weer een nieuwe.”

Grote vraag: Hoe kom je als schipper aan dat architectonische talent? “Dat technisch inzicht heb ik van nature wel een beetje, denk ik”, bekent Pieter de Waardt, wanneer hij zijn bezoek een rondleiding geeft op het nieuwe schip, waar deze middag de zonwering voor de ramen wordt aangebracht. “Met mijn vader heb ik vroeger, in 1995, al mijn eerste schip ontworpen. En naarmate je het dan vaker doet, ontwikkel je je er verder in. Echt, ik vind het heel uitdagend om te doen. Het vak van schipper is mooi, heel mooi zelfs. Maar het kan niet tippen aan het ontwerpen.

Het ontwerpen van een schip is nog leuker dan het varen zelf.”

Pieter en zijn gasten hebben inmiddels bezitgenomen van de hypermoderne stuurhut, die geurt als een net

opgeleverde auto met nul kilometers op de teller. Vanaf daar wijst de schipper naar het achterschip, het gedeelte dat hij op een achternamiddag zag liggen in Hendrik-Ido-Ambacht, het enige gedeelte ook dat hij niet zelf heeft ontworpen. Dan zegt hij: “Ik zag wat in dat onderdeel en werd nieuwsgierig. En dan gaan de radartjes vanzelf werken bij mij.” Na een korte stilte: “En uiteindelijk heb ik gezegd: ‘Ja, ik koop ‘m. Ik zag er gewoon iets in.’”

Jongensboek

Het vervolg leest welhaast als een jongensboek. Vanaf het moment dat het achterschip naar Maasbracht was gesleept, groeide het op die plek en later Capelle aan den IJssel uiteindelijk uit tot het kloeke gevaarte dat nu dagelijks over de binnenwateren trekt. Er kwam een stuurhut op, een fraai staalwerk, twee krachtige motoren, een immense laadbak met een pompcapaciteit van 500 kuub in een uur,

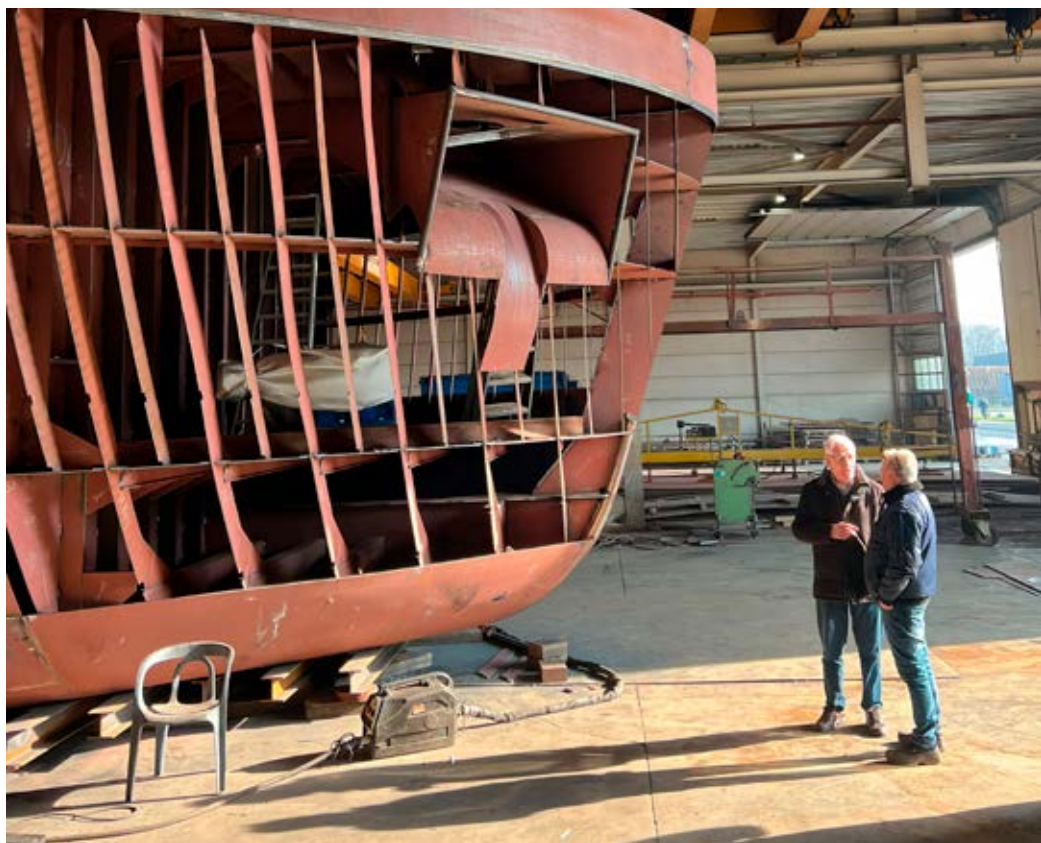


DE MORGENSTER

Schipper: Pieter de Waardt
Bouwjaar: 2023
Afmetingen: 86m bij 11.45m
Motor: twee Scania's D16 van 600 pk

twee werkelijk schitterende woonverblijven en zo nóg talloze onderdelen meer. Allemaal gebaseerd op de tekening die Pieter de bouwers had overlegd. Onbetwiste eyecatcher: de halve maantjes die een van de trappen op het schip een originele twist geven.

“Bij het ontwerpen neem ik altijd bepaalde basistekeningen als uitgangspunt”, zegt Pieter, die de tekeningen overnam van een achterbuurman die in Ouderkerk aan den IJssel een scheepswerf bestierde. “Aan de hand van die tekeningen, stel ik me tal van vragen. Hoe groot moet het schip worden? Hoe diep? Welke lading moet erop vervoerd worden? En zo kom je langzaam tot een idee. En voor je het weet heb je dan een schip als dit. Echt, ik vind dat een prachtig proces om te doorlopen, dat van bijna niets naar iets gaan. Al moet je niet onderschatten hoe lang je ermee bezig bent.” Grijnzend: “Mijn vrouw moest wel even wennen dat ik twee jaar achtereen thuis was.” >





‘Zijn kindje’

Hoe anders is het nu, in een tijdperk dat hij wekelijks weer vijf dagen van huis is om De Morgenster – de naam komt al 130 jaar in de familie voor – over de binnenwateren te loodsen. Zoals deze woensdag dus, wanneer hij in etappes vanuit Heel naar Moerdijk is komen varen. Zij het ditmaal in het gezelschap van zijn vader, die tijdens de tocht gebruik kon maken van het tamelijk riante en door Pieter getekende logeerverblijf op het schip. Hoe het is, varen op ‘zijn kindje’ dat enkele maanden geleden nog in de ‘wieg’ lag? Hoe voelt zo’n eerste keer? “Uiteraard was dat wel even spannend”, erkent Pieter, die enige maanden terug ging

proefvaren op de IJssel. “Hoe reageert het schip? Hoe ligt-ie op het water? Gaan er dingen anders dan ik vooraf had verwacht? En zo zijn er nog honderd vragen die je je stelt op zo’n moment. Maar eigenlijk voelde ik direct al wel dat het goed zat. Ik durf te zeggen dat ik tevreden ben, ja.”

Zeker vandaag, wanneer zonnestralen de regenbuien van voorgaande maanden verdrongen hebben en een behaaglijke temperatuur zich meester maakt van Nederland. Dan voelt het vak van schipper opeens extra mooi. Al komt dit ditmaal vooral vanwege de aan-

wezigheid van Teun de Waardt, zijn even kwieke als betrokken vader, die terugkijkt op zo’n geslaagde tocht van-

‘Ja, natuurlijk geeft dit een fantastisch gevoel’

uit Limburg. “Mooi om te zien dat pa nog zo geïnteresseerd is in alles wat ik doe, dat hij benieuwd blijft”, besluit schipper en schipontwerper Pieter de Waardt. “Ja, natuurlijk geeft dit een fantastisch gevoel.” <

Een eigen sportruimte aan boord

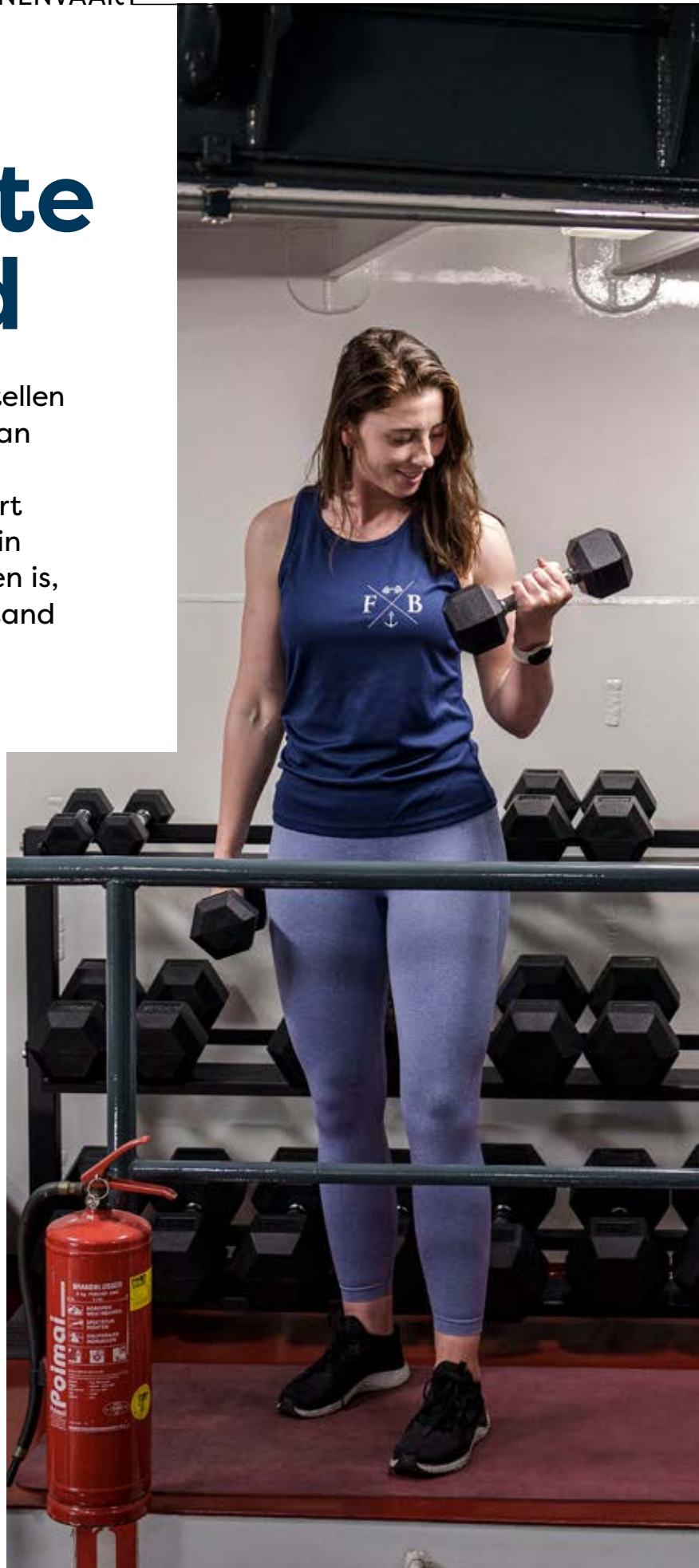
Het gaat misschien wat ver om te stellen dat ze met haar programma Fit aan Boord heilige huisjes omverwerpt. Maar dat Madelon van de Wijgaart sinds januari ingesleten patronen in de binnenvaart aan het doorbreken is, staat wel vast. “Een beetje weerstand maakt mij alleen maar sterker.”

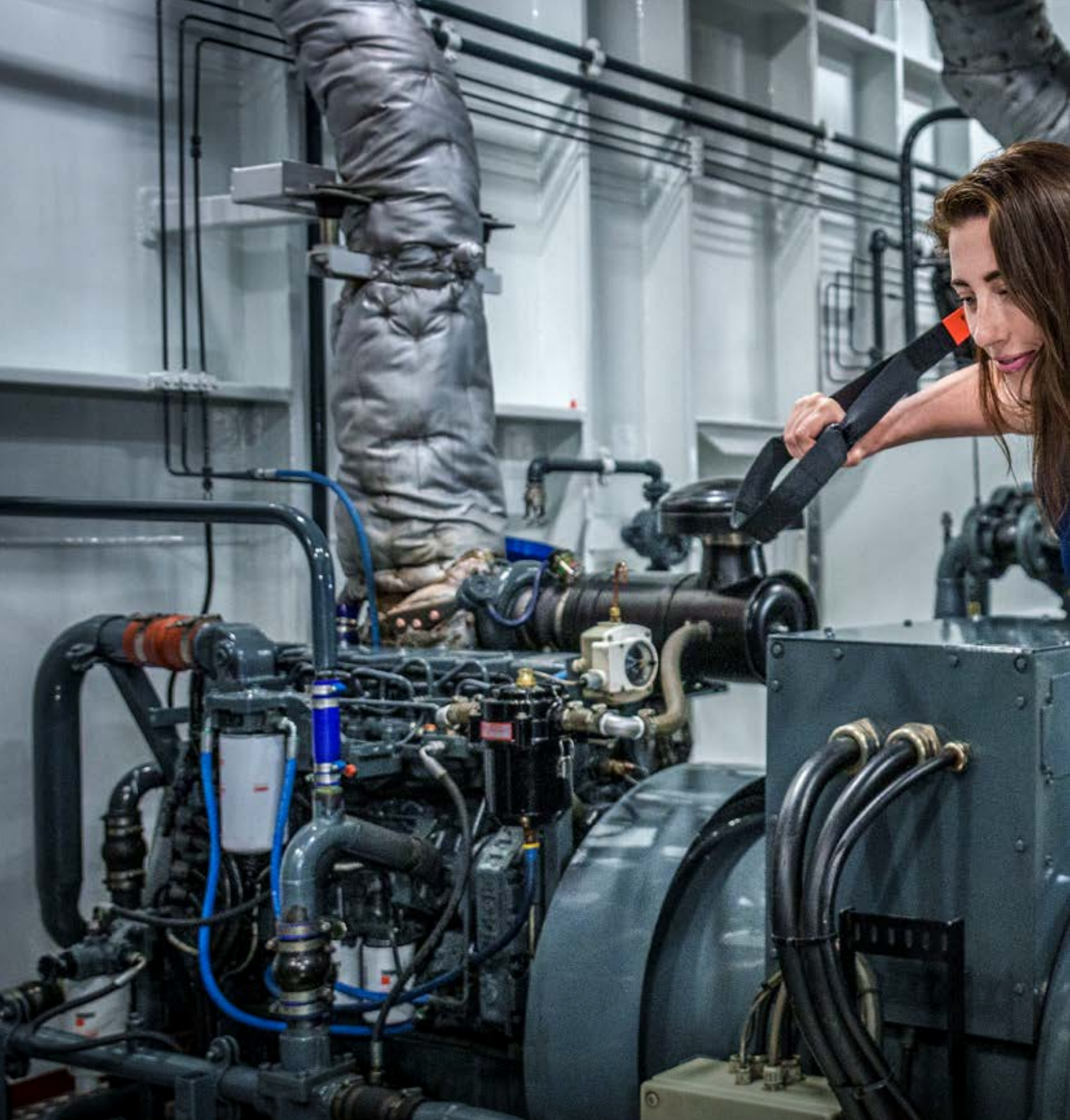
tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Matty van Wijnbergen

Hoewel je het niet direct aan haar leeftijd (28) zou afleiden, kan Madelon van de Wijgaart een ervaringsdeskundige genoemd worden. Dochter van een schippers-echtpaar, sinds haar zestiende zelfstandig actief in die wereld. Ze keek rond in het bedrijf van haar vader – Wijgaart Shipping in Zwijndrecht – voordat ze zelf met haar partner Rene van der Veen een eigen onderneming begon. Tegenwoordig zijn ze met hun motortankschip Amarens (125 bij 11,45 meter) gespecialiseerd in het vervoer van minerale oliën.

Jarenlang zag ze – toen nog kinderloos – de voor- en nadelen van een leven aan boord. “Wij zaten zes keer per week in de sportschool. Dronken niet, letten erg op onze voeding, waren zelfs een tikkeltje obsessief. Toen kochten we in 2018 ons eerste schip. Droge lading. Daardoor konden we niet meer naar de sportschool, maar we kregen er een fantastische tijd voor terug. We kwamen veel in Duitsland, de Neckar was onze favoriete zijrivier. In het weekend gingen de sluzen dicht en wat heb je daar? Lekker worstjes bijvoorbeeld. Dus dan gingen we met z’n tweeën naar een biertuin. Van dat vrije leven hebben we echt genoten. Achteraf gezien misschien iets te veel...” >





‘Ik kan niet stilzitten en ik vind het leuk om mensen te helpen’

De daaropvolgende gezinsuitbreiding zorgde voor een drastische verandering, waardoor Van de Wijngaart op

een gegeven moment besloot van de nood een deugd te maken. “Na de geboorte van onze tweede dochter,

ruim anderhalf jaar geleden, ging bij mij de knop om. Ik zat niet lekker in mijn vel, mijn kleren pasten niet meer.

Als ik naar foto’s van die tijd kijk: het verschil was simpelweg te groot. Ik wilde me weer energiek voelen. Amber was bovendien een huilbaby en je zit met z’n vieren in zo’n klein hokje. In de machinekamer hebben we wat ruimte gemaakt om te kunnen sporten. Het werd een beetje onze vluchtplek; om even uit het lawaai te ontsnappen en aan jezelf te werken.”

Afvalrace

Uiteindelijk raakte ze dertien kilo kwijt. Doordat ze informatie over haar afvalrace deelde op Instagram kwam er reacties los van collega’s, die zich lieten inspireren door de aanstekelijke beelden van een bevlogen jonge vrouw. “Daar is het idee ontstaan om het groter op te zetten. En het programma is echt niet alleen bedoeld voor jongeren. De meeste mensen die nu meedoen zijn 45-plus.”

Het is niet puur gericht op het individu, benadrukt Van de Wijngaart. “Tegelijkertijd werkt het preventief. Een gezonde leefstijl helpt om zo veilig



mogelijk een schip te besturen. Je blijft alerter, vooral in de nachtelijke uren. Daarnaast is een gezonde leefomgeving goed voor de teamspirit; het stimuleert de saamhorigheid aan boord.”

Hoe serieus de gezondheidsproblematiek moet worden genomen, realiseerde ze zich onlangs weer terdege toen Van de Wijngaart stuitte op een voorbeeld van een collega die nog maar een tijdelijk vaarbewijs kreeg vanwege een te hoge BMI (Body Mass Index). “Stel, er breekt ergens aan boord brand uit, dan kun je je dus niet meer zo snel van A naar B verplaatsen. Ik heb enkele keuringsartsen

gebeld en zij zes bevestigden deze ontwikkeling. En zo gek is het niet als je er goed over nadenkt. Een stewardess kan toch ook niet 150 kilo wegen? Voor toekomstige generaties in de binnenvaart is het wel iets om serieus rekening mee te houden.”

Drempel

Toen ze begin dit jaar van start ging met Fit aan Boord was ze enigszins voorbereid op de reacties, want behalve bijval kwam er eveneens wat scepsis los. “Vaak krijg je te horen: ‘Sporten aan boord? Zonde van de tijd. Er moet gewerkt worden.’ Binnenvaart en sporti-

viteit gaan over het algemeen niet hand in hand. Veel mensen vinden het prima zoals ze zijn en houden graag vast aan oude gewoontes. Vaak ben je mijlenver verwijderd van winkels waar je verse groente en fruit zou kunnen kopen. Een schipper zit veel en een paar keer per week gaat de frituurpan wel aan. Het is een soort lifestyle, waardoor de drempel iets hoger ligt. Maar we lezen ook overal dat we een ongezonde koers volgen. Dat is niet zozeer een probleem in de maritieme sector, maar in heel Nederland. Ik wil proberen die tendens te doorbreken en daar hoort natuurlijk wat weerstand bij. >

Madelon van de Wijgaart:
"Ik zie het als mijn missie om
mensen bewust te maken:
wees zuinig op je lichaam."



Dat vind ik niet erg. Een beetje weerstand maakt mij alleen maar sterker.”

Zelfs op hun eigen schip proefde ze enige aarzeling bij de bemanning. “Wij werken met een aantal Filipijnse matrozen. Ik liet mijn plannen zien, en onze fitnessruimte. ‘Maak er gebruik van’, zeg je dan. Maar zij zijn van nature wat onderdaniger en vermoedelijk speelt toch ook de taalbarrière mee.”

Vooroordelen

Een andere tegenwerping die ze via-via opving, met name uit de hoek van oudere collega's: dat zij makkelijk praten heeft op haar leeftijd en met een sportief uiterlijk. “Dan vergeten die mensen gemakshalve waar mijn verhaal ooit begon: aan boord, dertien kilo geleden. Zo heb je altijd te maken met vooroordelen. Maar ik ben iemand die er dan een positieve draai aan wil geven.

Anderen die het niks vinden veroordeel ik niet. Leven en laten leven, dat is mijn motto. Ik kan niet stilzitten en ik vind het leuk om mensen te helpen. Die twee eigenschappen komen in dit programma samen. Meedoen gebeurt op vrijwillige basis, hè. Dus dan zit je al op een bepaald punt dat iemand bereid is in actie te komen. Ik kan het namelijk niet voor de mensen doen, ik reik slechts handvatten aan. Tegen een roker zeggen dat-ie moet stoppen terwijl hij dat helemaal niet wil: dat gaat sowieso niet werken.”

“Aangezien ik iets nieuws heb geïntroduceerd, moest ik zeker in het begin heel erg mijn best doen om alles duidelijk uit te leggen. Want het gaat echt niet vanzelf vanwege mijn achternaam. Ja, het is een voordeel dat je veel mensen kent. Maar het is niet zo dat iedereen dan meteen zegt: ‘Leuk joh, gaan we

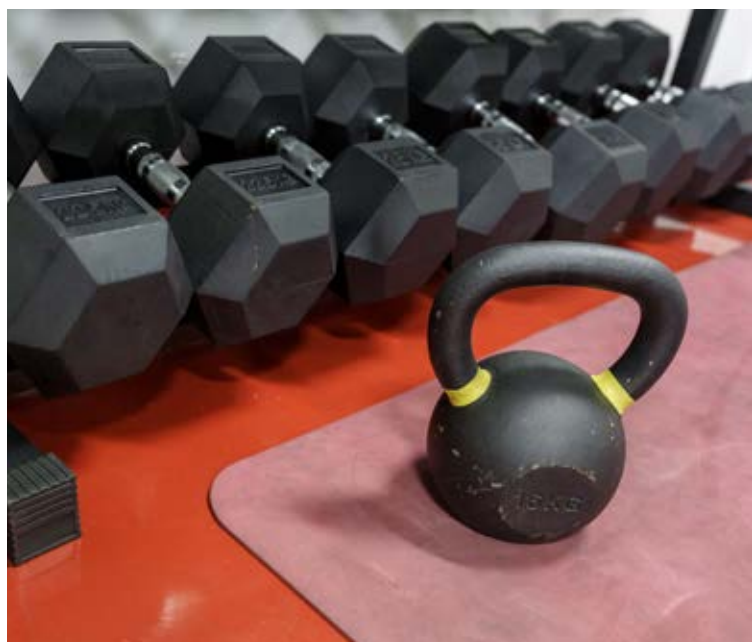
doen.’ In mijn beleving moet ik juist een tandje bijzetten. Gelukkig ben ik van huis uit enorm gedreven. Ik volg een vakgerichte opleiding en ga naar seminars. Ik zie het als mijn missie om mensen bewust te maken: wees zuinig op je lichaam. Zorg dat je geregeld sport; dat je op je zestigste nog steeds

‘Vaak krijg je te horen: “Sporten aan boord? Zonde van de tijd”

vitaal bent en niet achter een rollator loopt. En ik zeg niet dat je nu als een non moet gaan leven, maar met een goede balans wordt het een stuk prettiger voor jezelf én voor het vak.” <

FITNESSTRAJECT OP MAAT

Binnen enkele weken na de lancering van de Fit aan Boord-app in januari hadden 75 schippers zich aangemeld. Het eerste sportieve bedrijf dat het collectief oppakte was, niet geheel toevallig, Wijgaart Shipping. Dat zijn er inmiddels drie. “En ik ben momenteel in gesprek met nog een aantal rederijen”, zegt Madelon van de Wijgaart, die een gepersonaliseerde aanpak hanteert. Zij levert fitnessstrategieën op maat, verzorgt wekelijks feedback en actualiseert het voedingsadvies. Ook geeft ze advies hoe je met beperkte middelen aan boord toch een eigen sportruimte kunt creëren.



‘Alles komt op dit soort dagen samen’

Kennis delen, contacten onderhouden en een gezellige dag beleven. De jaarlijkse vakbeurs Maritime Industry in Gorinchem bood afgelopen mei weer van alles. Sfeerimpressie vanuit Zuid-Holland, waar ook de stand van TVM grote aandacht trok. “Dit is zo mooi om mee te maken.”

tekst: Dennis van Bergen
beeld: Gerlinde Schrijver

De vakbeurs Maritime Industry in Gorinchem is nog amper begonnen, als voor de stand van TVM verzekeringen al een klein legertje aan klanten staat opgesteld, zichzelf verlekkerend aan de verse bonenkoffie. Passend is het bij de charme van het driedaagse evenement. “Zo heel vaak komt het niet voor dat we zo direct contact kunnen hebben met onze klanten”, zegt Marco van der Wal (44), relatiebeheerder scheepvaart van TVM. “Maar op dagen als deze zien we velen van hen voor langere tijd. Daar genieten we van, werkelijk waar. Op deze manier in gesprek kunnen gaan met mensen is fantastisch.”

De Maritime Industry, dé beurs voor de binnenvaart, is elk jaar weer de

de stands. Zoals die van TVM bijvoorbeeld, waar de relatiebeheerders scheepvaart Joris Rijcken, George Lagerburg en de eerdergenoemde Van der Wal hun enthousiasme gretig ten toon spreiden. “Voor mij vormt de beurs een van de mooiste werkzaamheden van het jaar”, zegt Van der Wal, kort nadat hij met een van de klanten een informeel gesprek heeft gevoerd. “Of het nu de schippers zijn, de makelaars of de advocaten; ze weten allemaal onze stand te vinden. Dit is zo mooi om mee te maken.”

Van mens tot mens

Het is een fraai gezicht, de interactie tussen de TVM-medewerkers en hun relaties. Dan weer raken ze aan de praat met een van klanten, die hen komt bedanken voor jarenlange loyaliteit. Dan weer is er een schippersstel dat oriënterend raad vraagt over de verbouwing van hun schip. En, veel vaker nog, zijn het domweg mooie gesprekken van mens tot mens. “Weet je”, zegt Van der Wal. “We zeggen wel eens tegen elkaar: het gaat niet om de tent, maar om de vent. En zo is het ook natuurlijk. Juist op dagen als vandaag willen we bestaande relaties, maar ook mogelijk nieuwe klanten, laten zien dat we er te allen tijde voor ze zijn. Dat we werken op basis van vertrouwen en onderling respect. Alles komt op dit soort dagen samen. Heus, de tijd vliegt voorbij hier.”

Het vrolijke elan van Van der Wal staat symbool voor de stemming die heerst in de Gorinchemse Evenementenhal. Gretig trekken de bezoekers langs de potpourri aan stands. Neem de schipper Adriaan Munters (37) en zijn vrouw Marian Munters (37), trouwe TVM-klanten, die deze mei-dinsdag al vroeg naar Zuid-Holland zijn afgereisd. “Voor ons is dit de perfecte gelegenheid om een praatje te maken met Joris, met wie we al jaren een uitstekend contact hebben binnen TVM”, zegt Adriaan. “Kijk, we hebben de afgelopen jaren nooit schade gehad aan ons schip. Heel fijn uiteraard. Leuk om de mannen van TVM op een dag als vandaag de hand te kunnen schudden.”

Zero emissie

Gezelligheid alom dus. Al is het allerminst zo dat het louter informele gesprekken zijn die worden gevoerd. Integendeel, ook actuele zaken als zero emissie en de Wijzer Wachtoverdracht komen ter tafel. Eenvoudigweg omdat dit onderwerpen zijn die leven in de binnenvaart. “Wat betreft de zero emissie stellen wij ons heel flexibel op naar onze klanten, juist omdat de ene situatie niet met de andere te vergelijken is”, legt Van der Wal uit. “Voor de klant die tegen zijn pensioen aanzit kan bijvoorbeeld gelden dat hij nu niet meer gaat investeren in verduurzaming. De jongere schipper kan hier daarentegen heel anders tegenaan kijken. En voor iedereen hebben we even veel begrip. We denken graag met onze klanten mee.” >

‘We willen laten zien dat we er te allen tijde voor de klanten zijn’

ultieme gelegenheid om onderlinge relaties binnen de maritieme sector te versterken. En om op een laagdrempelige manier te netwerken met meer dan 350 exposanten uit de branche. Tijdens de editie van 2024 is het niet anders. Onvermoeibaar laven de vele belangstellenden zich aan de zeevaartmuziek, het lekkere eten. En, natuurlijk, aan

TVM
Veilig onderweg,
altijd en overal

DROMECH
WINCHES

DROMECH
WINCHES

DROMECH
WINCHES

DROMECH
WINCHES

COFFEE

Veilig onderweg



Marian en Adriaan Munters

Wijzer Wachtoverdracht

Ook als het aankomt op veiligheid, benadrukt Van der Wal. Sterker: meer dan ooit wordt daarop gehamerd tijdens de Maritime Industry. Het komt onder meer tot uiting in de folder Wijzer Wachtoverdracht, die bij vele stands te vinden is. De wijzer geeft,

geregeld ongelukken gebeuren. Dat is niet goed voor betrokkenen, niet goed voor de sector en uiteindelijk niet goed voor de verzekeraars. Want, heel simpel: we willen de premies zo laag mogelijk houden. Er is ons alles aan gelegen om aan de schippers uit te dragen dat ze de veiligheid in acht moeten nemen. Dat is in het belang van iedereen, in eerste instantie vanzelfsprekend voor henzelf.”

‘We denken graag met onze klanten mee’

Enthousiast

In de Gorinchemse Evenementenhal wordt volop ingespeeld op de schoonheid van de branche. Wat te denken van de stand van Modelbouwgroep Devel, gepos-

aan de hand van de thema's mens, vaarweg, vaartuig en lading, tips voor een goede overdracht in de stuurhut en daarmee voor een veilige vaart. “Omdat TVM de sector zo'n warm hart toedraagt, vinden we het heel belangrijk dat de schippers gewezen worden op mogelijke gevaren”, vertelt Van der Wal. “Helaas zien we dat er

Marco van der Wal:
“Omdat TVM de sector zo'n warm hart toedraagt, vinden we het heel belangrijk dat de schippers worden gewezen op de mogelijke gevaren.”

teerd langs een vijver op het complex? In de meest fundamentele zin komt er tot uiting waarom jongeren later willen gaan varen. Michel Blankenstijn, in het dagelijks leven schipper en in zijn vrije tijd lid van Modelbouwgroep Devel. Met zijn joystick bestuurt hij vandaag de modelboten en modelcontainers. “Alles van de binnenvaart is leuk, maar zeker ook deze hobby”, zegt hij. “We kunnen er heel goed mee uitbeelden wat nou zo geweldig is aan werken in deze branche. Veel jongeren die dit zien, zullen denken: ‘Hé, dit wil ik later ook’. En daar doen we het natuurlijk voor.”

En enthousiast raken de bezoekers tijdens de beurs Maritime Industry. Niet alleen met het leggen van nieuwe contacten of het weerzien van oude bekenden, maar ook door het informatieve deel van de beurs. Zo kon er tijdens rondetafelgesprekken kennis worden opgedaan over de nieuwste trends, innovaties en uitdagingen in de maritieme sector. Variërend van duurzame scheepvaarttechnologieën tot de impact van digitalisering. Of er kon een bezoek worden gebracht aan het Career Event, waar bezoekers in contact konden komen met bedrijven uit de maritieme sector die personeel zoeken.

Het valt welhaast van de gezichten af te lezen. Wie hier een of meerdere dagen rondloopt, begrijpt wat deze sector zo interessant maakt. En misschien vormen de woorden van Van der Wal daarvoor nog wel het beste bewijs. “Alles komt op dit soort dagen samen. De tijd vliegt hier voorbij.” <



Scan de QR-code voor meer informatie over de Wijzer Wachtoverdracht of ga naar www.tvn.nl/preventie/preventietips-binnenvaart/goede-reisvoorbereiding-binnenvaart





Frederik Hoekstra:
"Ik heb een eerlijke
kans gekregen van
mijn opdrachtgevers
en die geef ik ook door
aan mijn mensen."

‘Een ondernemer is nooit vrij’

Met twee betoncentrales en een vloot van meer dan 15 schepen is Frederik Hoekstra (54) een drukbezet ondernemer. Kennismaking met een markante scheepvaartondernemer die tevens betonproducent is.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

Hoekstra benadrukt de noodzaak voor elke entrepreneur om de juist mensen om zich heen te verzamelen, zodat verantwoordelijkheden en werkdruk op de juiste wijze worden verdeeld. Daarnaast zuigt de Fries de levenslessen van andere geslaagde ondernemers gretig op en te leren van hun inzichten. Gevraagd naar de omvang van zijn bedrijf en zijn deelnemingen is Frederik Hoekstra zelf ook even verbaasd van de uitkomst van de optelsom. Zijn Hoekstra Binnenvaart Transport BV en zijn deelnemingen, waaronder in schepen en in de Leeuwarder Beton Centrale, het is een flink uit de kluiten gewassen onderneming geworden. “Niet gek voor een man die als matroos op een binnenvaartschip begonnen is”, zegt hij in de directiekamer van zijn bedrijf in Lemmer, waar hij zojuist een brede schets

matroos op een chemicaliëntanker, weet dus wat het is om in dienst van anderen te werken. Terwijl hij toch uit een familie van zelfstandige ondernemers komt.

In de jaren vijftig begon zijn grootvader namelijk een bloeiende zand- en grindhandel in Oosterwierum, een dorpje tussen Leeuwarden en Sneek en gelegen aan de Zwette, bekend als startplaats van de Elfstedentocht. Zodra een kind uit het gezin van opa Hoekstra een vrachtauto kon besturen of een schip kon bevaren, werd de onderneming uitgebreid. De kinderen gingen echter na het overlijden van grootvader Hoekstra zelfstandig verder en het familiebedrijf werd opgesplitst.

Hoekstra's vader kwam zo in het bezit van De Vlijt, een klein schip van 39 meter lang en 5.06 meter breed en een tonnage van 239 ton. Frederik Hoekstra nam het schip in 1991 na de pensionering van zijn vader over, op 21-jarige leeftijd. “Dat schip was ook nog het enige dat over was van het bedrijf dat mijn opa heeft opgebouwd.”

Hij vervoerde met De Vlijt zand en grind over de Dokkumer Ee tussen Leeuwarden en Dokkum. Papieren of een patent had de jonge Hoekstra nog niet. “Mijn vader zei: ‘Op de Dokkumer Ee vaart toch geen politie. Daar kun je wel beginnen.’”

Avontuur

Desondanks besloot hij enkele maanden later in Rotterdam examen te doen voor het Rijnpatent, mede omdat hij als matroos op een tanker al

voldoende kennis had opgedaan. “En ik wist toen al dat de Dokkumer Ee voor mij echt te klein was. Ik wilde verder, groter, het avontuur aangaan.”

Via de Coöperatieve Zandschippersbond, de CZB, keerde hij terug naar de wortels van de familie Hoekstra: het vervoer van zand en grind. Zijn werkgebied lag vooral in de regio Amsterdam en Rotterdam. Via de coöperatie kon hij ook zijn commerciële kwaliteiten ontwikkelen. Zijn stuurhut werd meer en meer een kantoor, hij had inmiddels twee schepen waarvan één met een zetschipper en kocht er een kraanschip bij. Zo kon hij ten dienste van de bouw van de Betuwelijn betoncentrales in Tiel en Wijk bij Duurstede 24/7 bevoorraden, óók 's avonds en in de weekenden.

“Op die manier kon ik meer omzet genereren, de keten voor een deel in handen nemen. Ik was kind aan het huis bij de betoncentrale”, kijkt Hoekstra terug op de jaren waarin hij het fundament voor zijn latere onderneming legde. “En ik weet nog dat ik in het weekend factureerde op zolder, op een slaapkamer waar ik mijn kantoor-tje had ingericht. In 1999 behaalde ik de eerste keer – toen nog - 10.000 gulden omzet op één dag. Nou, dat was nogal wat voor mij.”

Eigen vloot

Door zijn ervaringen met de leveringen kreeg hij ook steeds meer inzicht in de werkwijze van de betonindustrie, van hun voorraden aan zand, grind en cement en wist hij daar commercieel goed op in te spelen. “En >

‘Niet gek voor een man die als matroos op een binnenvaartschip begonnen is’

heeft gemaakt van zijn ondernemersvisie, zijn geschiedenis en zijn inspiratiebronnen. Daarover later meer.

Hoekstra meldt dat allemaal niet om op te scheppen. Hij is letterlijk onderaan de ladder begonnen, heeft veel moeten bijleren en hard moeten werken. Hij voer in zijn tienerjaren als



als je werk wilt aannemen moet je zorgen dat je een eigen vloot krijgt. Dan kun je je klanten ontzorgen”, verduidelijkt Hoekstra.

Ondertussen had hij ook enkele goede mensen aangenomen die zelfstandig als schipper gingen werken en met wie hij schepen ging aankopen en exploiteren, hetzij als financier of anders als stille vennoot in een gezamenlijk cv. Het aantal schepen groeide, het aantal samenwerkingsverbanden ook en het aantal klanten nam gestaag toe.

“Een zakenrelatie in Twente voor wie ik veel opdrachten uitvoerde, heeft me veel geleerd over de betonindustrie. En ook over de strategie van grote bedrijven in de bouwsector”, zegt Hoekstra. Gewapend met die kennis ging hij in 2011 van boord af. Want zijn stuurhut was inmiddels uitgegroeid tot het zenuwcentrum van het bedrijf. Overal plakten er memootjes, lagen er telefoons en indelingen en stond de computer onder handbereik. “En ondertussen moest ik ook nog het schip varen. Dat

ging gewoonweg niet meer.”

Wat meehielp: Hoekstra had een matroos in dienst die vervolgens stuurman werd en nu – samen met hem – met drie eigen schepen in beheer heeft. Zo heeft hij in de loop der tijd meerdere mensen aan zich weten te binden, waardoor de vloot – direct en indirect – verder uitgroeide. Zijn motto: “Ik heb een eerlijke kans gekregen van mijn opdrachtgevers en die geef ik ook door aan mijn mensen.” Dus helpt Hoekstra graag jonge schippers die bij hem varen met de finan-





ciering van de aankoop van hun eerste schip. Zo helpt hij hen ondernemer te worden. Zijn zoon Hendrik, die aanvankelijk zelfstandig schipper en scheepseigenaar was, is inmiddels getreden tot het familiebedrijf.

Aanspreekvriend

“Nee, ik ben geen coach”, legt Hoekstra uit. “Misschien ben ik een aanspreekvriend, dat vind ik een mooie term. Mensen komen snel bij me terecht als ze een probleem hebben. Maar ik draag ook graag kennis over als ik merk dat mensen wat doen met jouw ervaringen en daarmee aan de slag gaan. Het gaat ook wel eens mis, maar meestal heb ik een goed oog voor mensen die vooruit willen in het leven.”

In 2015 werd Hoekstra door zakenrelaties gewezen op het sluiten van een verouderde betoncentrale in Leeuwarden. Die zakenrelaties stelden voor om op die plek een geheel nieuwe betoncentrale te bouwen en samen met Hoekstra gezamenlijk te gaan exploiteren. Voorwaarde was wel dat de Lemster deze nieuwe Leeuwarder Beton Centrale zou gaan leiden. “Nou, daar heb ik twee weken over nagedacht. Want dat had natuurlijk wel veel consequenties. Ik moest me helemaal gaan toeleggen op die betoncentrale. Ik heb opleidingen gevolgd om het productieproces in goede banen te leiden en aan alle kwaliteitseisen te voldoen. De toenmalige centrale is afgebroken en we hebben op dezelfde fundering een nieuwe centrale gebouwd. In 2017 zijn we begonnen.”

De rest is geschiedenis. Schepen van Hoekstra Binnenvaart Transport

BV voeren de grondstoffen aan, de betonmixers leveren het verse beton uit. Na Leeuwarden neemt Hoekstra inmiddels deel in een tweede betonfabriek in Noord-Holland.

Het managen van de scheepvaartonderneming én de betoncentrales is een flinke klus, geeft Hoekstra volmondig toe. Maar het kost hem niet alleen energie, het gééft hem ook energie en voldoening. Hem wordt wel eens verweten een workaholic te zijn. Dat wordt deels door hem beaamd. Hij zegt daarom ook: “Een ondernemer is nooit vrij.” Naast zijn werk is hij buitengewoon geïnteresseerd in de zakelijke belevenissen van andere ondernemers, die voor hem dienen als inspiratiebron.

“Maar ik ontspan ook graag door met ons laatst aangekochte schip Furka, verzekerd bij TVM, samen met mijn vrouw een stuk te gaan varen. Dan kan de schipper een weekend vrij nemen”, aldus Hoekstra. “Dan vaar ik met het schip op zaterdag naar Leeuwarden of naar een andere productie-

‘Dan noemen ze je een workaholic, maar nee: dat is geen werk’

locatie. Even gewoon weer schipperen. Dan verloor je dat niet. Dat mag ik graag doen. Dan noemen ze je een workaholic, maar nee: dat is geen werk. Dat is voor mij hetzelfde als een rondje met de sloep om. Dan ben je toch weer eens even op je schip.” <



Van kleine wensen tot grote plannen



Op 6 december 2012, de dag dat TVM verzekeringen vijftig jaar bestond, zag de TVM foundation het levenslicht. De gedachte erachter? TVM wilde als coöperatie jaarlijks een deel van haar winst inzetten voor een betere leefomgeving.

In 2023 mochten de TVM foundation dus voor de 10^e keer donaties schenken aan vrijwilligersinitiatieven die bijdragen aan dit prachtige doel. Dat zet de teller op ruim 200 initiatieven tot nu toe: van kleine wensen tot grote plannen.

betrokken bij een project, soms melden ze een project aan waar ze van hebben gehoord. Wat de aanleiding ook is: het gaat altijd om saamhorigheid. Het gevoel om samen iets bij te dragen aan een betere leefomgeving. En dat is wat telt.

Samen bijdragen

Zonder de medewerkers en leden van TVM hadden die ruim tweehonderd initiatieven niet gesteund kunnen worden. Hun oplettendheid en aanmeldingen zorgen er jaarlijks voor dat de gelden van de TVM foundation goed worden besteed. Soms zijn ze zelf nauw

Klein en groot

In 2023 ondersteunde de TVM foundation 17 kleine en grotere projecten met een totaalbedrag van 94.500 euro. Stuk voor stuk mooie initiatieven op sportief, cultureel en maatschappelijk vlak. In het jaarverslag leest u meer over de projecten.



Scan de QR-code voor het jaarverslag van de TVM foundation of ga naar www.tvm.nl/tvm-foundation/beleidsplan-jaarstukken



Bijdrage TVM foundation

Tijdens de viering van het 50-jarig jubileum van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig overhandigde Nico Stam van de TVM foundation een cheque aan Martin van Dijk van de LVBHB, bestemd voor de aanschaf van de grote BelevensTafel aan boord van het historische schip Terra Nova.

Deze BelevensTafel is een dynamische tafel die de historie van de nautiek en scheepsbouw vastlegt. Het publiek krijgt hiermee brede informatie in beelden te zien, zoals de verschillende types historische bedrijfsvaartuigen en de ladingen die zij vervoerden.

VaarVeiligCheck

Ook in de binnenvaartsector zijn veiligheid en preventie erg belangrijk. Uit schade cijfers en diverse studies blijkt dat menselijk falen verband houden met ruim negentig procent van de ongevallen. TVM heeft daarom de VaarVeiligCheck ontwikkeld.

Met deze check willen we binnenvaartschippers helpen om schade te voorkomen. De check bestaat uit vijf onderdelen die snel en gemakkelijk

te controleren zijn. Het checken van de spudpalen, het aftoppen van de autokraan, de laagste brug op de route, het peilen van de diepgang en van de doorvaarthoogte. Daarna bent u klaar voor vertrek.

Hendrik de Jonge, directeur scheepvaart bij TVM: "Uiteindelijk wil geen ondernemer een week stilliggen en veilig varen doe je niet alleen voor jezelf. Voor het schip, voor de bemanning en voor de lading aan boord. Voor bruggen en kades, maar ook voor minder schade aan het milieu. Minder aanvaringen lukt alleen als we preventie met elkaar aanpakken."

Het invullen van de check is een kleine moeite, maar kan een groot verschil maken voor de veiligheid op het water.



Meer weten? U kunt de VaarVeiligCheck vinden op www.tvm.nl/vaarveiligcheck

Voetbal

Voetbal kijken biedt aardig vermaak. Een mooie combinatie, een spijgende pass, een subtiel lobje of juist een verwoestend schot in de kruising. Prima afleiding van het drukke werk. Raakvlakken met mijn werk als advocaat heeft een voetbalwedstrijd echter ook.

Natuurlijk, een voetbalwedstrijd en een rechtszaak verschillen in veel opzichten van elkaar. Om maar eens wat te noemen: ik heb het (nog) niet meegekregen dat mijn cliënt en ik in de rechtszaal hartstochtelijk door zingende fans werden toegejuicht, of uitgefloten.

Maar overeenkomsten zijn er ook. Net als in een voetbalwedstrijd gaan partijen in een rechtszaak met elkaar de strijd aan om de winst. Zij zijn daarbij allebei gebonden aan dezelfde regels. De strijd vindt plaats onder leiding van een (scheids)rechter die waar nodig beslissingen neemt, waarmee partijen het moeten doen.

Zowel in het voetbal als in de rechtspraak is er ruimte voor interpretatie van de regels, wat verhitte discussies kan opleveren, die soms ook nog ver na de wedstrijd aanhouden. De veldspeler die met zijn hand de bal uit het doel slaat: dat de scheidsrechter daarvoor een strafschoep geeft, zal – behalve misschien bij een wat al te toegewijde supporter – geen aanleiding tot discussie geven.

Wel of geen penalty

Maar wat als de bal in het strafschoepgebied hard en van heel dichtbij tegen de vingertoppen van een verdediger wordt aangeschoten en daardoor nauwelijks waarneembaar van richting verandert? De vraag die de scheidsrechter dan moet beantwoorden is of de verdediger zijn lichaam op onnatuurlijke wijze groter heeft

gemaakt. Erg lastig te bepalen. Wel of geen penalty, voor beide zijn waarschijnlijk goede argumenten aan te voeren. Toch moet de scheidsrechter een beslissing nemen. En een van de partijen zal de beslissing als onrecht kunnen ervaren. “Onbegrijpelijk dat hij ‘m wel/niet op de stip legt!”

‘Kennis van de spelregels is onontbeerlijk’

Een verschil tussen een voetbalwedstrijd en een rechtszaak is dat de laatste in een schikking kan eindigen. Weliswaar kennen we in het voetbal de ‘salonremise’, waarbij partijen een soort schijnvoetbal spelen om een gelijkspel over de streep te trekken omdat ze weten dat ze dan beide door zijn naar de volgende ronde, maar de wedstrijd zal toch helemaal moeten worden uitgespeeld.

In een juridisch gevecht kunnen partijen, bijvoorbeeld omdat het onduidelijk is hoe de rechter de regels op dit concrete geval zal toepassen, een schikking treffen en zo de wedstrijd onder bepaalde voorwaarden voortijdig en definitief staken.

Kennis van de spelregels is onontbeerlijk. En ook van de toepassing van die regels door de rechters. Pas dan kun je goed beoordelen of en, zo ja, hoe je de strijd moet aangaan of dat je maar beter vooraf met een 0-0 genoegen moet nemen.

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@vandamlokkema.nl.



Bij TVM Scheepvaart komen regelmatig meldingen binnen over schade aan de schroef van een schip. Waar moet je op letten en wat is belangrijk? Rob Jans, scheepsexpert, beantwoordt hierover 5 vragen.

1. Wat moet ik doen bij een schroefschade?

“Zodra u merkt dat het schip begint te trillen, schudden of er een verandering is in de uitlaattemperatuur van de hoofdmotor, dan is het zaak om zo snel mogelijk een duiker in te schakelen of droog te gaan met het achterschip en onderzoek uit te laten voeren. Meld dit zo snel mogelijk bij TVM, zodat wij u verder kunnen helpen. Voor het inschakelen van een duiker zijn we in het bezit van een adressenlijst met duikers in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk.”

2. Is iedere schroefschade hetzelfde?

“Niet iedere schroefschade is hetzelfde en de mate van beschadigingen varieert. Wanneer er bijvoorbeeld een houten balk in de schroef draait dan kunnen de bladen ontzet raken. Maar wanneer een tros in de schroef draait, dan kan de naaf van de schroef beschadigt raken of de hoofdmotor zwaarder worden belast. Kijk dus goed wat de oorzaak van de schroefschade is en overleg met de reparateur of met de expert over de reparatie.”

3. Is alleen een schroefreparatie afdoende?

“Wanneer de schroef gedemonteerd is, laat dan de speling meten en hiervan een rapport maken. Op de diktemeting, welke uitgevoerd is voor het verlengen van het Certificaat van Onderzoek (CvO), staat de minimale afkeurmaat van de schroefasspeling. Het is handig om deze twee metingen met elkaar te vergelijken, want dan weet u wanneer er eventuele vervangingswerkzaamheden uitgevoerd dienen te worden. Wanneer er een zware klap met de schroef heeft plaatsgevonden, laat dan de slingering meten van het conische einde van de schroefas.”

4. Wat kan ik nog meer doen?

“Wanneer de schroef gedemonteerd is, controleer dan het draagbeeld van het conische einde van de schroefas, de schroef dient circa zeventig procent te dragen op de schroefas. Als dit niet het geval dan is, de kans aanwezig dat er gevolgschade ontstaat aan de schroefas.”

5. Wat moet ik doen als er meer aan de hand is als alleen een schroefschade?

“Heeft er een versnelde schroefasspeling plaatsgevonden of is de slingering van de schroefas overmatig? Neem dan direct contact op met de schadeafdeling of met een expert, zodat er overleg kan plaatsvinden en eventueel een expert langs kan komen om u verder te helpen. U kunt ons bereiken op 0528-29 27 50 of per e-mail op schadebinnenvaart@tvm.nl.”



Scan de QR-code of ga naar www.tvm.nl/schade-melden/schade-melden-scheepvaart voor het melden van vaartuigschade

A photograph of a man with grey hair, wearing a light blue short-sleeved shirt, blue jeans, and white sneakers, standing on the deck of a wooden boat. The boat is on a narrow canal with green reeds and trees in the background under a cloudy sky. The text is overlaid on the left side of the image.

‘Samen met een klant mooie successen behalen, dat geeft een kick’

Bert van Velden, senior adviseur Preventie en Risicobeheer bij TVM, hoopt altijd het verschil te kunnen maken bij bedrijven. Toen TVM zich in 2010 ook ging richten op de binnenvaart, werd hij naar voren geschoven om zijn preventiekennis in te zetten voor de scheepvaart. Dit najaar gaat Van Velden met pensioen. Een portret.

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver



Bert van Velden is een mensens pur sang. Als senior adviseur Preventie en Risicobeheer bij TVM brengt hem dat veel. Of Van Velden nu aanschuift bij een kleine ondernemer, waar hij tussen de middag een kop soep krijgt voorgeschoteld, of wanneer hij een presentatie in het Engels moet verzorgen aan de hoofddirectie van een multinational; overal voelt Van Velden zich thuis. Hij legt snel verbinding met mensen, voelt situaties goed aan en is oprecht geïnteresseerd in zijn gesprekspartner.

“Ik denk dat het heel belangrijk is dat je ieders taal kunt spreken”, zegt de bescheiden Van Velden er zelf over. “Het ene moment spreek je met

CEO's over schadepreventie en het volgende moment met zelfstandige ondernemers. Ik zit bij iedereen aan tafel en dat is wel een kunstje dat je moet beheersen.”

Dat kunstje heeft er bij Van Velden (63) altijd al ingezeten en wist hij verder te ontwikkelen in zijn vorige baan als politieagent. Bijna vijftien jaar werkte Van Velden als politieman op straat in Amsterdam. Ook deed hij rekerchewerk en was hij lid van de Mobiele Eenheid. Als ME'er heeft Van Velden voor heel wat hete vuren gestaan, vooral bij supporters- en krakersrellen in de jaren tachtig. Hij werd als ME'er in het hele land ingezet om de orde te bewaken.

Verzekeringswereld

De overgang van het hectische en dynamische bestaan van politieman in

‘Ik denk dat het heel belangrijk is dat je ieders taal kunt spreken’

Amsterdam naar de keurige verzekeringswereld berustte meer op toeval dan wat anders. “Ik had het hartstikke goed naar m'n zin bij de politie. Ik deed als politieman ook veel op het gebied van preventie, vooral gericht >

op minder verkeersdoden. Ik bezocht veel basisscholen in de regio Amsterdam en probeerde kinderen bewust te maken van de gevaren in het verkeer. Daar heb ik me echt hard voor gemaakt en vond ik superleuk om te doen.”

Van Velden was niet op zoek naar een nieuwe baan maar er kwam iets op zijn pad, zo vertelt hij in zijn gezellig ingerichte woning in het Zeeuwse dorpje Stavenisse. “Een neef van mijn vrouw Yvonne had een verzekeringsbedrijf, Hoofdstad Assurantiën, en hij zocht iemand die iets kon gaan doen op het gebied van preventie in de transportsector. Ik heb er heel lang over nagedacht en uiteindelijk kreeg ik bij de politie de mogelijkheid om een half jaar buitengewoon verlof te nemen met de toestemming om een nevenfunctie te vervullen.”

Van Velden ging aan de slag in de verzekeringswereld en is er nooit meer weggegaan. “Ik kwam in aanraking met preventie binnen de transportsector en dat vond ik zo leuk dat ik na een half jaar niet lang hoefde na te denken om de overstap te maken. Ik kijk met heel leuke herinneringen terug op mijn politietijd en heb me vanaf dag één helemaal op mijn gemak gevoeld in de verzekeringswereld.”

Na negen jaar maakte Van Velden in juni 2001 de overstap naar TVM verzekeringen. Als senior adviseur Preventie en Risicobeheer inventariseert hij bij transportklanten in zuidwest-Nederland wat mogelijke risico's zijn voor de bedrijfsvoering. Van Velden: ‘Met welke preventiemaatregelen werken ze al? Wat ontbreekt er? Waar hebben ze behoefte aan? Wat vinden

ze belangrijk? Ik ben puur adviserend bezig en ga niet op de stoel van het bedrijf zitten. Uiteindelijk hoop je in gezamenlijkheid tot een mooi plan van aanpak te komen.”

Het verschil maken

Van Velden noemt het iedere keer weer een uitdaging om mensen te bewegen om tot actie over te gaan. “Het is prettig werken als er naar je wordt geluisterd, als je echt het verschil kunt maken voor een bedrijf. Dat blijft voor mij de trigger. Als ik wegga bij een klant wil ik dat het bedrijf het gevoel heeft van: ‘Die Van Velden heeft hartstikke gelijk. We moeten dit advies met beide handen aangrijpen’. Dat hoop ik te bewerkstelligen. En natuurlijk stuit je soms op wat weerstand. Een bedrijf moet



wel investeren in tijd, middelen en mensen; dat is het eerlijke verhaal dat ik vertel. Als de maatregelen die een bedrijf doorvoert goed werken, dan ben ik daar oprecht blij mee. Voor het bedrijf zit de winst in een daling van het risico en daarmee het aantal schadegevallen en dat kan weer leiden tot het bevriezen van de premie. Dat maakt het dankbaar werk.”

De preventieadviseur noemt het zijn valkuil dat hij het zichzelf aantrekt als een klant niet goed presteert op het gebied van preventie. “Als ik bijvoorbeeld zie dat een stuurhutschade wordt gevaren – en er is een directe link met het hoge schadeverloop – dan vind ik het vervelend dat zo’n bedrijf mijn advies in de wind slaat. Dan baal ik daarvan ja. Voor iedereen is het van belang dat een bedrijf goed presteert.

Dat zit in het DNA van ons als coöperatie en daarom willen wij ook actief samenwerken met alle leden in hun belang”

Natte tak

Na de fusie van TVM met twee verzekeraars voor de binnenvaart, SON scheepsverzekeringen (2012) en Noord Nederland schepenverzekeringen (2013), breidden de werkzaamheden van Van Velden zich uit. “Ik heb altijd gevaren in de pleziervaart en heb lang een zeilboot gehad”, verklaart de geboren Amsterdammer zijn liefde voor het water. “Toen TVM zich steeds meer ging richten op de scheepvaart, ben ik naar voren geschoven om samen met enkele collega’s preventiemaatregelen in te voeren voor deze natte tak. Als adviseurs zijn we onze kennis gaan inzetten voor de scheepvaart. We zijn echt gaan kijken welke preventiemaatregelen die van toepassing zijn op ‘de wielen’ we konden gebruiken voor de scheepvaart.”

Van Velden maakte onder andere risico-inventarisaties en schadeanalyses voor de binnenvaart om inzicht te krijgen in welke schades veelvuldig voorkomen en waarom én hoe deze in de toekomst te voorkomen.

“Stuurhutschades komen relatief vaak voor en dat zijn ook nog eens de meest kostbare schades. Ik heb input gegeven voor een greenpaper voor binnenvaartschippers, waarbij de nadruk ligt op een goede reisvoorbereiding om stuurhutschades en andere schades te voorkomen. Ieder schip is uniek en het is essentieel om je bemanning goed te instrueren. Veel bemanningsleden in de binnenvaart komen uit het buitenland dus we hebben er bij kapiteins en schippers op aangedrongen om belangrijke instructies en veiligheidsvoorschriften in meerdere talen beschikbaar te stellen.” Verder besteedde Van Velden veel aandacht aan hoe schades aan machines te voorkomen is en wees hij binnenvaartschippers op het belang van het bemonsteren van olie.

VaarVeiligCheck

De preventieadviseur benadrukt dat hij vooral achter de schermen werkzaam was en op het gebied van scheepvaart veel samenwerkte met Bas de Bruin, George Lagerburg en Alex Jansen. Van Velden heeft zich

van 2012 tot 2020 beziggehouden met preventiemaatregelen voor de scheepvaart. De Bruin nam destijds zijn taken over. Na het vertrek van De Bruin vorig jaar heeft TVM ervoor gekozen om de preventie voor de scheepvaart anders in te vullen en over meerdere medewerkers te verdelen. Zij hebben vorig jaar de Vaar-

‘Ieder schip is uniek en het is essentieel om je bemanning goed te instrueren’

VeiligCheck geïntroduceerd, een instrument dat Van Velden van harte toejuicht. “Als je zaken aan de voorkant goed regelt, kun je aan de achterkant een hoop ellende voorkomen.”

Uit onderzoek blijkt dat ruim 90 procent van de ongevallen in de binnenvaartsector verband houdt met menselijk falen. De VaarVeiligCheck bestaat uit vijf onderdelen die voor vertrek snel en makkelijk te controleren zijn, zoals het intrekken van de spudpalen en het aftoppen van de autokraan. Van Velden: “Het lijken vanzelfsprekende zaken, maar in de waan van de dag wordt er nog weleens wat over het hoofd gezien. Door de VaarVeiligCheck structureel te gebruiken en de checklist af te vinken, kun je veel problemen voorkomen.”

Dit najaar gaat Van Velden na 23 jaar TVM met vroegpensioen. Zijn opvolger Marius van der Valk is al enige tijd geleden begonnen zodat de overdracht soepel verloopt. De omgang met mensen zal Van Velden zeker gaan missen. “Ik heb zoveel verschillende mensen ontmoet bij zoveel verschillende bedrijven. Dat heb ik altijd het mooiste aan mijn werk gevonden. En helemaal als je samen met een klant mooie successen kunt behalen zoals een flinke daling van het aantal schadegevallen. Dat geeft nog steeds een kick.” <



Scan de QR-code voor preventietips of ga naar www.tvm.nl/preventie/preventietips-binnenvaart



Haags visitekaartje van jubilerende LVBHB

Op loop- en (bijna) gehoorsafstand van het Binnenhof vierden de leden van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) eind mei luidruchtig hun vijftigjarig jubileum. Het spetterende feest stond vooral in het teken van het behoud van het varende erfgoed, ondanks de problematiek rond verduurzaming, ligplaatsen, financiering en bescherming van al die karakteristieke schepen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh



Een varend feest in de Hofvijver, zo dicht mogelijk bij het centrum van de macht, was natuurlijk nog mooier geweest. Maar helaas: door de ingrijpende verbouwing van het parlamentsgebouw en de daardoor afwezige parlementariërs moesten de jubilerende leden van de LVBHB zich tevreden stellen met een knalfeest langs de gracht aan de Dunne Bierkade in de Hofstad.

Den Haag heeft het niettemin geweten: in de gracht werd een meeslepende mastenpolka uitgevoerd door vijf historische vrachtschepen, gadeslagen door de bewoners en honderden belangstellenden op de kade. En muzikant Reinier Sijkens bracht met zijn varende concertpodium de Notendop een eresaluut aan de jarige vereniging, met aan boord een eenmansorkest

compleet met een miniatuur-kerkorgel, trompet en schelphoorn.

Een stralende zon en een flinke voorraad jajem en andere spiritualiën verhoogden de feestvreugde rondom het jubileum. Voorzitter Rolf van der Mark zag het allemaal minzaam genietend aan. “We zochten naar een plek om dit jubileum te vieren die een beetje in de buurt moest zijn van de politici, want daar worden tenslotte de beslissingen genomen die rechtstreeks van invloed zijn op het behoud van ons varend erfgoed. Ik denk dat dat goed gelukt is.”

Er was alleen één minpuntje: op de jubileumdag, exact vijftig jaar nadat op de 23e mei 1974 op Marken de vereniging werd opgericht, was de kabinets-

formatie in volle gang. Er was dus geen politieke prominent te bekennen. “De politici zijn nu met geheel andere dingen bezig”, constateerde Van der Mark nuchter.

Dat mocht de pret allemaal niet drukken. In de Laakhaven in Den

“We moeten van deze schepen gaan houden alsof het molens zijn”

Haag hadden zich flink wat van de ruim 2000 leden en hun 1700 aan schepen (er zijn ook leden zonder schip) verzameld om de feestelijkheden kracht bij te zetten. Tjalken, >

botters, Westlanders, zelfs een afgedankt politievaartuig (de RP 59 uit Leimuiden), allemaal nét een maatje te groot om onder de bruggen door naar de Dunne Bierkade te kunnen varen. Die lag trouwens tóch al helemaal vol met bijna-antieke exemplaren uit onze eneroverende scheepvaartgeschiedenis.

Opduwer

Zoals de opduwer Jantje van schipper Rob van Son uit Leiden. Een klein,

voorbeeld na een sluis- of brugpassage. “Je had een opduwer niet nodig op groot water, maar wel in smallere kanalen. Zat het tegen met de wind, dan kwam de opduwer – die meestal achter het zeilschip hing – in actie. Het is in omvang maar een klein scheepje, maar er zit een enorme schroef achter.” Zo werden opduwers in vroeger tijden gebruikt om zeilschepen als de Westlander vanuit de Glazen Stad veilig en snel hun groente en fruit naar de veiling te laten vervoeren.

Voor Van Son is de historische Jantje een pure hobby. “Kijk, ik woon in een monumentaal pand aan een Leidse gracht, dus wilde ik ook een monumentaal scheepje voor de deur hebben. Jantje is deskundig gerestaureerd door een gepensioneerde zeeman.”

Van Son is misschien wel exemplarisch voor het veelzijdige ledenbestand van de vereniging, waarin heel wat monumentale schepen samenkomen. Scheepstypen waarvan sommige namen niet heel

bekend klinken. Hevelaak, Hagenaar, Kagenaar, Belgische klipper, Langedijker, Giessenburgse schuit, Kraak, Friese maatkast, het is een armada aan typen en uitvoeringen. En minstens even bijzonder zijn de markante namen, zoals Goede Verwachting, Hoop op Zegen, Jutrijp, Onderneming of gewoon IJveer VIII, een historisch pontje over het IJ.

“Sommige mensen wonen op het schip, voor anderen is het een varende liefhebberij. Maar iedereen is zeer betrokken bij zijn historische schip”, verduidelijkt voorzitter Van der Mark. Zelf bewoont hij een zeetjalk, de VIOD, die gemeerd ligt in het centrum van Leeuwarden. Hij weet dus waarover hij spreekt.

Zestien etappeplaatsen

Van der Mark is sinds 2011 voorzitter en heeft zich ten doel gesteld de scheepshistorie en de ‘kraamkamer’ van de binnenvaart meer betekenis en bekendheid te geven. Hij wil het gezegde ‘onbekend maakt onbemind’ graag omdraaien naar ‘bekend maakt

‘We willen dat er een zelfde bescherming komt voor historische schepen als voor monumenten’

maar zeer krachtig scheepje (bouwjaar 1924) dat volgens Van Son in vroeger tijden werd gebruikt om zeilende vrachtschepen bij slechte windomstandigheden op weg te helpen, bij-

Rolf van der Mark:
“Het evenement heeft
veel waarde voor de
desbetreffende steden.”



bemind'. En met succes. De Erfgoed Tour doet deze zomer tijdens een tocht van 1000 kilometer zestien etappeplaatsen aan. De gemeenten met een binnenhaven staan in de rij om de schepen te ontvangen. "Ze vechten er als het ware om. Het evenement heeft veel waarde voor de desbetreffende steden en zeker voor de horeca", aldus de preses. Maar nog belangrijker is de achterliggende boodschap: heel Nederland laten zien dat deze unieke vloot springlevend en het behouden waard is.

Voorzitter Van der Mark is behalve met zulke activiteiten ook druk doende met allerhande kwesties die zijn leden én de historische vloot rechtstreeks betreffen. Neem bijvoorbeeld de financiering van de aankoop van schepen. Veel kredietverschaffers houden zich afzijdig van hypotheek, waardoor het streven om de historische vloot door gebruik te behouden in het gedrang komt.

Zijn oplossing? De oprichting van een soort Nationale Hypotheek Garantie, zodat kredietverschaffers meer zekerheid krijgen en de oude schepen gewoon kunnen worden gebruikt waarvoor ze zijn gemaakt: varen.

Verder wil hij in overleg met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en die van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (voor wat betreft de museale waarde) komen tot een betere bescherming van de schepen tegen sloop en verandering. Want zijn recente schrikbeeld is een fraaie oude klipper, die ontdaan is van de karakteristieke masten omdat de eigenaar een andere bestemming aan het schip heeft gegeven. "Dat schip is voor de meters gekocht. We willen dat er eenzelfde bescherming komt voor historische schepen als voor monumenten. We moeten van deze schepen gaan houden alsof het molens zijn."

Aantrekkingskracht

Nog een punt van zorg: het gebrek aan ligplaatsen. Gelukkig, zo benadrukt Van der Mark, zien steeds meer gemeenten in dat woonboten en woon-schepen een hulpmiddel kunnen zijn in de bestrijding van de woningnood. En de stads- en dorpsgezichten winnen aan waarde en aanzien als er langs de waterwegen en in de binnenhavens schepen gemeerd liggen. "Het onroerend goed in de omgeving stijgt

in waarde", verduidelijkt hij. "De stad Utrecht is een goed voorbeeld. Daar zien ze de aantrekkingskracht van schepen inmiddels in."

Uiteraard is ook de verduurzaming van de vloot met zijn doorgaans oudere dieselmotoren zeer actueel. De LVBHB wil absoluut mee in de overstap van fossiele brandstoffen naar uitstootvrije aandrijving, of het nu elektrisch, waterstof of HVO-diesel is. "Maar het is wel relatief. Al onze 1700 vaartuigen bij elkaar gebruiken per jaar net zo

veel diesel als één groot binnenvaart-schip. Wij zijn geen grote vervuilers."

Op de Dunne Bierkade worden intussen de scheepsliederen aangeheven. Wat wel opvalt is het ietwat vergrijsde ledenbestand van de LVBHB. Voorzitter Van der Mark beaamt het. "Dat is best een thema. Maar het is ook weer niet hopeloos. De woningnood is voor ons een voordeel. Tenslotte zijn het vaak jongeren die een mooi oud schip kopen om dat te gaan bewonen."



KENNISMAKING MET SCHEEPSEXPERT ERNST GELUK

‘In de beroepsvaart staan we voor belangrijke ontwikkelingen’

Ernst Geluk doorliep de LTS, vervolgens de MTS en HTS en hij deed ook nog een HEAO-opleiding. Vanaf het begin van zijn carrière is hij werkzaam in de maritieme sector. Uiteindelijk kwam hij in de scheepsverzekeringen terecht. Sinds een half jaar is Ernst Geluk scheepsexpert bij TVM verzekeringen. Hij kwam daar min of meer bij toeval terecht. In dit verhaal stelt hij zich voor.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Matty van Wijnbergen



Geluk begon na de HTS als onderhoudsmonteur in een apparatenfabriek. Na een half jaar werd hij werkvoorbereider bij een bedrijf voor scheepsramen. Al snel kwam hij terecht bij machinefabriek De Waal in Werkendam. Een onderneming, die gespecialiseerd is in schroefassen, afdichtingen, roersystemen en stuurmachines. Acht jaar zat hij daar op kantoor.

“Ik heb acht jaar bij De Waal gewerkt. Dat was een kantoorbaan en na een jaar of acht zat ik op woensdagmiddag al te kijken of het bijna vijf uur was. Dat wilde ik niet tot mijn vijftigste blijven doen. Af en toe kwam ik daar een schade-expert van een verzekeringsbedrijf tegen. Dat leek me wel wat. Op een gegeven moment zag ik een vacature, waar ze iemand zochten met verstand van schroefassen en stuurwerken. Ik heb gereageerd, twee dagen later was ik op gesprek en een week later was ik aangenomen bij verzekeringsmaatschappij EFM.”

In vroeger tijden bestonden er veel onderlinge verzekeringsmaatschappijen. Met name in het noorden. Die zijn in de loop der jaren allemaal gefuseerd. Toen Geluk twintig jaar geleden in de branche terecht kwam waren er nog vier onderlinge verzekeringsmaatschappijen. De SON, Noord Nederland Schepenvereniging, vereniging Oranje en de EFM.

Cascokeuringen

“Toen ik begon als scheepsexpert bestond het vak uit het opnemen van

en veel doen. De cascokeuring deden wij indertijd ook voor, wat toen nog, de Scheepvaartinspectie heette. Je begint het casco als eerste met een hamer te kloppen. Je gehoor en het gevoel van de hamer, dat zijn de beste instrumenten. Als een plaat dun is, veert de hamer terug. Het is uiteindelijk een ambacht. Op de plekken die je dan niet vertrouwt meet je vervolgens de plaatdikten met een diktemeter.”

Geluk vervolgt: “Omdat ik werkzaam ben geweest in de schroefassen en stuurwerken, waren dit, zeker in het begin, de schades waar ik op af werd gestuurd. In de ruim twintig jaar die ik in het vak zit ben ik veel meer allround geworden. Van cascoschades tot motorschade en van calamiteiten tot schades aan kunstwerken, ik heb het allemaal voorbij zien komen.”

Het vergaren van kennis was en is voor Geluk belangrijk. In de avonden haalde hij de pedagogische akte. Maar het onderwijs heeft hij aan zich voorbij laten gaan. Na een stage kwam hij er achter dat voor de klas staan niets voor hem was. Tijdens zijn werk bij machinefabriek De Waal deed hij in de avonden de opleiding HEAO economie en rechten. Zo'n acht jaar geleden kwam daar de opleiding gerechtelijk deskundige nog bij. “Daar heb ik best wel wat aan bij zaken voor rechtsbijstand of zaken die uitdraaien op een rechtszaak. Dan is het altijd handig om te weten hoe het werkt.”

Nieuwe uitdaging

Geluk was op een zeker moment toe aan een nieuwe uitdaging. “Dat klinkt afgezaagd, maar zo was het wel. Na twintig jaar behoor je tot het meubilair. Dan is het wel eens goed om eens om je heen te kijken.”

“Heel toevallig kwam TVM op mijn pad”, vertelt Geluk. “Mijn vrouw is consultant en werkte aan een klus bij TVM. Ze hoorde iets over een schadegeval en reageerde daarop. ‘Hoe weet jij dat allemaal’, vroegen ze. Ze vertelde dat ik scheepsexpert ben. Bij TVM waren ze op dat moment net op zoek naar een expert in het westen, in het ARA-gebied,

Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, met ruime ervaring. Ik woon in dat gebied. Ze vroeg me: is dat niet wat voor jou? Zo kwam ik dus bij TVM terecht.”

“Mijn werkgebied is nu heel Nederland. Ik kom nu ook weer vaker in het noorden en dat vind ik wel leuk. Bij mijn vorige werkgever gebeurde dat op den duur niet meer zo vaak.” Geluk: “Ik kom nu weer bij bedrijven, waar ik vroeger ook kwam. Zo was ik jaren niet meer in Friesland geweest. Ik zat nog maar een maand bij TVM toen ik een schade op Terschelling moest opnemen.”

Ernst Geluk vertelt dat de scheepsexperts van TVM elkaar goed aanvullen en daarmee de klanten goed van dienst kunnen zijn. “We hebben een team van vijf experts en ik denk dat we allemaal van toegevoegde waarde zijn. Ieder met zijn eigen expertises. Ik denk dat onze klanten de diversiteit aan kennis en kunde waarderen. Alhoewel, wanneer de schade niet wordt erkend kan dit wellicht anders zijn,” constateert hij.

Geluk: “Het opnemen van een schade bestaat als eerste uit het vaststellen van de omvang van de schade. Daarnaast probeer je de oorzaak te achterhalen. Er is wel eens discussie. Aan gissen hebben we niks. We kijken naar de feiten en daarna maak je je rapport op.”

Verschuiving

In de loop van de jaren is er een verschuiving in het soort schade waar te nemen, vertelt Geluk. “Ten opzichte van twintig jaar geleden zie je dat het aantal kleine schades afneemt.” Geluk. “In het begin reed ik soms wel tien klusjes af op een dag af. Een startmotortje, of meer van die kleine schades. Tegenwoordig komt dat nog maar weinig voor. Verder zie je de laatste jaren dat de schadebedragen groter worden, alleen al door

‘Ik kom nu weer bij bedrijven, waar ik vroeger ook kwam’

schades en het uitvoeren van cascokeuringen”, herinnert Geluk zich. “Voor zowel het opnemen van schade als voor het uitvoeren van cascokeuring geldt dat het niet iets is wat je op school leert. Het is een kwestie van veel dingen zien



de hogere arbeidslonen bij de werven en de materiaalkosten. Een beetje schade loopt dan best wel in de papieren.” De scheepsexpert merkt op dat ook de leveringstijd van onderdelen en materialen tegenwoordig nog wel eens een probleem oplevert. “Als een klant bijvoorbeeld een motorschade heeft en hij moet maanden wachten op een onderdeel dan is dat wel een uitdaging. En de verkrijgbaarheid heeft vervolgens ook weer effect op de prijzen.”

Hij vervolgt: “Je krijgt als expert wel eens vragen als je een schade opneemt. ‘Hoe had ik dit kunnen voorkomen?’ Dan zal ik dat zeker aan de

klant meegeven. Nog niet zo lang geleden heb ik een schipper, die wilde verbouwen, advies gegeven om schades te voorkomen. Dat is ook de meerwaarde van onze maatschappij. Dat je dat als service verleent. Dat doen we ook via het magazine TVM scheepvaart. Daarin staan ook technische artikelen. Dat is een stukje advies.’

‘In de beroepsvaart staan we voor belangrijke ontwikkelingen. Alleen al wat betreft de voortstuwing vanwege de emissie-eisen. Je ziet allerlei ontwikkeling op het gebied van gas, elektriciteit, waterstof en andere

energiedragers. TVM heeft een schip dat op waterstof vaart in de boeken. Dat zijn spannende en interessante ontwik-

‘Ik denk dat onze klanten de diversiteit aan kennis en kunde waarderen’

kelingen. Voor ons als experts betekent dit dat we moeten blijven. Dus vergaren van nieuwe kennis en leren hoe we hier mee om moeten gaan.’ <



Ernst Geluk: “In de ruim twintig jaar die ik in het vak zit, ben ik veel meer allround geworden.”



Samen houden we de vaart erin

Verzeker ook uw zero emissie schip bij TVM

Nederland is koploper in duurzaam goederenvervoer over water. Die voorsprong bouwt de sector nog verder uit met elektrisch aangedreven binnenvaartschepen en innovaties op het gebied van waterstof. Onze verzekering voor die schone schepen is er al. Maar de transitie naar vergroening is ook nog een behoorlijke puzzel waarin we samen nog veel ervaring moeten opdoen. Laten we elkaar opzoeken en vandaag verder helpen. Voor een duurzame toekomst van transport over water.



Kijk voor zero emissie tips, stel uw vragen en maak een afspraak met onze adviseurs op tvm.nl/binnenvaart