

EOC MAGAZINE

VOORTVAREND VERZEKERD

GEVEN WIJ DE ZEEVAART
VOLDOENDE RUIMTE?

JIJ HEBT GEEN SCHIP;
HET SCHIP HEFT JÓU!

KAPITEIN IN DE KNEL

HOU'M DRIJVEND



OP DE COVER

JANNET EN ROBIN HAMSTRA

Aan de ene kant Spakenburgs nieuwste haven, aan de andere het Nijkerkernauw. De woonark van de Hamstra's ligt op een prachtplek. "Het is geweldig, alsof we altijd vakantie hebben." Het gezin van vier woont er sinds 2019. De ark lieten ze nieuw bouwen. "Voorbijgangers zeggen weleens: 'Wat klein.' Maar vanaf de kade zie je niet dat er nog een laag onder zit." Het is hun eerste waterwoning en ze kozen bewust voor EOC. "Wonen op het water is bijzonder, het is anders dan een stenen huis. We hebben laatst de verzekering nog aangepast, we kregen snel en vakkundig antwoord. Echt maatwerk."

COLOFON

EOC Onderlinge Schepenverzekering U.A.

Adressen

Scheepmakerij 340 3331 MC Zwijndrecht
Blankenstein 150 7943 PE Meppel

Contact Algemeen

T: 088 6699500
E: info@eoc.nl www.eoc.nl

Marketing, Communicatie en advies beroepsvaart

T: 088 6699535
E: beroepsvaart@eoc.nl

Marketing, Communicatie en advies pleziervaart

T: 088 6699545
E: pleziervaart@eoc.nl

Schadeafdeling Beroepsvaart

T: 088 6699555
E: schade@eoc.nl

Schadeafdeling Pleziervaart

T: 088 6699565
E: schade@eoc.nl

Financiële Afdeling

T: 088 6699525
E: fa@eoc.nl

EOC Expertise

T: 088 6699599
E: planning@eocexpertise.nl

EOC Verzekeringsadvies

T: 088 6699450
E: eva@eoc.nl

Telefoonnummer vanuit het buitenland

T: +31 (0)522 243600

Social media

[eoc.nl/linkedin](https://www.linkedin.com/company/eoc-nl/)
[f/EOCverzekering](https://www.facebook.com/EOCverzekering)
[@varendevriendenvaneoc](https://www.instagram.com/varendevriendenvaneoc)
[eoc.nl/youtube](https://www.youtube.com/eocnl)

EOC Magazine

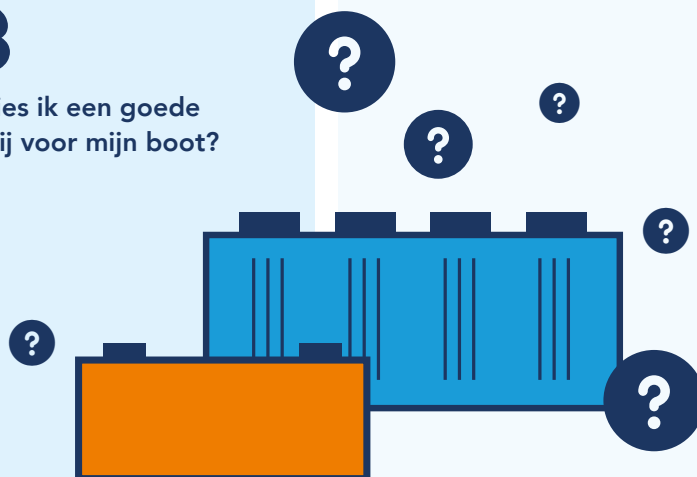
Tekst: Eva de Jong, Corine Nijenhuis
Redactie EOC: Marnix de Bakker,
Vivian Roeland
Opmaak: Conceptum Media Makers
Druk: Printsupport4u
Oplage: 10.000 | oplage digitaal: 10.850

Rechten

We hebben ons best gedaan alle
rechthebbenden van foto's in dit blad te
achterhalen. Voor zover bekend zijn alle
rechten voldaan. Neem even contact met
ons op wanneer dit niet het geval is.

13

Hoe kies ik een goede
batterij voor mijn boot?



22

Filterweerstand,
motorstilstand



29

Geboren op het water

- 05** ALV 2026 - Dit jaar gooien we het roer om!
- 07** Schade verhalen op stuwadoor? Dat gaat niet zomaar
- 08** Kapitein in de knel
- 12** Even peilen - Aan boord bij VD64 "Margretha"
- 14** Scheepgaan - Jij hebt geen schip; het schip heeft jóú!
- 16** Lente!
- 18** Geven wij de zeevaart voldoende ruimte?
- 23** Wie is deskundig genoeg voor de stuurhuiskeuring?
- 24** EOC Verzekeringsadvies - Dekking bij letsel op de wal
- 25** EOC Scheepsrecht - Een man een man, een woord een woord?
- 26** Hou 'm drijvend
- 30** EOC woordzoeker



MARTIN VISSER & FERDY HOEKMAN

VAN HET BESTUUR

OPEN SOURCE

Wie kennis heeft waar anderen iets aan hebben, staat voor een keuze: de informatie voor zichzelf houden, of delen vanuit de overtuiging dat je daar samen beter van wordt. Het zal u niet verbazen dat EOC voor dat laatste kiest. Via sociale media, podcasts en de 'natte media' laten we van ons horen, met veiligheid op het water als centraal thema. Omdat onze experts bij elke schade ook naar oorzaken kijken, hebben we een bijzondere inkijk in wat er misgaat in de vaart. En die inzichten delen we actief en in alle openheid. 'Open source', zou je kunnen zeggen. Anderen doen dat ook, vanuit hún deskundigheid en wij bieden hen weer een podium. Zo leest u in dit magazine een interview met een onderzoeker die het vak van kapitein onder de loep nam. Die kruisbestuiving, samen optrekken als een 'community': ook dát is open source.

Tegelijk houden we de deur naar onze systemen stevig op slot. Open zijn in het delen van kennis is iets anders dan openstaan voor alles wat binnenkomt. Als verzekeraar zijn we ons scherp bewust van risico's – de bekende, maar zeker ook de nieuwe. Digitale dreigingen spelen een groeiende rol en we nemen dat serieus. Daarom delen we steeds minder bestanden via e-mail en steeds meer via het beveiligde klantportaal Mijn EOC, waar u uw gegevens beheert en schade kunt melden. Uiteraard blijven we gewoon telefonisch en via e-mail bereikbaar. We gaan mee met de tijd, maar behouden het goede. Dat geldt ook voor de ledenvergadering, die dit jaar een nieuw jasje krijgt om de interactie met elkaar te versterken. Kom het zelf ervaren op 2 juni in Gorinchem en praat mee. U maakt tenslotte ook deel uit van de community.



WEGWIJZER

Wijziging doorgeven

Adreswijzigingen en andere mutaties geeft u eenvoudig aan ons door via Mijn EOC: mijn.eoc.nl.

Offerte beroepsvaartuig

Vraag een vrijblijvende offerte voor een polis voor een beroepsvaartuig aan via www.eoc.nl. Onze relatie-beheerders komen deze graag bij u aan boord toelichten.

Offerte pleziervaartuig of waterwoning

Bereken zelf de premie voor een pleziervaartuig of waterwoning via www.eoc.nl. U kunt de verzekering direct aanvragen, dan is er meteen voorlopige dekking.

Taxaties

Bij Van Pelt & Co kunt u terecht voor taxaties van schepen. Ook aan te vragen via EOC Expertise.

Aanvullende verzekeringen, zakelijk en particulier

EOC Verzekeringsadvies is intermediair voor alle aanvullende verzekeringen, van autoverzekering tot bedrijfsaansprakelijkheid. Kijk op www.eoc.nl voor het aanbod en vraag een vrijblijvend adviesgesprek aan.

Vlag bestellen

EOC-vlag versleten? Bestel kosteloos een nieuwe via het formulier op www.eoc.nl.

EOC online

www.eoc.nl: verzekeringen en diensten.
www.varendevrienden.nl: tips, blogs en vaarplezier.

Kennisbank

www.eoc.nl/infoblad: infobladen en checklists.

SCHADEMELDINGEN

EOC is dag en nacht bereikbaar voor schademeldingen.

Bel onze schadeafdeling:

- 088 6699555 voor de beroepsvaart
- 088 6699565 voor de pleziervaart en wonen op het water
- 088 6699500 voor dringende gevallen buiten kantooruren (algemene nummer)
- +31 522 243600 vanuit het buitenland

Niet-dringende schadegevallen kunt u ook melden via mijn.eoc.nl, met het formulier op www.eoc.nl/contact/schade-melden of per e-mail naar schade@eoc.nl.

De beroepsvaart is verplicht ongevallen te melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), T: 088 4890000 en bij de Arbeidsinspectie, T: 0800 5151 (+31 70 3335678 vanuit het buitenland).

ALV 2026

DIT JAAR GOOIEN WE HET ROER OM!

We wilden het interactiever, inspirerender en een stuk minder vergaderachtig maken. Dit jaar is de opzet van de ledenvergadering dan ook echt anders: u bent niet alleen toehoorder, maar gesprekspartner. Wat blijft: de locatie en het moment, tijdens Maritime Industry in Gorinchem.



Wat kunt u verwachten?

- Een interactieve ochtend. We praten u vlot en helder bij over de stand van zaken bij EOC, maar horen vooral graag uw mening. U zit tenslotte mede aan het roer.
- Inspiratie van Michiel Vos. Amerikakenner Michiel Vos geeft zijn scherpe en boeiende kijk op wat er momenteel in de wereld speelt. Met de Verenigde Staten en Donald Trump in de hoofdrol, belooft dit een fascinerend verhaal te worden.
- Walking lunch. Lekker eten, rondlopen en netwerken.
- Maritime Industry. De 20e editie van de beurs puilt weer uit van de innovatie. Kom langs in de EOC-stand voor een kop koffie en een goed gesprek.

Waar en wanneer?

Datum: dinsdag 2 juni 2026

Locatie: Hotel Van der Valk Gorinchem, tegenover de beurs

Tijd: inloop vanaf 9.30 uur, start om 10.00 uur

Leden hebben een uitnodiging ontvangen. Meld u vooraf aan via alv.eoc.nl en neem de uitnodiging mee als toegangsbewijs. Graag tot 2 juni!

MIJN EOC: ZELF REGELEN, WANNEER HET UITKOMT

Iets opzoeken, melden of wijzigen? Al is het midden in de nacht: via het klantportaal Mijn EOC kunt u altijd bij de gegevens van uw verzekering. Regelmatig voegen we nieuwe functies toe – voor nog meer gemak, 24/7.

Wijzigen

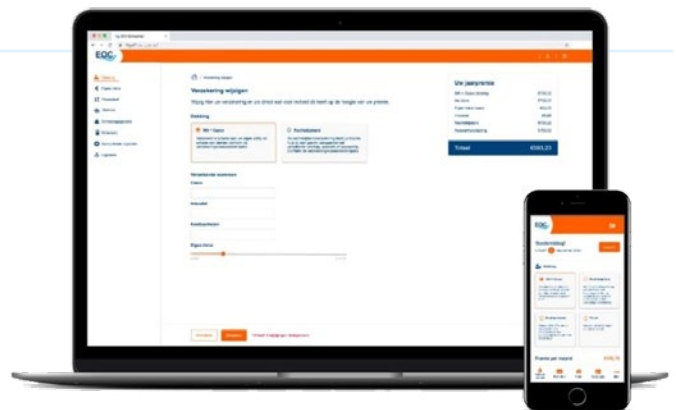
Van adreswijziging tot polis uitbreiden: het kan allemaal via Mijn EOC. Vergeet niet om ook door te geven als uw e-mailadres wijzigt.

Eenvoudig betalen

Betaalt u niet via automatische incasso? Dan vindt u een handige betaallink in Mijn EOC om de premie te voldoen.

Schade melden

Met een Pleziervaart of Wonen op het Water verzekering kunt u schade makkelijk en snel melden via Mijn EOC. Beantwoord een aantal vragen en upload bewijsstukken zoals foto's. Doordat wij



de informatie overzichtelijk en compleet binnenkrijgen, kunnen wij direct met de melding aan de slag. En zo heeft u weer sneller duidelijkheid.

Hulp nodig bij inloggen?

Kijk dan op www.eoc.nl/hulp-bij-inloggen. Toch nog een vraag? Geen probleem, we zijn uiteraard ook bereikbaar via telefoon en e-mail.



Nog niet geregistreerd?

Ga naar mijn.eoc.nl



WAT DOET EOC AAN CYBER SECURITY?

Cyber security is en blijft een belangrijk onderwerp. Voor u als particulier of ondernemer, en ook voor ons als verzekeraar. We hebben en voelen een grote verantwoordelijkheid om uw gegevens te beschermen tegen datalekken en andere digitale dreigingen. Welke maatregelen nemen wij als EOC om uw gegevens veilig te houden?

EOC beveiligingsframework

EOC heeft een zogeheten framework: een set richtlijnen, normen en best practices waarmee we onze informatiebeveiliging hebben ingericht. Zo kunnen we risico's beheersen en vergroten we onze weerbaarheid tegen cyberdreigingen. Het is gebaseerd op richtlijnen van De Nederlandsche Bank (DNB) en Digital Operational Resilience Act (DORA) wetgeving. We voldoen hiermee aan strenge eisen op het gebied van informatiebeveiliging en controleren regelmatig of we ons in de praktijk er ook aan houden.

24/7 monitoring

Een gespecialiseerd cyber security bedrijf monitort 24/7 onze gehele it-omgeving op verdachte activiteiten. Bij een verdachte activiteit kan dit bedrijf onmiddellijk actie ondernemen om eventuele hackers direct weer buiten de deur te zetten.

Maandelijks training

EOC-medewerkers volgen elke maand cyber awareness trainingen. Dit zorgt voor kennis, bewustzijn en het vermogen om signalen van mogelijke incidenten te herkennen.

Chief Information Security Officer (CISO)

EOC heeft een CISO aangesteld die verantwoordelijk is voor strategie en beleid, risicomanagement en cultuur en awareness.

Incident Response Team (iCERT)

EOC is aangesloten bij het iCERT van het Verbond van Verzekeraars. iCERT heeft als taak de digitale weerbaarheid van de verzekeringssector te versterken.

IT-maatregelen

Op it-gebied hebben we diverse maatregelen genomen tegen cyber risico's. Denk aan firewalls, scanners, sensoren in het netwerk, streng beveiligde werkplekken, multi-factor authenticatie, encryptie van data en beveiligd internet verkeer.

Met cyber security zijn we nooit 'klaar'. Al brengt bijvoorbeeld weer nieuwe risico's met zich mee. EOC houdt de ontwikkelingen op dit gebied dan ook dagelijks in de gaten en waar nodig nemen we aanvullende maatregelen.



OPROEP: BLIJF ALERT MET TRACKPILOT

EOC heeft recent alle leden uit de beroepsvaart in een brief opgeroepen om alert te blijven bij varen met een trackpilot (TGAIN). De aanleiding is het toenemend aantal grote incidenten door menselijk falen, waarbij ook gebruik van de trackpilot een rol speelt.

Trackpilots functioneren over het algemeen goed. Bij incidenten waarbij een trackpilot betrokken is, is de oorzaak meestal de menselijke interactie met het systeem. Schippers zijn minder bezig met het varen zelf, gaan ervan uit dat het actief is zonder dit te controleren, of zijn afgeleid door andere zaken. Soms wordt de stuurhut zelfs (langere tijd) verlaten.

Wacht niet en neem maatregelen

EOC roept op om niet te wachten op nieuwe wetgeving (verwacht in 2028), maar nu al maatregelen te nemen. Activeer het stuurwachtalarm, zorg dat dit niet uitgezet kan worden en dat het doorschakelt naar het algemeen alarm als actie uitblijft. Laat ook de aansturing van de piloot op een losstaande pc draaien. Houd tijdens de vaart de aandacht bij het varen en blijf in de stuurhut. Schakel de trackpilot ruimschoots van tevoren uit bij sluizen en kritische brugpassages. En instrueer de bemanning goed; een trackpilot is en blijft een hulpmiddel.

De volledige brief is na te lezen op varende vrienden.
eoc.nl/laat-u-niet-afleiden-en-voorkom-incidenten.





GERT SCHOLS

SCHADE VERHALEN OP STUWADOOR? DAT GAAT NIET ZOMAAR

In de binnenvaart hoort laden en lossen bij het dagelijks werk. Waar zware kranen draaien en lading wordt verplaatst, kan er schade ontstaan. Denk aan een kraan die de stuurhut raakt, lading die op de luiken valt of een heftruck die verkeerd uitkomt. Zulke stuwadoorschade verhalen, dat is echter makkelijker gezegd dan gedaan.

Veel schippers denken: als er schade ontstaat door het laden of lossen, dan betaalt de stuwadoordat gewoon. Helaas is dat vaak niet zo simpel. Stuwadoors hebben namelijk strenge voorwaarden waarin hun aansprakelijkheid flink wordt beperkt. En als zij hun werk netjes hebben gedaan, met de juiste middelen, dan wordt schade vaak gezien als iets dat 'bij de lading hoort'. In zo'n geval is de stuwadoord in principe niet aansprakelijk.

In de voorwaarden staan vaak deze beperkingen:

- Onvermijdbare schade. Als de stuwadoord kan aantonen dat de schade ook bij zorgvuldig werken niet te voorkomen was, hoeft hij niets te betalen.
- Mede-aansprakelijkheid. De stuwadoord kan stellen dat de schade deels komt door de staat van het schip of door omstandigheden aan boord.
- Maximumbedrag. De stuwadoord betaalt maar een klein deel van de schade, omdat zijn aansprakelijkheid per kilo of per stuk lading is gemaximeerd.

Schipper moet bewijzen

Nu komt het lastigste punt: de bewijslast ligt bij de schipper. Die moet zelf kunnen aantonen dat de stuwadoord echt een fout heeft gemaakt. Bijvoorbeeld dat hij verkeerde hulpmiddelen gebruikte of niet zorgvuldig werkte. Zonder goed bewijs wordt een claim vaak afgewezen of sterk beperkt.

Schade? Gebruik het toedrachtsformulier

Is er schade opgetreden, vul dan het EOC toedrachtsformulier in, te downloaden via www.eoc.nl/schade-melden. Hiermee legt u de schade overzichtelijk vast: wat is er gebeurd, wie waren erbij betrokken en hoe zag de situatie eruit? Dit helpt bij de afwikkeling van een claim, want hoe duidelijker en sterker het bewijs, hoe groter de kans op succesvol verhaal van de schade.

Ons advies: ga er nooit vanuit dat de stuwadoord automatisch aansprakelijk is. Ken de beperkingen en noteer onregelmatigheden. Nooit zomaar de papieren tekenen en bij schade nooit wegvaren zonder getekende verklaring. Twijfels? Bel ons dan direct. We zijn 24/7 bereikbaar om mee te denken.



WAT KUNT U ALS SCHIPPER ZELF DOEN?

- Wees alert tijdens het laden en lossen.
- Noteer bijzonderheden op de papieren. Ziet u beschadigde lading, slordig werken of afwijkingen? Schrijf het op.
- Maak foto's. Zo legt u direct vast wat er gebeurt.

Dat voorkomt veel gedoe achteraf. Want niets is vervelender dan eindeloze discussies over wie er verantwoordelijk is.

WIE GOED FUNCTIONERENDE
KAPITEINS WIL, MOET OOK NAAR DE EIGEN
ORGANISATIE KIJKEN

KAPITEIN IN DE KNEL

“Kapitein in de binnenvaart is een van de mooiste vakken die er is”, zegt Ijsbrandt Overmaat. Maar ondertussen staat dit vak wel steeds meer onder druk. Zo’n 70 tot 80% van de incidenten wordt veroorzaakt door menselijk handelen, en er zijn meer signalen dat het functioneren van kapiteins terugloopt. Waar komt dat door? En vooral: wat moet er gebeuren zodat ze hun vak weer goed en veilig uit kunnen oefenen? Voor het antwoord moeten we kijken naar hoe organisaties werken, zegt Overmaat. “Vanaf de wal alles in de gaten houden roept weerstand op.”

Een kapitein met ruime managementervaring die psychologie studeert: die combinatie maakt van Overmaat de aangewezen persoon om te onderzoeken waar het misgaat. Het balletje ging rollen toen hij als docent scheepvaartkunde in gesprek raakte met rederijen die zagen dat het functioneren van kapiteins terugliep. Of hij eens mee wilde denken.

Het mondde in 2025 uit in een literatuurstudie en een praktijk-onderzoek. Overmaat verdiepte zich in theorieën over organisatie en psychologie en in onderzoek uit de maritieme sector naar onder meer veiligheid, werkdruk en personeelsverloop. Deed ‘participerend onderzoek’: naast gesprekken met directie, walpersoneel en kapiteins voer hij zelf als kapitein mee op vier verschillende schepen. Overmaat: “Ik ben gaan kijken: wat zie ik nou? Hoe gaat de overdracht, wat doet de bemanning, welke communicatie krijg ik van kantoor? Ik ontdekte dat er grote verschillen zijn per schip. En dat we een kwalificatiedossier hebben dat aangeeft wat kapiteins die van school komen moeten kunnen, maar ze daar niet altijd naar handelen.”

“Het is een ambacht, maar de kapitein is een beetje een robot geworden”

Kapitein als robot

Wie wil snappen hoe dit komt, kan niet om de veranderingen in de binnenvaart heen, vindt Overmaat. “Het is zo anders dan toen ik begon met varen. De bemanning maakt lange dagen, een kapitein zit vaak alleen in de stuurhut. Dertig jaar geleden werd er ook hard gevaren, maar was er soms een rustpunt. Je lag bij elkaar langsij en had contact met elkaar. Nu zit op sommige schepen de bemanning in een sociaal isolement: je hoort niemand en ziet



IJSBRANDT OVERMAAT

niemand.” Dat doet uiteraard wat met het werkplezier. Maar ook technisch is het een andere wereld geworden.

Overmaat: “Een kapitein in de binnenvaart is zelfredzaam en praktisch ingesteld. Maar waar je vroeger nog weleens zelf ging sleutelen, moet tegenwoordig voor alles een monteur komen. Dat haalt een stuk autonomie weg. We worden ook steeds afhankelijker van de techniek. Als de Tresco het niet meer doet, kunnen we dan nog ouderwets doorvaren? Het vak van kapitein is een ambacht, maar de kapitein is een beetje een robot geworden.”

Motivatie en ruimte

Het is een bekend verschijnsel in de organisatiepsychologie: als het werkplezier en de autonomie afnemen, dan wordt de betrokkenheid en motivatie minder. Mensen gaan hun werk minder goed doen. Of zoals Overmaat in zijn literatuurstudie stelt: “Een gedemotiveerde, gestreste en uitgeputte kapitein is significant foutgevoeliger.” Toch zag hij in de praktijk grote verschillen tussen de schepen. “Op sommige schepen wordt het leven geregeerd van buitenaf, via systemen, via WhatsApp. Veel wordt bepaald door de walorganisatie en HR neemt de bemanningsleden aan waar jij mee moet varen. Dat zorgt niet voor motivatie. Maar ik sprak ook een jonge kapitein, 26 jaar, die alle duwbakken van de rederij in een Excelsheet had gezet zodat hij vooraf de diepte kon bepalen. Had hij in zijn vrije tijd gedaan, alles geleerd via YouTube. Waarom? Vanuit betrokkenheid en omdat de organisatie hem de ruimte gaf.”

“Investeren in mensen levert het grootste rendement op”

Het gedrag van kapiteins is dus een logische reactie op hun omgeving. Aan de ene kant wordt er veel van hen verwacht en dragen ze een grote en brede verantwoordelijkheid: voor nautiek, techniek en veiligheid. Maar dan moet de rederij ze wel de ruimte geven om die rol te kunnen pakken. En daar wringt de schoen vaak. Overmaat noemt dit ‘de organisatorische misfit’. Veel binnenvaartbedrijven zijn zo georganiseerd dat beslissingen steeds meer van de wal komen, via procedures, checklists en controlesystemen. De kapitein voert uit wat anderen hebben bedacht, in plaats van zelf te sturen. De autonomie die toch al onder druk staat, wordt dan verder withheld.

Korte lijnen en vertrouwen

Wat werkt dan wel? “Op schepen waar het goed gaat, zie je vaak een zogeheten simpele structuur. Dat is bijvoorbeeld de particuliere ondernemer met één tot drie schepen: er is een warm, goed contact, met korte lijnen en aandacht voor de mensen. Er is duidelijkheid, weinig bureaucratie en veel vertrouwen.” Volgens Overmaat gaat het mis als bedrijven groeien maar hun organisatie daar niet goed op aanpassen. “Dan ontstaat een mix van organisatiestructuren, waardoor mensen niet meer begrijpen wat er van hen verwacht wordt. De directie vindt het moeilijk om macht uit handen te geven, het over te laten aan de kapiteins. In plaats van een professionele structuur ontstaat er een bureaucratische, controlerende cultuur en een sfeer van wantrouwen tussen de mensen aan boord en aan de wal.”

Naast veiligheid en behoud van personeel is er voor binnenvaartondernemers ook een economische reden om scherp naar de eigen organisatie te kijken, benadrukt Overmaat. “Mensen zijn je grootste kostenpost, dus investeren in mensen levert het grootste rendement op. Ik vergelijk het weleens met de piloot: er zitten vijf knopjes op, maar een heel schakelbord achter – dat is de organisatiestructuur. Als die niet klopt, dan doet de piloot het ook niet.” Of zoals hij in zijn rapport schrijft: “Een rederij die erin slaagt om bewust te kiezen voor een organisatiestructuur en -cultuur die een ‘fit’ creëert met haar professionals, zal daar op meerdere fronten de vruchten van plukken.”

Over dit onderwerp valt nog veel meer te zeggen. En dat gaan we doen, via podcasts en meer. Benieuwd? Volg onze socials en mis niks.

IJsbrandt Overmaat

Begon al vroeg met varen: op zijn 14e als matroos, op zijn 18e als schipper in de tankvaart. Werd daarnaast op zijn 25e docent aan de Zeevaartschool in IJmuiden. Werkte vervolgens jarenlang als operationeel manager aan de wal voor grote, maritieme projecten. Zette havens op, werkte in Dubai voor grote scheepvaartbedrijven, verhuisde een staalfabriek.

Geef tegenwoordig managementadvies, studeert psychologie en doet onderzoek. En blijft varen als afloskapitein.

Organisatiestructuren volgens Mintzberg

Simpele structuur	Bureaucratisch mechanisch	Adhocratie	Divisie structuur	Professionele structuur
Macht bij de directie	Macht bij de technocraten	Macht bij teams & staf	Macht bij het middenkader	Macht bij de professionals
Centraal gestuurd	Procedures & Processen	Dynamisch & Flexibel	Gescheiden divisies	Kennis & Vaardigheden
Korte lijnen & Overzicht	Bijv. fabriek, raffinaderij	Bijv. projectteams, start-ups	Bijv. conglomeraten, multinationals	Bijv. ziekenhuis, binnenvaart



GOED ADM-BELEID BESCHERMT SCHIP,
BEMANNING ÉN WERKGEVER

NUCHTER AAN HET ROER

Bij incidenten blijkt achteraf regelmatig dat alcohol of drugs een rol speelde. Voor de eigenaar kan zo'n incident grote gevolgen hebben: naast schade ook mogelijk aansprakelijkheid. Daarom is een goed beleid voor alcohol, drugs en medicatie (ADM) essentieel. Het kan incidenten voorkomen en de werkgever beschermen. Alleen: welke rechten en plichten heeft een werkgever precies? Wat moet er concreet in zo'n beleid staan? Ons infoblad geeft uitleg.

Stap aan boord van een willekeurig binnenvaartschip en vraag de bemanning wat zij vinden van onder invloed varen. 'Dat kan écht niet', is gelukkig meestal het antwoord. En toch blijkt de praktijk weerbarstiger. Dan staat iemand aan het roer met nog de restanten van een gezellige avond in het bloed. Of is de gedachte dat een pilletje wel kan, zolang anderen niets merken. Zo'n cultuur aan boord is riskant, want het betekent dat de risico's van een wazige blik of vertraagde reacties niet serieus worden genomen. Hier ligt een taak voor de werkgever: die moet zorgen voor een nuchtere cultuur en helder beleid. Waarbij een volledig 'droog schip' een optie is.

Wat wel en niet mag

Met een goed ADM-beleid weet personeel precies wat wel en niet mag – en dat gaat verder dan alleen een verbod op gebruik tijdens werktijd. Het beschrijft de regels, wanneer getest kan worden en welke maatregelen volgen bij overtredingen. Dat geeft de bemanning duidelijkheid, maar biedt de werkgever ook een juridische basis om stappen te zetten bij vermoedens en overtredingen. Ons infoblad ADM legt het verder uit en bevat een handig sjabloon voor het eigen personeelsbeleid.

Regel het nu

Wacht niet tot het misgaat, maar breng nu het ADM-beleid op orde. Het infoblad ADM is te downloaden via de QR-code en www.eoc.nl/infoblad.



beleidsformulier



infoblad

'ALARM: LEK GEDETECTEERD!'

Detectie op afstand kan het verschil betekenen tussen een kleine lekkage en zinken. Tussen snel ingrijpen en grote schade door brand. Nieuwe systemen maken continu toezicht mogelijk, ook tijdens afwezigheid. De investering valt in het niet bij de kosten van schade – dat geldt voor de pleziervaart, woonarken en zeker in de beroepsvaart, waar schade al snel leidt tot stilstand en omzetverlies.

Altijd een oog aan boord

- Waterdetectie (bilge): signaleert stijgend waterniveau, voorkomt vollopen en zinken.
- Bewaking accuspanning: signaleert uitval van walstroom of accu, voorkomt stilval en storingen. Bij lithiumaccu's of permanente walstroom is dit cruciale brand- en storingspreventie.
- Branddetectie (rook/hitte/vlam): alarmeert direct bij brand, beperkt de schade.
- Temperatuurbewaking: signaleert oververhitting of vorst, voorkomt schade aan techniek en installaties en waarschuwt vóórdat brand ontstaat.
- Gasdetectie: signaleert lekkage van gas, voorkomt explosie- en brandgevaar.
- Toegangsdetectie: signaleert ongewenste toegang, verhoogt veiligheid van schip en lading.

Deze systemen geven direct een melding via app of telefoon zodra er iets mis is. Ze worden steeds slimmer: sensoren werken samen met camera's, installaties schakelen automatisch uit en storingen worden zichtbaar voordat ze kritiek worden. Het beste moment om ze te plaatsen? Vóórdat het misgaat!



KADER 2026

Op 3 maart is een nieuwe versie verschenen van de uitleg van de ES-TRIN-eisen voor de chartervaart. In dit 'Kader 2026' zijn regels toegevoegd, onder meer voor het toepassen van HMPE (Dyneema). Ook is de keuringsfrequentie van masten en rondhouten aangepast. Alle informatie staat op www.ilent.nl, scan de QR-code voor een directe link.



BRAND OP DE WERF

De grootste schadepost in de pleziervaart? Brand. Opvallend veel van die branden ontstaan bij werkzaamheden. Kwestie van even niet nagedacht, even niet opgelet, even weggelopen. Helaas is brandschade nooit 'even hersteld' en vaak ingrijpend. Wie denkt dat alle verantwoordelijkheid bij de werf of reparateur ligt, heeft het mis. Ook de eigenaar kan veel doen om brand te voorkomen – en moet dat ook doen.

Een vonk door lassen of slijpen kan genoeg zijn om een brand te veroorzaken, maar vaak is de achterliggende oorzaak: geen goede afspraken. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk wie brandwacht is, of er brandbare materialen aan boord zijn en wat het werkgebied precies is. Brandgevaarlijk werk vraagt om nauwe afstemming tussen de eigenaar en werf. De eigenaar kent het vaartuig, de werf weet welk 'heet werk' er moet gebeuren en wat daarbij de risico's zijn. Neem als eigenaar nooit aan dat de werf het wel regelt, maar ga in gesprek en zet afspraken op papier. Een actieve rol is niet alleen de beste brandpreventie,



maar ook een voorwaarde vanuit de polis, want de eigenaar blijft eindverantwoordelijk en dient als een 'goed huisvader' voor het vaartuig te zorgen.

Pak de regie

Check vooraf: welke risico's zijn er, is de brandwacht geregeld en zijn de afspraken helder? Ons infoblad 'Brandgevaarlijk werk pleziervaart' helpt hierbij, met praktische tips en een werfinstructieformulier. Download het via www.eoc.nl/infoblad of scan de QR-code.



werfinstructieformulier



infoblad

ZELF LADEN EN LOSSEN IS NIET VERZEKERD

Op laad- en losplekken wordt de bemanning soms gevraagd om even mee te helpen: de transportband bedienen, bijscheppen, monsters nemen. Handig misschien, maar niet zonder risico's. Want wie is aansprakelijk als het misgaat? En is schade dan verzekerd?

Als vervoerder is de schipper verantwoordelijk voor het transport van laadplaats naar losplaats. In het ruim werken tijdens laden en lossen – zoals bijscheppen, bijvegen of op de bobcat rijden – valt daar niet onder. Schade die ontstaat tijdens deze werkzaamheden is niet gedekt. Denk aan schade aan apparatuur van de laad- of losplaats, of letselschade bij de bemanning en derden. Ook schade aan het eigen schip door deze activiteiten kan problemen opleveren met de verzekering.

Blijf uit het ruim

De boodschap is helder: blijf uit het ruim tijdens laden en lossen. Wordt toch van de bemanning verwacht om mee te helpen? Neem dan eerst contact op met EOC via 088 6699535 of beroepsvaart@eoc.nl om te bespreken of deze extra risico's kunnen worden afgedekt. Zorg altijd voor heldere schriftelijke afspraken en gebruik de juiste veiligheidsmiddelen. Let ook op wat er in het cognossement staat voordat deze wordt getekend.

BRANDSTOFPROBLEMEN

Begin dit jaar vielen bij meerdere schepen motoren stil door brandstofproblemen. We waarschuwden toen via de media en op onze socials om alert te zijn op dichtslibbende brandstoffilters. Die oproep blijft staan. Net als deze: meld problemen bij EOC én www.meldpunt-binnenvaart.nl. Alleen door centrale registratie krijgen we de omvang en ernst boven water.

Bunkertips

- weet wat u bestelt
- vraag het specificatieblad van de geleverde brandstof
- neem een brandstofmonster tijdens het bunkeren

Nuttige links

www.maritiemmedia.nl:

Podcast Maritiem Inside
#93 Brandstofproblemen

www.eoc.nl/infoblad:

Infobladen GTL en HVO-FAME



GTL



HVO-FAME



AAN BOORD BIJ VD64 “MARGRETHA”

De familie Schilder bestaat uit vissermannen. Die beroepslijn gaat terug tot 1490. Toen Patrick tien jaar was ging hij al met zijn vader mee. “Op mijn 17e had ik mijn eigen schip.” Met zijn twee broers vormt hij een VOF. “We hebben twee schepen, we mogen er met drie varen, maar doen dat maar met eentje. Omdat ik liefst met eigen volk vaar, zonder zorg van personeel.” Zijn vader (80) gaat nog steeds mee het IJsselmeer op. Ze vissen vooral op paling, maar ook op snoekbaars, snoek en wolhandkrab, van mei tot januari. “Al veertig jaar met familie.” Dat blijft zo. “Als een van ons stopt, stoppen we allemaal.”

Waar lopen jullie tegenaan als beroepsvissers?

“Wij hebben vooral last van de natuurbeschermingswet. Vissers liggen onder vuur, dat vind ik onterecht. Vissen is bestaand gebruik, al zo'n tweeduizend jaar en dat is altijd goed gegaan. Ingrepen van buitenaf zijn vaak het probleem: sluizen die de visdoorgang blokkeren, gemalen met schoepen die alles stukslaan. De visserij moet inleveren, wij zijn de gemakkelijkste knop om aan te draaien voor de politiek. Terwijl: wij zijn zorgvuldig. Als wij onbedoeld een karper vangen zetten we hem terug.”

Wat voor problemen ondervinden jullie bij het vissen met fuiken?

“Die worden vaak overvaren. Platbodems pakken bij een manoeuvre soms net met hun zwaarden onze fuiken die een meter boven de grond staan. Hetzelfde kan gebeuren bij vrachtschepen die naast de vaargeul varen omdat ze daar minder last van stroming hebben. Zij hebben dan flinke schroefschade. En wij hebben er een hoop werk aan. Elke fuik heeft een merk, als dat kwijt is mogen we er niet mee vissen. Onderling overleg zou helpen. Als schippers weten waar de fuiken uitgezet zijn, kunnen ze die ontwijken. En als wij weten wat hun koers is, kunnen we daar rekening mee houden.”

Hoe verhouden jullie je tot de pleziervaart?

“Die zien we vaak op IJsselmeer en Markermeer in de problemen komen. Het is een verraderlijke zee, veel mensen weten niet wat ze doen. Dan varen ze toch uit, omdat ze denken dat het wel kan, al waarschuwen we dat het er over een uur anders uitziet. Het gaat allemaal goed, totdat ... Dan vissen wij ze maar weer op en brengen ze terug.”



In deze rubriek peilen we bij een EOC-lid aan boord hoe het er dagelijks op het vaarwater aan toegaat. Wat valt op en waar lopen – of varen – ze tegenaan? De EOC-peilschaal wordt iedere editie doorgegeven aan de volgende vaarweggebruiker. Zo krijgen we een uniek kijkje op het water vanuit alle verschillende stuurhutten, kajuiten en achterdekken die EOC rijk is.

Helpt moderne elektronica jullie bij het vissen?

“Toen AIS verplicht werd, vonden wij dat een probleem: onze collega's kunnen daardoor precies zien waar wij aan het vissen zijn. Kennis komt voort uit ervaring: ik hou elke dag bij waar ik gevist heb. Hoe de wind was, de maanstand, waterstand, grondsoort. Dat levert, weersafhankelijk, de beste visplekken op. Die wil je niet zomaar delen. Maar AIS geeft heel wat terug. Wij varen om vier uur 's morgens uit en zien dan op het beeldscherm waar schepen varen, wat hun koers is, waar we elkaar gaan kruisen. Dat is een enorm stuk veiligheid.”

Wat zou u willen vragen aan een charterschipper?

“Hoe kunnen we beter samenwerken zodat we geen schade maken? Er bestaat inmiddels een app via Facebook, daar meld ik waar ik fuiken plaats. Wat zouden we gezamenlijk nog meer kunnen doen om schade te voorkomen?”

BRANDENDE BATTERIJVRAGEN

HOE KIES IK EEN GOEDE BATTERIJ VOOR MIJN BOOT?



De pleziervaart is op stroom. Elektrische voortstuwing wordt steeds normaler, net als een stevig accupakket voor het boordnet. Logisch: het is handig en duurzaam, en batterijen worden steeds betaalbaarder. Maar deze populariteit gaat gepaard met een explosie aan aanbieders. Op sommige websites koop je voor een prikkie een set lithium-ion accu's. Maar is dat wel zo handig en duurzaam? Wanneer is een batterij geschikt voor een boot of woonschip? Wij geven antwoord op de meest brandende vragen over batterijen.

Over welke batterijen hebben we het?

De lithium-ion batterij, tegenwoordig het meest gebruikte type – in elektrische auto's, fietsen én steeds vaker aan boord. Ze kunnen relatief veel energie opslaan en zijn compacter en lichter dan loodzuur-accu's. Er is één groot nadeel: ze kunnen ontploffen en hun brand is uiterst giftig en zeer moeilijk te blussen.

Zo'n vaart zal het toch niet lopen?

Zoek online een filmpje van een brandende elektrische auto. Bedenk dan hoe zoiets uitpakt op een schip, met kleine ruimtes, brandbare materialen en beperkte vluchtmogelijkheden. Het kan 's nachts misgaan, tijdens de vaart of in een drukke haven. Een accubrand slaat razendsnel uit en is nauwelijks te blussen. Veiligheid is daarom prioriteit één.

Zijn er verschillen tussen merken?

Zeker. De kwaliteits- en veiligheidsverschillen zijn groot. Sommige fabrikanten voeren tests niet of slechts deels uit, of brengen batterijen op de markt die niet door de test zijn gekomen. Bij gerenommeerde merken is dit doorgaans wel in orde.

Zegt het CE-keur iets over de kwaliteit?

Nee. CE is een wettelijke verplichting om producten in de EU te mogen verkopen, geen kwaliteitskeurmerk. Het is volledig gebaseerd op de eigen verklaring van de fabrikant. Zie het als een hele minimale eis: geen CE, dan zeker niet kopen. Controleer ook altijd of de (gebruikers)handleiding en de conformiteitsverklaring van de fabrikant erbij zitten.

Aan welke norm zou een batterij moeten voldoen?

In ieder geval EN 62619, de internationale veiligheidsnorm voor lithium batterijen. Die beschrijft tests voor overladen, kortsluiting, thermische stabiliteit, mechanische belasting en het Batterij Management Systeem (BMS). Controleer altijd of deze norm in de conformiteitsverklaring staat. Dat kan een zelfverklaring van fabrikant zijn, maar beter is een onafhankelijke test, bijvoorbeeld door TÜV. Bij voorkeur voldoet de batterij ook aan EN 62620: de norm voor prestatie-eisen zoals capaciteitsbehoud en bestendigheid tegen omgevingscondities.

Is het aan boord anders dan aan de wal?

Ja. Op een schip krijgen batterijen het zwaarder te verduren, met schokken en temperatuurswisselingen. Kies dus veilige batterijen én installeer ze veilig. Voor schepen van 20 meter of langer gelden hiervoor al regels: ES-TRIN hoofdstuk 10.11. EOC beveelt de pleziervaart en niet-varende woonschepen aan die ook te volgen.

Wat zijn die ES-TRIN-eisen?

Kort samengevat: lithium-ion accu's moeten voldoen aan EN 62619 en 62620. Ze moeten stevig opgesteld zijn, goed toegankelijk en beschermd tegen hitte en trillingen. Grotere installaties (meer dan 2 kW)

moeten in een aparte, goed geventileerde ruimte of kast – brandveilig en met branddetectie en blusmiddelen.

En als een batterij een 'type approval' van een klassebureau heeft?

Het is beter dan niks, maar geen vervanging voor de volledige normkeuring, want klassebureaus testen slechts onderdelen uit EN 62619 en 62620.

Wat moet ik vragen aan de leverancier en/of installateur?

Benader een betrouwbaar en deskundig adres; bestel niet zomaar batterijen online. Zorg dat de aansluiting volgens voorschrift van de fabrikant wordt gedaan en het systeem en de ruimte voldoen aan ES-TRIN hoofdstuk 10.11.

Wat als mijn pleziervaartuig zelf CE heeft?

Bij een wijziging – zoals ombouw naar elektrische voortstuwing of het uitbreiden of veranderen van de batterijen – moet het vaartuig opnieuw goedgekeurd worden door een officiële instantie ('notified body').

Moet ik nog wat regelen voor de verzekering?

Meld het bij EOC als het totale vermogen van de lithium batterijen 2 kW of meer is (voor overige batterijen: 3 kW). Geef daarbij het merk, type, bouwjaar, aantal, totaal vermogen en de totale investering door.

Waar vind ik meer info?

In het infoblad Lithium batterijen pleziervaart en woonschepen: scan de QR-code. Of download via www.eoc.nl/infoblad, waar ook infobladen staan over soorten accu's, elektrificatie binnenvaart, elektrificatie pleziervaart en thuisbatterijen.

BART VAN GULIK (1947) EN MICHEL VAN GULIK (1977), STOOMSLEEPBOOT "ADELAAR" (1925)

JIJ HEBT GEEN SCHIP; HET SCHIP HEEFT JÓÚ!

Dankzij drie generaties Van Gulik blijft stoomsleepboot "Adelaar" bewaard. Eenvoudig is dat niet altijd, maar de magie van varen op stoom maakt het meer dan de moeite waard.

BART EN MICHEL VAN GULIK



SCHEEPGAAN

EOC is een scheepsverzekeraar met een brede blik. Onze leden varen in de beroepsvaart, de pleziervaart, de charter- en passagiersvaart of wonen op al dan niet varende schepen en arken. Ieder EOC-lid heeft een ander waterverhaal. In de serie Scheepgaan tekent schrijfster Corine Nijenhuis ze op.



1925

Stoomsleepboot “Adelaar” kwam in het leven van de familie Gulik via een advertentie. “Zo’n te-koop-rubriek in een huis-aan-huisblaadje, nog geeneens een scheepvaartkrant.” Hij was niet bepaald op zoek, “maar die advertentie, die boeide me wel!” Bart van Gulik kocht de stoomsleepboot, samen met zijn vader en broer. “Ik had wel wát geld, maar was net getrouwd, daar ging een hoop inzitten.” Dat geld had hij verdiend op de coastervaart: met zout op Zweden, met hout op Holland. Zijn vader had ervaring met stoomschepen, hijzelf niet. Ze voeren veel, zo groeide Bart er vanzelf in. Datzelfde gebeurde binnen zijn eigen gezin: “Toen de kinderen nog klein waren zette ik gewoon een box op het achterdek, met een zeil eromheen tegen de wind.”

Voor Michel is de “Adelaar” er altijd geweest: “Het is de rode draad in mijn leven.” Als hij niet op school zat, was hij aan boord. “Opgroeien op de “Adelaar” heeft mij een kant opgeduwd, ik heb van varen op stoom mijn beroep gemaakt.” Michel vaart professioneel op raderstoomboot “De Majesteit”. Vanaf zijn 18e werkte hij mee aan het restauratieproces. Toen “De Majesteit” in de vaart ging, werd hij machinist, sinds 2010 is hij kapitein. “In de haven van Rotterdam, waar het allemaal begon voor de “Adelaar”

Al direct na de bouw bij Bouwwerf Hubertina v/h W.H. Jacobs in Haarlem werd de “Adelaar” (20,65x5 meter) in dienst gesteld bij rederij Maas als havensleepboot. Er werkten drie man aan boord. Het schip zat in de dagdienst van 7 tot 7 en bleef continue onder stoom. De scheepsnaam wijzigde in 1965 toen de “Adelaar” verkocht werd. Als “Botlek” voer hij tot 1973 bij de Haagse sleepdienst, toen werd hij verkocht aan een particulier in Vlaardingen. Die restaureerde de stoomsleper én gaf hem de oude naam terug. Een vogelnaam zoals gebruikelijk voor schepen die voeren bij de Rotterdamse stoomsleepdienst Maas. Toen de familie Van Gulik de “Adelaar” in 1977 kocht bleef de naam ongewijzigd.

Varen met de “Adelaar” kun je gerust een tijd- en energievretend traject noemen. Dat begint met opstarten. “Het duurt twee dagen voordat de ketel op stoom is. Opstoken gebeurt met hout, dat hebben we dan al verzaagd tot de juiste maat.” De ketelinhoud van 5000 liter naar 100 graden brengen kost één etmaal stoken, tot 10 bar stoom komen duurt opnieuw 24 uur. Als het water heet genoeg is, wordt hout vervangen door steenkool die de warmte onderhoudt. Tijdens het varen wordt er ieder kwartier bijgevoerd.



2026

Dat doet de stoker terwijl de machinist de machine in de gaten houdt, waaronder de olietoevoer. De stoomsleper wordt gevaren door schipper en maat. Wanneer de “Adelaar” weer aan de wal ligt koelt de machine vanzelf af, al duurt dat wel twee weken. Daarna moet de as afgevoerd, een flink karwei: 10 ton kolen levert 800 kilo as op.

Bart en Michel werken met vier vaste en ervaren vrijwilligers, zij helpen met scheepsonderhoud en varen mee. De “Adelaar” begeleidt de sloepenrace Harlingen/Terschelling, vaart naar de havendagen in Antwerpen, naar “Dordrecht op stoom”. “Toch neemt de hoeveelheid grotere evenementen af. We varen inmiddels nog zo’n 20 dagen per jaar.”

Die evenementen zijn van belang om de “Adelaar” te kunnen bekostigen. “We zijn pleziervaart, er mogen 12 personen mee, daarmee moet het schip zich bedruipen.” De stoomsleepboot is sinds 20 jaar ondergebracht in een stichting, noodzakelijk voor het verkrijgen van subsidies. “De status van varend monument is belangrijk, net als in the picture blijven. De sinterklaasintocht varen helpt daarbij, al ligt Zwarte Piet inmiddels onder vuur. Ook varen op steenkool moeten we soms verdedigen.” Al met al zijn de kosten hoog. “CVO-keuring, keuring van de ketel, verzekering. Alles moet geregistreerd, gedocumenteerd.” Dat doet Michel zelf, er gaat veel tijd inzitten. Net als in het onderhoud. “De machine en ketel zijn al een schip op zich.” En dan de sleepboot zelf nog. “Als werker was de “Adelaar” een rouwdouwer. Nu zijn we voorzichtiger. Alles wat je aan schade vaart moet je zelf repareren.” Vader en zoon zijn er continu mee bezig. “Maar ondanks alles zouden we niet willen dat het anders was, het schip.”

Voor Michel is het behoud van het stoomschip ook een maatschappelijke aangelegenheid. “Het is de uitdaging jongere generaties geïnteresseerd te krijgen in de techniek. Stoom is nog overal toepasbaar, veel draait erop. Het schip toont de praktijk.” Maar de magie van de “Adelaar” voelt hij precies zoals zijn vader. Voor Bart is het antwoord op de vraag wat het mooist is aan de stoomsleepboot eenvoudig: “Gewoon, alles!”

Nu Bart de 80 jaar nadert is Michel de volgende verantwoordelijke generatie: “Het ligt in mijn handen het schip te behouden.” Tijdelijk dan: “je past erop en dan geef je het weer door.” Want een schip is geen eigendom. “Jij hebt geen schip, het schip heeft jou!”



Nova Vita - S. Seinen



Sietske - J. Standing



Kingfisher - T. Rinsma

LENTE!

Het seizoen van eindelijk weer zonder jas aan dek. Van de boot uit de stalling halen en de eerste vaartocht maken. Van het terras boenen en de bloemetjes buiten zetten. Lente! Laat die EOC-vlaggen maar wapperen in de voorjaarsbries – we varen een spetterende zomer tegemoet.

STUUR OOK EEN FOTO IN

Liefst met EOC-vlag natuurlijk. Insturen gaat heel makkelijk via beelddbank.eoc.nl/foto-upload.



Boreas - J. Feenstra



Meteoor - H. van der Hoff



Poseidon - Scouting Jutters Willemsoord



Beppe - E. Reinstra



Maryba II vh Savi - K. Batens



Plexat - R. Bloem

 **EOC OP INSTAGRAM**
VOLG ONS OP @VARENDEVRIENDENVANEOC



Foto's Loodswezen

REINIER VERSCHOOR

DE RIVIER DOOR DE OGEN VAN DE LOODS

GEVEN WIJ DE ZEEVAART VOLDOENDE RUIMTE?

Zeeschepen door krappe havens en over drukke binnenwateren loodsen, dat is complex werk waar veel vakmanschap bij komt kijken. Onze preventiemanager Marnix de Bakker was daarvan onder de indruk, toen hij vorig jaar een dag meeliep met loods Reinier Verschoor. Vanaf de brug krijg je een heel andere blik op het water. Hoe ervaart Verschoor zijn werk zelf en hoe kijkt de zeevaart naar de binnenvaart?

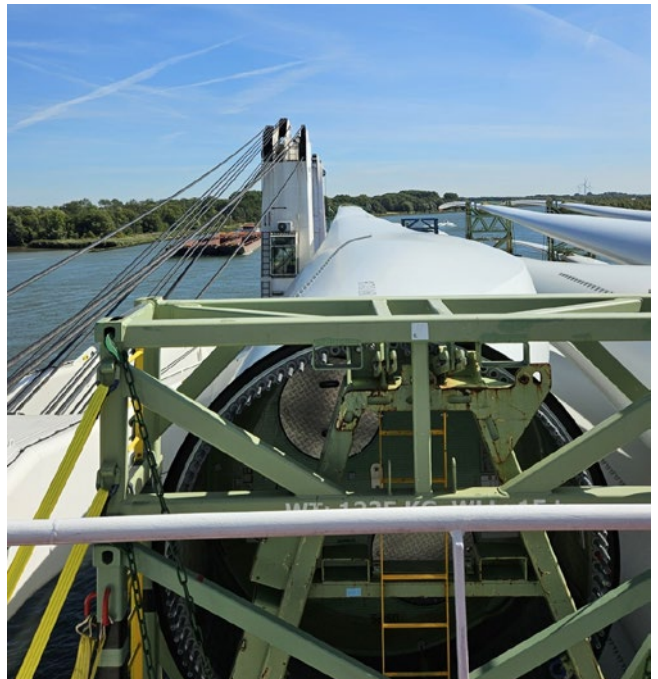
Reinier Verschoor werkt als registerloods bij het Nederlands Loodswezen, regio Rotterdam-Rijnmond. Zijn werkgebied strekt zich uit van de Europoort tot Moerdijk en beslaat de havens van Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland en Scheveningen. Hier worden jaarlijks zo'n 53.000 zeeschepen beloodst, door ongeveer 220 loodsen.

Wat maakt uw werk als loods het meest uitdagend?

“De grote verschillen in soort en afmeting van de schepen. Er is veel variatie in manoeuvreereigenschappen en in bemanningen, die uiteenlopende nationaliteiten hebben. Ook is het werken met sleepboten en roeiers uitdagend. We werken onder alle weersomstandigheden en met de elementen, zoals wind, diepgang en stroming. We manoeuvreren met de grootste schepen van de wereld, maar ook met kleine zeeschepen, die soms naar een hele beperkte ligplaats moeten in het loodsplichtig binnengebied. Bij ieder schip wil ik de kapitein het gevoel geven dat zijn schip in goede handen is, zodat hij geen moment in de stress schiet. Aanloop en vertrek is niet altijd de favoriete bezigheid van kapiteins tegenwoordig.”

Begrijpt de binnenvaart de zeevaart voldoende?

“Voorop gesteld: er gaat heel veel goed, over het algemeen houdt de beroepsvaart en pleziervaart goed rekening met ons. Maar soms merk ik dat schippers moeite hebben om zich te verplaatsen in de zeevaart. Dan is er te weinig begrip voor de minimale manoeuvreereigenschappen van een zeeschip, dat meestal één roer, één schroef en eventueel een boegschroef heeft. Vergelijk dat eens met twee schroeven, vier roeren en een 360° kopschroef. En dat op een schip waarmee je al jaren vaart en waarvan je alle mogelijkheden en beperkingen kent. Als loods op een zeeschip moet je het doen met de manoeuvreergegevens op de pilot card en zul je moeten inspelen op hoe het schip zich gedraagt en op het niveau van bemanning en kapitein. Daarom kijkt een loods altijd naar het grotere plaatje om het zeeschip heen en reageert proactief. Vaak zie je bij de binnenvaart dat zij niet veel verder kijken dan hun eigen schip.”



“Bij ieder schip wil ik de kapitein het gevoel geven dat zijn schip in goede handen is”

Hoe belangrijk is het om een zeeschip ruimte en tijd te geven voor een manoeuvre?

“Grote zeeschepen hebben vaak veel tijd nodig om vaart af te bouwen of vaart te maken. Zelfs als een zeeschip kleiner is en goed uitgerust, heeft het voor een manoeuvre meer ruimte en tijd nodig dan een binnenvaartschip. Geduld om dit af te wachten is er niet altijd en soms ontstaat er discussie. Maar ik snap ook wel dat een containerschipper enorme tijdsdruk kan ervaren; het helpt dan niet als je gevraagd wordt even rustig aan te doen voor zeevaart. Ruimte geven geldt overigens ook voor de sleepboten die een zeeschip assisteren. Het gebeurt regelmatig dat zij onvoldoende ruimte krijgen van een passerend schip, waardoor ze hun assistentie niet kunnen uitvoeren.”

Zijn er meer situaties waarin u merkt dat er te weinig begrip is?

“Vanuit een binnenvaartschip gezien kan voorlangs passeren misschien nog prima, maar als je in de dode hoek zit dan is er vanaf het zeeschip geen enkele controle of je ook echt doorzet. De perceptie van afstand en passeerruimte is heel anders gezien vanaf een binnenvaartschip of zeeschip. Verder wordt varen op stroom best onderschat, vooral dwarsstroom op locaties als Breediep en Oude Maas. Ook wordt het verschil tussen vaarweg en vaarwater niet altijd begrepen. Als er met de maximale toegestane diepgang gevaren wordt, dan is de zeevaartgeul richting Moerdijk maar een meter of 70 breed. Dat is slechts tweemaal de scheepsbreedte.”





“Een volle laag containers geeft een dode hoek van 400 tot 500 meter”

En andersom: houdt de zeevaart ook rekening met de binnenvaart?

“Als er een bepaalde passage wordt gevraagd door de binnenvaart zal er altijd geprobeerd worden om daaraan mee te werken. Maar soms is ‘nee’ ook een antwoord. Niet omdat we niet willen, maar omdat het nautisch niet goed uitkomt. Binnenvaart moet zeker niet de indruk hebben dat zij gepest worden door zeevaart. Meestal komen we er wel uit, met goede afspraken via de marifoon en verkeersbegeleiding. Al wordt het wel steeds lastiger, met schippers die van verder op de Donau komen. Die zijn vaak slecht in de communicatie en erg twijfelend en onvoorspelbaar in hun vaargedrag.”

Hoe groot zijn de dode hoek en remweg van een zeeschip?

“De zichtlijn is geheel afhankelijk van de belading en de deklast. Een volle laag containers geeft een dode hoek van 400 tot 500 meter, dat is ook het geval bij een grote deklading zoals windmolenbladen. Bij een geladen tanker is dat 150 tot 200 meter, maar is dezelfde tanker leeg dan wordt dit 300 meter. De stopweg is geheel afhankelijk van de diepgang en de maat

van het schip. Stoppen moet altijd op tijd gebeuren, omdat anders de stuurdruk op het roer wegvalt en het schip zo goed als onbestuurbaar wordt. Dat geldt bij een vaste schroef, maar zeker bij een verstelbare. Het moet ook geleidelijk gebeuren, omdat de boegschroef doorgaans niet effectief is en bij hogere snelheid niet werkt. De boegschroef is niet van het type dat kan meewerken met afstoppen. Ook heeft het schroefeffect bij achteruit slaan een grote invloed: dat is op zeeschepen vaak zo sterk, dat bij te hoge snelheid het schip een ongecontroleerde draai krijgt. Vaak is dit niet met de boegschroef te compenseren. Stopweg en schroefeffect zijn van een hoop factoren afhankelijk en vaak is het een verrassing hoe het in werkelijkheid uitpakt. Als we problemen verwachten, dan is een sleepboot achter wel noodzakelijk; daarmee blijft de stopweg onder controle.”

Hoe beïnvloeden wind, stroming, getijde en diepgang uw keuzes als loods?

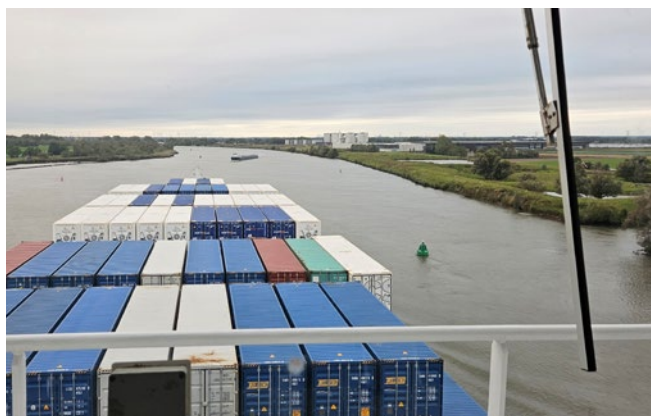
“Dit heeft continu invloed, gedurende de hele reis en alle manoeuvres. Het hoort bij de reisvoorbereiding: een loods gaat niet onderweg zonder een plan – en een plan B of nog meer.

Dat vaarplan wordt onderweg steeds bekeken en zo nodig aangepast. We varen op getij en tijd; we willen voor- of juist tegenstrooms aankomen bij de havenmond vanwege waterstand of stroomsterkte. Mogelijk hebben we door wind of stroming meer of minder sleepboten nodig, we kijken naar het overige verkeer op hetzelfde getij en of er bij een bepaalde waterstand voldoende water onder de kiel is. Alle factoren worden meegewogen om op een bepaalde ligplaats te komen.”

Welke situaties zijn het spannendst of meest risicovol?

“Ook dat is weer afhankelijk van de scheepsmaat. Maar oplopen is risicovol: door zuiging kan een kleiner vaartuig naar het zeeschip getrokken worden. Als dit te laat wordt opgemerkt, dan kan dat resulteren in verlies van stuurvermogen of een aanvaring. Bij oplopen wordt er van twee schepen actie verwacht, dat staat ook in het BPR. In de praktijk gebeurt dat helaas niet altijd.

Kruisen is ook een risico, vanwege de remweg en dode hoek. Bij een zeeschip heeft achterlangs varen altijd de voorkeur. Tegenliggers varen op smalle delen van de rivier vaak meer onder de wal dan normaal, die kunnen last krijgen van oeverzuiging

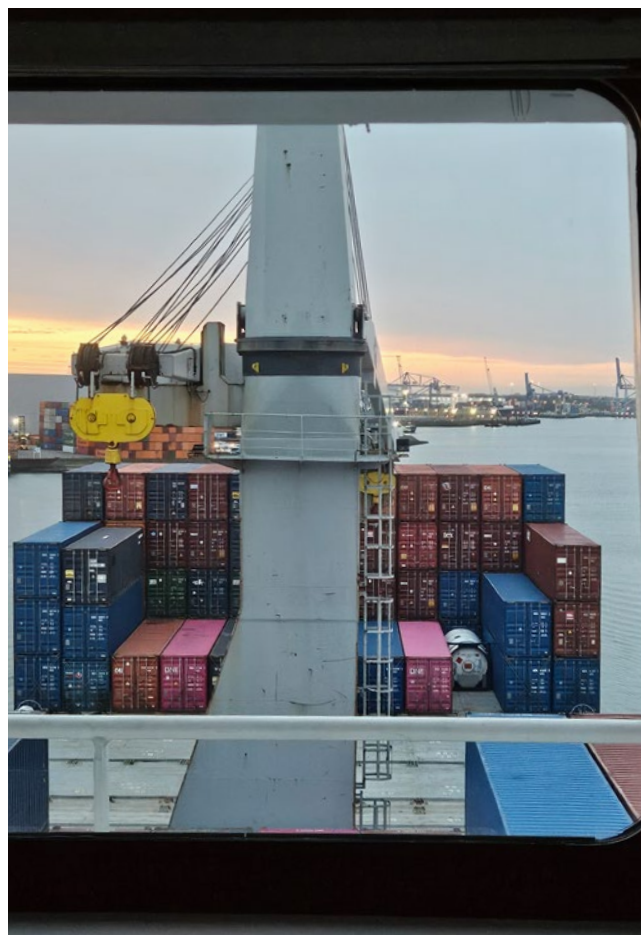


TIPS VAN DE LOODS

- geef zeevaart de ruimte als dat nodig is
- vaar een voorspelbare koers
- kruis achterlangs
- houd rekening met getij en dwarsstroom
- communiceer duidelijk en kort via VHF

VOOR PLEZIERVAART:

- houd stuurboordwal
- vaar buiten de tonnen
- kijk regelmatig achterom
- luister VHF uit



“Bij een zeeschip heeft achterlangs varen altijd de voorkeur”

waardoor het schip slecht te sturen wordt. Verder vaart de binnenvaart veel op de trackpilot; dat is mooi voor op de rivier richting Duitsland, maar op een getijderivier zal je voor- en tegenstrooms een andere track moeten varen.”

Wat zou u willen dat elke binnenvaartschipper één keer door uw ogen zou zien?

“De zichtlijn vanaf een zeeschip met containers of deklust. Maar ook: ervaren wat de massa van een zeeschip is en de tijd die nodig is om af te stoppen. Welke ruimte je nodig hebt voor een bepaalde manoeuvre. Dat je rekening moet houden met de beschikbare waterdiepte op bepaalde delen van de rivier, zoals de overloop naar Moerdijk of delen van de Oude Maas. Tot slot denk ik aan de algehele lay-out van de brug van een zeeschip, die compleet niet te vergelijken is met de eenmansbediening van de huidige binnenvaartschepen. Als je een zeeschip beter begrijpt, ontstaan er minder misverstanden en wordt de vaart vlotter en veiliger.”



RENS VISSERS

Onze experts zijn echte techneuten. Ze hebben een hart voor schepen en een hoofd vol scheepskennis. In deze column delen ze die kennis – en hun mening.

DE EXPERT SPREEKT ...

FILTERWEERSTAND, MOTORSTILSTAND

2026 maakte een koude start, met vorst en een pak sneeuw. Weet u het nog? Ik wel, want ineens kregen we meerdere telefoontjes over motoren die slecht liepen of zelfs stilvielen. De oorzaak bleek verstopte brandstoffilters. Lag het aan de geleverde brandstof? Had het te maken met FAME in combinatie met de kou? Inmiddels weten we meer, maar nog niet alles. Eén ding is wel duidelijk: preventie ligt niet alleen bij de leverancier.

De eerste gedachte was: er is iets mis met een batch brandstof. Maar niet iedereen die net had gebunkerd kreeg problemen. Er werd een onderzoek gestart; terwijl ik dit schrijf ligt er nog geen definitieve conclusie. Wel wordt aangegeven dat FAME waarschijnlijk geen rol speelde. Als expert vind ik dat geleverde brandstof schoon en van goede kwaliteit moet zijn. Maar ook de eigen brandstofhuishouding moet op orde zijn.

Dat begint bij de filters. Een voorfilter en waterafscheider zijn altijd een goed idee, maar het voorfilter hoeft niet fijner te filteren dan de filters van de motor. Sterker nog: dat is af te raden. Een te fijn voorfilter kan eerder dichtslaan, waardoor de motor stilvalt zonder dat er vooraf een gasolie(verschil)drukalarm is afgegaan. Een motor blijft bovendien brandstof aanzuigen. Met een verstopt voorfilter neemt de kans toe dat er lucht wordt meegezogen. Ons advies: vraag de motorleverancier wat de doorlaat moet zijn. Vraag meteen ook naar de standtijd. Filters worden niet alleen vervangen vanwege vervuiling, ze slijten ook door de langsstromende gasolie. Na verloop van tijd kunnen deeltjes uit het filter loskomen. Op brandstoffilters en voorfilters kunnen vaak drukmeters worden gemonteerd, dat helpt om vervuiling op tijd te zien. Zorg ook dat u weet wat te doen als een filter dichtslaat, bijvoorbeeld door met bypasskranen de circulatie tijdelijk te herstellen.

Dan de bunker. In koudere periodes ontstaat veel condens, zeker als de bunker niet vol is. Bij sommige motoren wordt gasolie gebruikt om injectoren te koelen. De relatief warme

brandstof die terug de bunker in stroomt zorgt voor extra condensvorming. Condens is vaak de aanleiding voor gasolieproblemen door bacterievorming, zeker bij FAME in de brandstof. Een waterfilter in de gasolielijp helpt, maar regelmatig water aftappen uit de bunker blijft belangrijk. Tap daar nooit brandstof af om nieuwe filters voor te vullen, want zo komt er water en vervuiling aan de 'schone kant'. En houd de bunkers schoon. Er kan altijd wat vuil in brandstof zitten of via de vul en ontluchting naar binnen komen. Coating kan loslaten en staal kan roesten. Biobrandstof heeft een beperkte houdbaarheid; na verloop van tijd zakt de biocomponent uit. Dus: kijk regelmatig in de bunker en maak deze zo nodig schoon.

Tijdens de vaart blijft een oog op het motorpaneel en een regelmatig rondje machinekamer onmisbaar. Geef personeel of aflossers daarvoor een duidelijke richtlijn. Een logboek helpt om afwijkingen sneller te zien. Naast oliepeil, koelwaterstand en check op lekkage is het zaak om ook de brandstofdrukken en de staat van (voor)filters te controleren. Filters slaan zelden in één keer dicht; meestal loopt de weerstand langzaam op. Wie zijn installatie kent en regelmatig kijkt, ziet problemen vaak aankomen voordat de motor stilvalt.



NIEUWE REGELS ROEPEN NIEUWE VRAGEN OP

WIE IS DESKUNDIG GENOEG VOOR DE STUURHUISKEURING?

Een verplichte jaarlijkse keuring door een deskundige – die kenden we al van de autokraan. Sinds januari 2026 geldt dat ook voor hefbare en overzakbare stuurhuizen. Zo'n inspectie is geen overbodige luxe: bij een brugpassage moet de roerganger erop kunnen vertrouwen dat de stuurhut netjes zakt en niet halverwege blijft hangen. Er hangt dus wat vanaf. Wie de keuring zelf wil uitvoeren, moet zich afvragen: heb ik daarvoor de deskundigheid in huis?

Door de jaren heen zijn we al heel wat ellende tegengekomen bij beweegbare stuurhutten. Van corrosie onderin de kolom, condens in het bedieningskastje, losse en beknelde kabels, beschadigde hydraulische leidingen tot aan kabelgoten die loskwamen waardoor het stuurhuis ineens niet meer wilde zakken. Allemaal zaken die met een periodieke keuring tijdig gesignaleerd en verholpen kunnen worden. Het maakt ook duidelijk dat de keurder naar veel aspecten moet kijken: constructie, mechaniek, elektra en hydrauliek.

ES-TRIN 2025/1: jaarlijks keuring verplicht

Dat er nu jaarlijks gekeurd moet worden, komt door een wijziging in de Europese regelgeving. Volgens ES-TRIN 2025/1 moeten per 1 januari 2026 in hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren ten minste jaarlijks door een deskundige worden onderzocht. Door visuele controle en controle op functioneren moet worden vastgesteld of de installatie veilig is (artikel 7.12 lid 12 en artikel 7.14 lid 8). In de ES-TRIN 2025/1 staat op pagina 454 (zie QR-code) een overzicht van de systemen die periodiek gekeurd moeten worden door een deskundige of erkend deskundige. Het gaat om onder andere stuurwerken, blustoestellen en brandblusinstallaties, drukvaten, kranen en nu dus ook beweegbare stuurhuizen.

Deskundige en erkend deskundige

De ES-TRIN maakt onderscheid tussen 'deskundige' en 'erkend deskundige'. Wat is het verschil? Erkend deskundigen zijn classificatiebureaus en andere door de autoriteiten aangewezen of gecertificeerde personen of bedrijven. Zij voeren keuringen uit die, door hun complexiteit of het vereiste veiligheidsniveau, bijzondere technische kennis vragen. Bij veel installaties moet vóór eerste ingebruikstelling, na ingrijpende wijzigingen en periodiek door een erkend deskundige worden gekeurd. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) publiceert op haar website welke keuringsbedrijven voor de binnenvaart erkend zijn.



Een 'gewone' deskundige is iemand met voldoende kennis en ervaring om een installatie in de praktijk te beoordelen en te testen. Tussentijdse keuringen mogen doorgaans door zo'n deskundige uitgevoerd worden en dat geldt ook voor de jaarlijkse keuring van de beweegbare stuurhut.

Zelf de deskundige?

Een schipper, veiligheidspersoon van een rederij of een bemanningslid met de juiste ervaring kan dus als deskundige optreden. Maar, zoals de ES-TRIN stelt, deskundigen moeten 'op grond van hun beroepsopleiding en ervaring in staat zijn een bepaalde zaak met voldoende vakkennis te beoordelen'. Beschikt de keurder daadwerkelijk over deze vakkennis? En is er een open, kritische blik en voldoende onafhankelijkheid? De vraag is of het wenselijk is om zelf te keuren, of dat een externe partij meer waarborgen biedt – ook in het licht van de Arboverplichtingen. Uiteindelijk moet aantoonbaar zijn dat de keuring deugdelijk is uitgevoerd, zeker wanneer er iets misgaat en er sprake is van letsel of erger.

Bezuinig niet op veiligheid

Keuringen van stuurhuizen worden vaak uitgevoerd door fabrikanten en leveranciers. Veel van deze partijen zijn verenigd in een werkgroep van deskundigen, waarin gezamenlijk is vastgesteld welke aandachtspunten van belang zijn voor een veilige beoordeling. Dit heeft geleid tot uniforme werkwijzen en bijbehorende certificering. De aangesloten bedrijven worden periodiek geaudit en komen regelmatig bijeen om ervaringen te delen en werkwijzen verder te verbeteren. Meer informatie en een overzicht van aangesloten bedrijven is te vinden op de website van de IVR: www.ivr-eu.com/expertises/stuurhuis.



ES-TRIN: keuringen met termijn en uitvoerder

VERKEERSDEELNEMERSVERZEKERING:

DEKKING BIJ LETSEL OP DE WAL

Een ongeval gebeurt zelden wanneer het uitkomt – en lang niet altijd aan boord. Ook aan de wal, op de fiets, in de auto of onderweg te voet, zit een ongeluk in een klein hoekje. De financiële gevolgen kunnen groot zijn, zeker wanneer werken tijdelijk niet meer lukt. Een verkeersdeelnemersverzekering biedt in zulke situaties een vangnet.



Een verkeersdeelnemersverzekering vergoedt schade aan personen (letsel of overlijden) en aan persoonlijke spullen als gevolg van een verkeersongeval. Gedekt zijn ongevallen als bestuurder of passagier van een voertuig, maar ook als fietser, voetganger of reiziger in het openbaar vervoer. Vergoed worden onder meer medische kosten, verlies van arbeidsvermogen, huishoudelijke hulp, smartengeld en uitvaartkosten. Het verzekerde bedrag is maximaal 1.000.000 euro voor de meeste verkeerssituaties. Bij ongevallen met een fiets, e-bike, bromfiets of motor is het maximum 250.000 euro. De verzekering geldt in de hele Europese Unie en een aantal andere Europese landen.

Nuttige verzekering, zeker voor de binnenvaart

Schippers zijn regelmatig onderweg, ook aan de wal. Van even naar een leverancier rijden tot een lange rit naar huis tijdens verlof. Niet alleen is het risico dat er iets gebeurt reëel, de gevolgen zijn voor deze beroepsgroep ook groot. Want na een

ongeval tijdelijk niet kunnen varen, betekent een inkomensval. Daarom is een verkeersdeelnemersverzekering zeer nuttig: die biedt financiële zekerheid voor de verzekerde én het gezin.

Let op: schade aan het motorrijtuig, vaartuig of de fiets zelf valt niet onder deze verzekering. Ook niet gedekt is schade bij verhuur van het voertuig, bij rijden zonder geldig rijbewijs of onder invloed van alcohol of drugs. Bij schade aan persoonlijke spullen als fietser of voetganger geldt een eigen risico van 150 euro. Is er geen motorvoertuig betrokken (bijvoorbeeld twee fietsers), dan is schade aan spullen alleen gedekt als er ook letsel is, en tot maximaal 1.500 euro.

Meer informatie?

Wilt u meer weten over het nut van een verkeersdeelnemersverzekering in uw situatie? Neem contact op met EOC Verzekeringsadvies via eva@eoc.nl of bel 088 6699450. Onze adviseurs denken graag met u mee.

WAT IS EEN UBO EN WAAROM VRAAGT EOC ERNAAR?

Binnenvaartondernemers krijgen soms het verzoek om UBO-gegevens aan te leveren. Ook EOC kan hierom vragen. Financiële instellingen zoals banken en verzekeraars moeten namelijk volgens de wet controleren met wie zij zaken doen.

UBO staat voor Ultimate Beneficial Owner: de persoon die uiteindelijk eigenaar is van een organisatie of daar de feitelijke zeggenschap heeft. Meestal gaat het om aandeelhouders met 25% of meer van de aandelen of stemrechten. Bij een eenmanszaak is de ondernemer zelf de UBO.

Het UBO-register

Het UBO-register is ingevoerd om te voorkomen dat bedrijven worden gebruikt voor fraude, witwassen en terrorismefinanciering. Daarom moet duidelijk zijn wie uiteindelijk achter een organisatie zit. Voor veel rechtsvormen, zoals bv's, vof's, maatschappen en stichtingen, is het verplicht om de UBO te registreren bij de Kamer van Koophandel. Eenmanszaken

hoeven dat niet, al geldt de ondernemer wel als UBO. De overheid kan deze gegevens gebruiken bij toezicht en opsporing.

Controleplicht verzekeraars

Los van het UBO-register zijn financiële instellingen wettelijk verplicht om zelf te controleren met wie zij zaken doen. Dit staat in de Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme (Wwft). Daarom moet ook een verzekeraar vaststellen wie de uiteindelijke belanghebbende is van zakelijke klanten. In de praktijk betekent dit dat vrijwel iedere binnenvaartondernemer deze vraag kan krijgen, ongeacht de gekozen rechtsvorm. Bij een eenmanszaak is het meestal eenvoudig; bij een bv, stichting of samenwerkingsverband kan het bepalen van de UBO ingewikkelder zijn.

Hulp van KVK

Twijfelt u wie binnen uw organisatie als UBO geldt? De Kamer van Koophandel kan hierbij helpen. U bereikt de KVK UBO-lijn via 088 5851585.

EEN MAN EEN MAN, EEN WOORD EEN WOORD?

De wereld om ons heen wordt steeds juridischer. Afspraken worden steeds vaker vastgelegd in uitgebreide contracten, maar tegelijkertijd wordt er ook nog veel mondeling geregeld. Wat is eigenlijk de waarde van zo'n mondelinge overeenkomst? Hoe legt u afspraken goed vast, bijvoorbeeld bij afwijken van het charter? Wij hebben het voor u op papier gezet.

Mondelinge (arbeids)overeenkomsten

Veel afspraken worden telefonisch of face-to-face gemaakt. Ook mondelinge overeenkomsten zijn geldende overeenkomsten, met dezelfde rechtsgevolgen als schriftelijke afspraken. Denk aan personeel dat voor korte tijd meevaart, waarbij alleen mondeling iets is afgesproken. Ook zonder schriftelijke arbeidsovereenkomst heeft een werknemer aanspraak op dezelfde rechten als iedere andere werknemer. Hetzelfde geldt bij reparaties: vaak wordt er even een rondje gelopen en worden mondeling afspraken gemaakt. Wat daar wordt afgesproken over bijvoorbeeld garantie, is gewoon rechtsgeldig.

Het probleem met mondelinge afspraken is dat ze nog weleens tot discussie leiden. Dan blijkt er vaak een verschil van inzicht over wat er precies is afgesproken. Als er niets op papier staat, is het achteraf lastig bewijzen wie gelijk heeft. Daarom is schriftelijk vastleggen van afspraken zo belangrijk.

Afwijkingen in het charter

Voor elke reis in het vrachtvervoer wordt er een charter opgesteld. Dat charter is gebaseerd op vooraf gemaakte afspraken met de bevrachter, maar in de praktijk blijkt niet altijd alles correct of volledig te zijn opgenomen. Controleer daarom altijd goed of alle besproken punten daadwerkelijk in het charter staan, bijvoorbeeld welke dagen u zelf niet beschikbaar bent. Mondelinge aanvullingen zijn achteraf moeilijk te bewijzen, vooral wanneer ze afwijken van wat er op papier staat.

Daarnaast wordt in charters vaak bepaald welk recht van toepassing is. Dat is positief, maar in de praktijk wijken partijen soms op onderdelen af, zoals de laad- of lostijd. Dat kan tot ingewikkelde discussies leiden. Stel dat u voor liggeld naar Duits Wettelijk 1999 verwijst, maar een afwijkende lostijd afsprekt zonder termijn van aankomst, vanaf welk tijdstip begint de lostijd dan te lopen? Bespreek dit vooraf goed en leg afwijkende afspraken duidelijk vast.

Als de praktijk anders loopt

Het komt ook regelmatig voor dat afspraken uit het charter niet haalbaar blijken. Bijvoorbeeld als door vertraging tijdens het laden een lostermijn niet gehaald kan worden. Wanneer gaat de lostijd dan in? Ook hierbij kunnen duidelijke afspraken en schriftelijke vastlegging vervelende discussies voorkomen.

Dit geldt ook voor vertraging vanuit de afzender. Soms duurt het laden of lossen veel langer dan verwacht en staat dit niet meer in verhouding tot het overeengekomen overliggeld. Mogelijk is het overliggeld dan te laag, maar zit u hiervoor in principe aan een afspraak vast. Het kan daarom verstandig zijn om vooraf overeen te komen wat er met het overliggeld gebeurt als het laden of lossen langer duurt dan verwacht. Leg afspraken hierover altijd schriftelijk vast, dit versterkt uw positie bij eventuele geschillen.

Duidelijk, volledig, schriftelijk

Contracten en kleine lettertjes zijn niet altijd leuk, maar wel noodzakelijk. Zorg minimaal voor een schriftelijke bevestiging van wat er mondeling is afgesproken. Maar liever nog: leg afspraken duidelijk, volledig en schriftelijk vast. Dat maakt een groot verschil wanneer er een geschil ontstaat.



VIVIAN ROELAND



MARNIX DE BAKKER

WAT VEROOorzaakt ZINKEN EN
HOE IS HET TE VOORKOMEN?

HOU 'M DRIJVEND

Vervullen, afborrelen, kelderen. Of gewoon: zinken. Hoe je het ook noemt, het is de ultieme nachtmerrie van de scheepseigenaar – dat je boot of woonschip water maakt en deels of geheel zinkt. EOC deed onderzoek en haalde de oorzaken boven water. En wat blijkt? Vervullen komt meestal door onvoldoende onderhoud, kennis of zorg. Met een verrassend grote rol voor de simpele slang.

We willen snappen waardoor schades precies ontstaan, want met die kennis kunnen we verzekeren goed informeren hoe ze ellende kunnen voorkomen. Daarom noteren onze experts bij schade altijd de oorzaak en die data analyseren we. Dat hebben we nu gedaan voor 'zinken/vervullen', dat zijn schades waarbij het vaartuig water maakt. We bekeken de cijfers van 2022 t/m 2025 van de pleziervaart en wonen op het water. Dat zijn allerlei soorten vaartuigen en om het overzichtelijk te houden hebben we ze hier ingedeeld in drie categorieën op basis van het type casco: motorboot/zeilboot (staal, hout of polyester), ex-beroeps/ woonark staal en woonark beton.

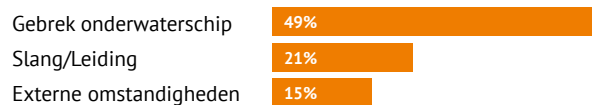
Top 3 met verrassing

Ongeacht het type casco, komen de meeste vervulschades door een gebrek aan het onderwaterschip. We zien bij staal vooral corrosiegaten, bij hout slechte delen en bij beton onvoldoende uitwatering. Externe omstandigheden zijn ook vaak de oorzaak, denk aan storm of vorst. Tot zover geen verrassingen. Maar dan: bij ruim 20% bij 'motorboot/zeilboot' en 'ex-beroeps/woonark staal' blijkt een slang of leiding de boosdoener. Vaak de koelwaterslang van de motorinstallatie die loskomt door trillingen of scheurt door ouderdom. Maar we zien ook andere losgekomen slangen en leidingen, en niet-opgeruimde overboordslangen die zijn gaan hevelen. Zo'n klein detail als een slang blijkt dus een grote factor in het doen zinken van pleziervaartuigen. Tot slot komen ook constructiefouten, aanvaringen en technische storingen voor, maar deze zijn relatief weinig de oorzaak.

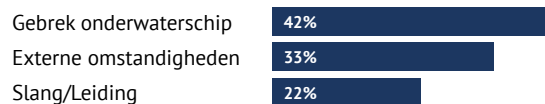


TOP 3 OORZAKEN ZINKEN/VERVULLEN

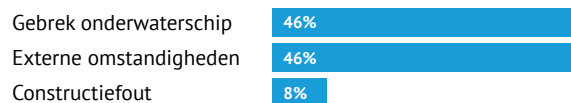
Motorboot/zeilboot



Ex-beroeps/woonark staal



Woonark beton



Meeste pleziervaartuigen en stalen woonarken zinken door onvoldoende onderhoud

We graven nog iets dieper. Want aan de directe oorzaak gaat bijna altijd iets vooraf. Als een boot zinkt door neerslag, dan komt dat doordat hij niet goed is afgedekt. Dat kun je 'onvoldoende zorg' noemen. Als een slang scheurt of als er door corrosie een gat ontstaat, dan is er sprake van 'onvoldoende onderhoud'. Ook dat hebben onze experts bijgehouden en dan blijkt: onvoldoende onderhoud staat met stip op nummer één als onderliggende oorzaak. Dit zien we bij casco's van staal, polyester en hout en zowel bij varende als niet-varende schepen.

'Onvoldoende kennis en ervaring' staat op twee, dat is bijvoorbeeld een te dicht bij de waterlijn geboord gat of een ondeugdelijk opgebundelde slang tijdens klussen (hevelen!). Bij slangen zien we nog iets anders: eigenaren die niet weten dat zo'n slang periodiek vervangen moet worden en zich niet realiseren dat een lekkende slang het schip kan laten zinken. Een gebrek aan scheepskennis speelt ook een rol bij het vervullen van betonnen woonarken. Daar zijn de meeste zinkers een gevolg van instabiliteit en te weinig vrijboord door overbelasting.

Dan hebben we 'onvoldoende zorg', wat we vooral zien als een boot in een haven verder weg ligt, waardoor de eigenaar niet op tijd doorheeft dat er iets mis is. Tot slot het 'niet goed winterklaar maken', dat een aparte categorie verdient omdat het zo specifiek is.

WAARDOOR GAAT HET MIS?

	Onvoldoende onderhoud	43%
	Onvoldoende kennis en ervaring	26%
	Onvoldoende zorg	15%
	Niet goed winterklaar	6%



ANTI-ZINK TIPS

1. ONDERHOUD!

Staal heeft onderhoud nodig, zeker een ouder casco. Dat betekent regelmatig uit het water voor inspectie: klop het casco, standpijpen en buitenboordleidingen af. Vraag hiervoor bij voorkeur een expert en laat diktemetingen uitvoeren. Controleer buitenboordafsluiters en rubber doorvoeren, vervang deze periodiek. Zorg voor goede conservering, óók aan de binnenkant, en plaats anodes. Controleer bij een houten vaartuig op rotte delen, bij een betonnen woonark op onder meer de conditie van standpijpen en steiger of terras.

2. LET OP SLANGEN

Slangen kunnen loskomen of scheuren door ouderdom. Controleer daarom ten minste jaarlijks of ze nog in goede staat verkeren en draai alle slangklemmen aan. Vergeet niet ook de slangen of leidingen van het koelwater, want die zitten onder de waterlijn, dus bij lekkage loopt het vaartuig vol. Laat geen (dekwas)slangen overboord hangen en bundel ze zo op dat ze niet kunnen gaan hevelen.

3. ZORG VOOR HET SCHIP (EN EEN POMP)

Ga regelmatig kijken en maak afspraken met de haven-beheerder over toezicht. Zorg dat buitenboordafsluiters

dicht zijn bij afwezigheid. Bij elk type vaartuig: wees voorbereid op storm, neerslag, vorst en dooi. En zorg voor een goed werkende pomp (bilge-, lens- of dompelpomp) met voldoende capaciteit om in geval van nood direct te kunnen handelen.

4. PLAATS DETECTIEMIDDELEN

Schepen zinken zelden plotseling, meestal begin het met een klein lek. Wie dit op tijd opmerkt, kan zichzelf een hoop ellende besparen. Daarom zou waterdetectie (bilge-alarm) vanzelfsprekend moeten zijn. Plaats in ieder compartiment sensoren en kies bij voorkeur voor een systeem dat belt of appt als het alarm gaat.

5. FRIS DE KENNIS OP

Waar zitten de afsluiters ook alweer? Is de standpijp lang genoeg en zitten buitenboordopeningen hoog genoeg? Ook bij extra belasting (zware spullen, sneeuw)? Hoeveel vrijboord is er eigenlijk nodig? Allemaal goede zinkpreventie-vragen die met een rondje door het schip te beantwoorden zijn, aangevuld met wat algemene scheepskennis. Scan voor dat laatste de QR-codes of ga naar www.eoc.nl/infoblad.



Infoblad Winterklaar
pleziervaart



Infoblad Onderhoudstips voor
wonen op het water

WATERSPORTERS KLAAR? VAREN MAAR!

Olie: check. Reserve impeller: check. Alles gesmeerd: ook check! Misschien is het allemaal gesneden koek, maar bij de eerste vaartocht van het jaar kan ook bij meest doorgewinterde watersporter de twijfel toeslaan. "Heb ik aan alles gedacht?" Precies daarvoor hebben wij een handige checklist voorgekookt.



Vaarklaar maken is een nogal technische opdracht, dus wat tips zijn nooit weg – we geven er alvast twee. Controleer altijd de staat van de brandstof en filters en neem reservefilters mee aan boord. Want het stilvallen van de motor tijdens de eerste vaartocht is berucht, wanneer door opdwartelend vuil en bacteriesludge de filters verstoppert. Tip twee is de keuze van het anker, de noodrem op het water. Zorg dat het gewicht en type passen bij de boot én de bodem: bij een slappe bodem grote vloeiën, bij een harde bodem kleine. Zorg ook voor een goede ankerlijn en controleer of die lang genoeg is. Download de checklist voor meer tips en kom probleemloos door de eerste vaarronde!



Checklist vaarklaar pleziervaart

Download via eoc.nl/infoblad of scan de QR-code.

OPROEP

MOGEN WE EVEN BINNENKIJKEN?

In de serie 'De Binnenkijker' op Varende Vrienden van EOC gaan we op de koffie bij waterbewoners en nemen hun interieur onder de loep. Dat levert bijzondere verhalen én een hoop inspiratie op. Kijk maar: varendevrienden.eoc.nl/?s=binnenkijker.

Zelf ook een woonschip of woonark om van te watertanden? Stuur een mail naar info@eoc.nl, wij komen graag een keer binnenkijken.



EEN RECHTSBIJSTAND-VERZEKERING, IS DAT NUTTIG?

De vraag kunnen we ons best voorstellen. Wanneer heb je met een pleziervaartuig of waterwoning rechtsbijstand nodig? Is dat niet meer iets voor de beroepsvaart? Maar helaas: ook particulieren kunnen op het water met een geschil te maken krijgen.

De boot komt terug van de werf, maar de reparatie is slecht uitgevoerd. Of erger: er is nieuwe schade ontstaan tijdens het werk. De werf ontkent. Wie gaat dit oplossen? En wie betaalt de rekening? Dit soort situaties komen vaker voor dan gedacht. Denk aan een geschil over de opzegtermijn van de ligplaats, een conflict bij de installatie van de nieuwe keuken aan boord, of een andere schipper die schade veroorzaakt maar niet wil betalen. Zelf oplossen en schade verhalen is niet eenvoudig: het kost tijd, geld en energie. En hoe pak je het juridisch goed aan? Rechtsbijstand is in zo'n geval meer dan welkom.

Juridisch stevig staan

EOC biedt twee typen polissen aan van rechtsbijstand-specialist ARAG: 'Rechtsbijstandverzekering pleziervaartuigen en varende woonschepen' en 'Rechtsbijstandverzekering wonen op het water'. Bij een geschil geven juridisch deskundigen van ARAG dan direct ondersteuning. Zij helpen bij het oplossen van conflicten, geven advies en staan verzekerden bij wanneer een zaak ingewikkeld dreigt te worden. Zo nodig schakelen ze een advocaat in en volgt een gang naar de rechter. Vaker nog weten ze dit te voorkomen, zodat een juridisch probleem niet uitgroeit tot een langdurige kwestie.

Het is dus zeker nuttig, zo'n rechtsbijstandverzekering – en een waardevolle aanvulling op de cascopolis.

Zó geregeld

Niet zeker of rechtsbijstand al is meeverzekerd? Op de polis staat welke dekkingen zijn afgesloten. Check het via Mijn EOC – daar is rechtsbijstand ook direct toe te voegen. Wat de verzekering precies dekt, staat in de verzekeringskaart en voorwaarden op eoc.nl.

Advies nodig of vragen? Neem dan contact op met onze afdeling pleziervaart via pleziervaart@eoc.nl of 088 6699545.

WIJ ZIJN EOC



JACK VERHOEVEN



KLAAS SIJBRANDA



EVERT VAN BALEN

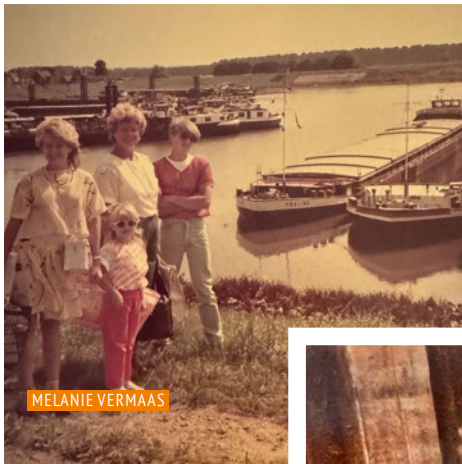


KEES PALS

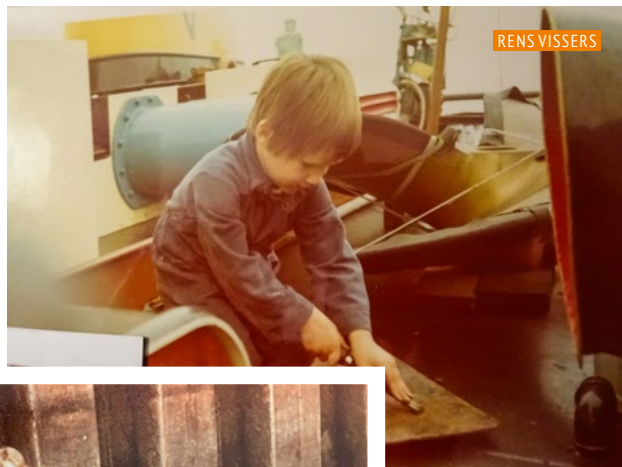


LEO DE WAARDT

GEBOREN OP HET WATER



MELANIE VERMAAS



RENS VISSERS



SANDRA VERHOEVEN



PETER HEUVELMAN

We 'hebben iets' met scheepvaart bij EOC. Maar bij sommige collega's begon de liefde voor het water wel héél vroeg. Hun wieg stond letterlijk in de stuurhut. Varen, laden en lossen, onderhoud: van jongs af aan hielpen ze mee. Dat was vanzelfsprekend. Ook al kozen ze uiteindelijk voor de wal, die aanpakkersmentaliteit zijn ze nooit kwijtgeraakt – en gelukkig maar.

EOC WOORDZOEKER

L	K	O	T	S	M	L	E	H	S	L	K
A	U	G	N	I	T	T	U	P	V	O	A
N	S	M	T	S	A	M	I	I	T	N	C
E	U	V	M	L	K	N	O	T	P	D	H
E	O	E	I	E	N	O	E	O	I	E	T
R	K	E	I	A	L	R	F	O	E	R	E
H	F	G	K	B	S	B	R	H	K	L	R
O	I	E	L	T	E	N	E	C	V	I	L
U	R	O	A	U	N	E	G	S	A	J	I
D	K	G	V	R	E	V	I	U	L	K	J
E	L	I	E	Z	T	O	O	R	G	A	K
R	V	E	R	S	T	A	G	I	N	G	G

OPLOSSING

--	--	--	--	--	--	--

Mail de oplossing naar info@eoc.nl en vermeld daarbij naam en scheepnaam. Trekking 1 juli 2026. Let op: alleen EOC-relaties kunnen aan deze prijsvraag meedoen.

ACHTERLIJK
 FOK
 GENUA
 GIEK
 GROOTZEIL
 HELMSTOK
 KLUIVER
 KOTTERSTAG
 LUMMELBESLAG
 MAST
 NEERHOUDER
 ONDERLIJK
 PIEKVAL
 PUTTING
 RIFKOUS
 SCHOOT
 SPINNAKER
 TALIE
 VAL
 VERSTAGING
 VIOOLBLOK

WIN 1 VAN DE 5 EOC-PAKKETTEN

WINNAARS WOORDZOEKER

De vorige woordzoeker had een bijzondere prijs: het prentenboek "Kapitein Rein en Maas Haas".

De gelukkige winnaars waren:

- G. van Slooten - "Kolhorn"
- S. Visser - "Marie Louise"
- Fam. Bernouw - "Hamaritha"
- R. de Paep - "Remo"
- Fam. Oosse - "Navicella"

OP DE BEURS

Vragen staat vrij, zeker op een beurs. Het is de ideale gelegenheid om zonder drempel op ons af te stappen. Daar is volop gelegenheid voor in 2026, want we zijn op veel maritieme evenementen te vinden. Met onze stand, leuke attenties en goedgemutste EOC'ers. Wij horen graag wat u bezighoudt, dus kom even langslopen. Tot dan!



AGENDA

- 2 - 4 juni: Maritime Industry in Gorinchem
- 26 - 28 juni: Havendagen in Maasbracht
- 3 - 4 juli: Havendagen in Werkendam
- 11 - 13 september: Binnenvaartdagen in Zwijndrecht
- 6 - 8 november: EOC Traditionele Schepen Beurs in Den Helder



IN DE KOLK

Sluizen varen is routine – en toch vraagt het elke keer de volle aandacht. Want de cijfers laten zien: het gaat weleens mis. Niet door grote oorzaken, maar door een moment van onoplettendheid of een verkeerde inschatting. Even te dicht op de deur, iets te veel vaart of een wrijfhout dat blijft hangen.

In de zomer kan de druk extra oplopen. Beroepsvaart en recreatie door elkaar, groot en klein, haast en vakantie in één kolk. Iedereen wil door, het liefst zo snel mogelijk. Juist dan gaat het erom de kop erbij te houden. De tijd nemen, afstand houden van de sluisdeuren en scherp blijven bij het in- en uitvaren. Dan kán iedereen ook weer door.

Is ook uw aanbouw of verbouw goed verzekerd?



Breng uw risico's in kaart met EOC Verzekeringsadvies

Als ondernemer in de maritieme sector kent u EOC ongetwijfeld als specialist in scheepsverzekeringen. Maar wist u dat wij ook kosteloos persoonlijk advies geven over risico's in zowel uw bedrijfs- als privésituatie?

Onze adviseurs brengen voor u de knelpunten in kaart en adviseren over (aanvullende) verzekeringen waarmee u de continuïteit van uw bedrijf waarborgt.

Wij helpen u met het inventariseren van risico's op onder andere de volgende gebieden:

- Werkzaamheden rond het bouwen of repareren van schepen.
- Schade aan of toegebracht door werkmaterieel.
- Schade aan steigers, loodsen of andere panden.
- Verloren handelsvoorraad op uw terrein of tijdens transport.
- Ziekteverzuim en ongevallen van personeel.
- Advies op maat over aansprakelijkheidsrisico's.

Meer weten?

Vraag vrijblijvend een adviesgesprek aan door te mailen naar eva@eoc.nl of te bellen met 088 669 94 50.



Op ons kun je varen

EOC.NL

Adressen Scheepmakerij 340 3331 MC Zwijndrecht | Blankenstein 150 7943 PE Meppel
Contact T: 088 6699500 | E: info@eoc.nl www.eoc.nl