

# Rob van Dijk: Liefde voor alles wat vaart, maar toch aan wal geraakt



Rob van Dijk, directeur van Selles & van Dijk Experts en Register Holland in 'zijn' Giethoorn

door Cindy van der Helm

Hij deed de Zeevaartschool. Zat zeven jaar als stuurman en kapitein op de zee- en binnenvaart. Rob van Dijk's (49) liefde voor alles wat vaart moest het uiteindelijk afleggen tegen de liefde voor een vrouw. Hij besloot uit de vaart te gaan en zocht een baan aan wal. Een goede keuze, zo bleek achteraf. Na een aantal functies die natuurlijk bootgerelateerd waren begonnen Rob en Corine van Dijk in 2010 vanuit een schuur naast het huis samen Van Dijk Expertisebureau. En nu, amper zes jaar later, zijn zij directeur/eigenaar van Selles & van Dijk Experts, een taxatie- en expertisebureau dat zich richt op de plezier- en binnenvaart. Daarnaast zijn zij ook directeur/eigenaar van Register Holland, een inspectiebureau voor de zee- en binnenvaart en tevens nationaal klassebureau.

## Nieuwe markt dient zich aan: verplichte keuringen pleziervaartuigen langer dan 20 meter

Rob startte zijn carrière aan wal als cargo surveyor en werd door kopende partijen van olieproducten ingehuurd om te controleren of de gekochte hoeveelheid ook daadwerkelijk geladen of gelost werd en of het van de juiste kwaliteit was. Vervolgens ging hij als scheepsexpert voor zowel de pleziervaart als de binnenvaart bij onderlinge schepenverzekeraars werken. Toen de inspectie van binnenvaartschepen door de overheid werd afgestoten naar de particuliere markt besloot hij in 2010 voor zichzelf te beginnen. "Een van de beste beslissingen ooit," volgens Rob. "Heel eerlijk, als ik Corine niet was te-

gegekomen, had ik nu nog steeds gevaren. Door haar ben ik om me heen gaan kijken. Nu ben ik daar blij om, want inmiddels hebben we een one-stop-shop voor verzekeraars en scheepseigenaren in de plezier-, zee- en binnenvaart als het gaat om taxaties, expertises, inspecties en vooropnames."

De groei ontstond met name door een aantal overnames. Al een paar maanden na de start in 2010 namen zij Selles Expertise uit Kampen over. Met de overname van Selles zag Rob kansen. Paul Selles verrichtte destijds al

werkzaamheden in Spanje, een plek waar verzekeraars regelmatig opdrachten hebben. De werkverdeling was dan ook snel gemaakt. Paul Selles werkte vanuit Spanje, Rob vanuit Nederland.

Maar de expansiedrift stopte hier niet. Er werden nog twee bedrijven overgenomen en er kwamen extra vestigingen bij. Volgens Rob waren al deze ontwikkelingen steeds een gevolg van een logische keuze. Aangezien Paul veel schades in Spanje deed, was de stap om een eigen vestiging in Denia te openen zo gemaakt. Daarmee hadden ze direct twee vestigingen, want ook in Nederland verhuisden Rob en Corine van de schuur naar een echt kantoor in Steenwijk en namen meer personeel aan.

“Een vestiging in het Middellandse Zeegebied is voor de pleziervaart heel handig,” vertelt Rob. “We zijn bovendien ook schades aan caravans in het Middellandse Zeegebied gaan doen. Dat klinkt misschien vreemd, maar ook dat is vrij logisch. Wij spreken de taal en kennen de wegen naar lokale reparatiebedrijven. Een caravan wordt immers vaak ter plekke gerepareerd.”

Amper twee jaar later namen ze Expertise- en taxatiebureau v/h Van Geest over, een voornamelijk voor beursmakelaars werkend maritiem taxatie- en expertisebureau uit Maasbracht, dat volgens zeggen de grootste binnenhaven van Nederland is. “Doordat wij nu ook een vestiging in het zuiden hebben, is het voor ons veel gemakkelijker om de hele Nederlandse markt en de omringende landen te bedienen. Ik werd onlangs ’s avonds laat gebeld voor een schade in Esloo. Niet Elsloo hier om de hoek, maar helemaal in Limburg. Je kan je voorstellen dat ik blij was met mijn collega’s in het zuiden.”

### Mandaat van de minister

Het jaar erop namen ze Register Holland over. Ook dat was volgens Rob een vrij logisch gevolg.

Selles & van Dijk heeft, zo stelt Rob, als enig particulier bureau in de jaren 2012 en 2013 heel hard gewerkt aan het verkrijgen van de accreditatie om scheepsinspecties te mogen doen, de verplichte casco- en veiligheidskeuringen voor afgifte van een vaarcertificaat. Reden waarom het bureau zoveel tijd en energie in de accreditatie heeft gestoken, is het inspringen op een nieuwe markt. De overheid had namelijk aangegeven dat zij certificerende taken gingen overdragen aan de particuliere markt zodat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voortaan meer aandacht zou kunnen besteden aan handhaving van de Binnenvaartwet. De enigen die deze taken zouden mogen overnemen waren geaccrediteerde bedrijven. Dit hele proces van overdracht heeft wel 10 jaar geduurd. Het



Vanuit de vestiging in Denia wordt het gehele Middellandse Zeegebied bediend

gaat in de branche om continuïteit, kwaliteit en integriteit. Je hebt dus goede handhaving nodig. Controle op veiligheid is daarbij een belangrijk aspect.

### Eerste particulier bureau

Selles & van Dijk Experts werd eind 2013, als eerste particuliere bureau, tijdens een feestelijke bijeenkomst door de ILT gemandateerd voor het afgeven van certificaten voor de binnenvaart. Tijdens deze bijeenkomst kregen twee andere partijen ook dit mandaat. Met het afgeven van het mandaat werden namens de minister van Infrastructuur en Milieu alle certificerende werkzaamheden van de ILT definitief overgedragen aan marktpartijen. En laat een van de twee andere partijen nou Register Holland zijn. Toeval bestaat niet. “Wij hadden al een intentieverklaring ondertekend voor de overname van Register Holland en drie weken na de accreditatie was de overname een feit en verhuisde het kantoor van Register



Register Holland certificeert zowel in zee- als in binnenvaart, zoals dit binnenvaartschip de Linda

Holland van Enkhuizen naar Steenwijk. Daar hadden we net een eigen, groter kantoor betrokken.”

### **Certificerende werkzaamheden door Register Holland**

Inmiddels zijn alle certificerende werkzaamheden ondergebracht bij Register Holland. Dat is wel zo duidelijk voor opdrachtgevers. Register Holland voert immers al jaren veiligheids- en casco-inspecties uit voor het verkrijgen van o.a. het Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen (CVOR), voor het Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenvaartschepen (CBB) en voor het Certificaat van Goedkeuring ten behoeve van ADN schepen (CVG). En dankzij het mandaat mogen ze ook zelfstandig certificaten afgeven. Dat is een van de voordelen van het mandaat voor scheepseigenaren: die mogen nu zelf kiezen bij wie zij het certificaat aanvragen. Alle particuliere instellingen moeten zich natuurlijk houden aan strenge regels die zijn opgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Daarin staat onder meer hoe informatie tussen de klassenbureaus, keuringsinstanties en ILT wordt uitgewisseld en hoe het toezicht op de certificerende bureaus is geregeld. Want de ILT blijft eindverantwoordelijk voor de onderzoeken van de binnenvaartschepen en de afgifte van de binnenvaartcertificaten.

### **Nieuwe verplichte keuringen**

Er is een nieuwe Binnenvaartwet die nogal wat gevolgen heeft voor scheepseigenaren. Zo moeten volgens die

nieuwe wet vanaf 1 januari 2019 ook pleziervaartuigen langer dan 20 meter en werkvaartuigen een certificaat hebben. Zelfs pleziervaartuigen die korter zijn dan 20 meter, maar waarvan het product van de lengte, breedte en grootste diepgang meer dan 100 meter bedraagt, zijn daartoe verplicht. Rob van Dijk: “Wordt het certificaat na eind 2018 aangevraagd, dan moet het schip voldoen aan de eisen voor een nieuw schip. Die eisen zijn een stuk zwaarder. Als eigenaren verstandig zijn, wachten ze niet te lang met het aanvragen van de keuring. Stel dat straks alle eigenaren tegelijkertijd het certificaat aanvragen dan zou de afgifte van het certificaat zomaar langer kunnen duren. Zonder geldig certificaat aan boord mag je niet varen. Daarom adviseren we schippers zich op tijd te melden voor een keuring.”

### **Certificering werkvaartuigen vanaf 2019**

“Over het wel of niet certificeren van drijvende werktuigen is er overigens nog veel onduidelijkheid bij weg- en waterbouwers. Eigenaren die twijfelen of deze regel op hen van toepassing is, mogen ons gerust bellen. Wij kunnen heel snel aangeven of een werkvaartuig gecertificeerd moet worden of niet.”

### **Caso- en veiligheidskeuringen**

Op de vraag wat een inspectie inhoudt, antwoordt Rob: “Je moet je voorstellen dat een scheepsexpert bij een veiligheidsinspectie de uitrusting aan boord, de veiligheidsmiddelen en de machinekamer controleert. Bij een

casco-inspectie inspecteert de scheepsexpert visueel het casco en doet een diktemeting. Ook worden o.a. anker, ankerketting, roer, afsluiters en schroefas geïnspecteerd. Aan de hand van een checklist controleert de scheepsexpert daarnaast of het schip aan de eisen voldoet die door de Binnenvaartwetten worden gesteld. En zijn er geen tekortkomingen meer dan wordt een nieuw certificaat afgegeven. Zijn er wel gebreken, dan krijgt een schip een voorlopig certificaat met een beperkte geldigheidsduur en moet de eigenaar zorgen dat de gebreken snel opgelost worden. Zonder certificaat mag een schip niet varen. Ook al is het een passagierschip vol gasten, het wordt aan de ketting gelegd als het technisch defect is of als het certificaat niet meer geldig is. Een certificaat is overigens maximaal zeven jaar geldig, dat van een passagiersschip gemiddeld vijf jaar. Daarnaast moeten scheepseigenaren er natuurlijk zelf voor zorgen dat de technische installaties op orde zijn en blijven.”

### Nieuwbouwschepen

Een traject voor nieuwbouwschepen daarentegen is veelomvatter. Het is van belang om een bureau als Register Holland in te schakelen voor onder meer de tekeningenkeur, tussentijdse inspecties en het bijwonen van de stabiliteitsproef en de proefvaart. Zo'n bureau kan ook de stabiliteitsberekeningen en het certificaat verzorgen. Er valt voor scheepseigenaren veel winst te behalen in het latere keuringstraject, door het bureau tijdig in te schakelen. Natuurlijk kunnen zij tijdens de nieuwbouw ook adviseren over de keuze van het certificaat.

### Taxaties

Alle andere, niet certificerende, werkzaamheden zijn ondergebracht bij Selles & van Dijk Experts en bij v/h Van Geest. Denk daarbij aan expertises, vooropnames en natuurlijk ook taxaties. Want eigenaren van schepen of jachten kunnen een verzekeringstaxatie of een bedrijfseconomische taxatie nodig hebben. Als een schip verkocht wordt, dan is er een andere waardegrondslag van toepassing dan wanneer de eigenaar een financiering of een verzekering nodig heeft of wanneer er sprake is van beslag, onteigening, boedelscheiding, verrekening nalatenschap of een faillissement. Ook dat zijn werkzaamheden die wij verzorgen. Wij bepalen samen met opdrachtgevers voor welk doel de taxatie uitgevoerd moet worden. Een voorbeeld hiervan is de going-concern waarde, die soms nodig is als een schip verkocht moet worden.”

### Trends

“Wij merken dat er meer en meer waarde gehecht wordt aan veiligheid. Dat zie je terug aan het inspectiewerk. Een van de gevolgen daarvan is ook die verplichte keu-

ring voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter die per 1 januari 2019 ingaat. De omstandigheden binnen de branche veranderen bovendien constant. Denk aan nieuwe brandstoffen, aangescherpte milieu-eisen en duurzaamheid. Certificering mag geen rem zijn op al dit soort vernieuwingen. We moeten dan ook voortdurend blijven nadenken over en werken aan veiligheid, toezicht en handhaving. Dat betekent dat we ook nieuwe inspectievoorschriften moeten maken.

En als je naar het werkgebied van Selles & van Dijk Experts kijkt, dan zie je dat het aantal gevraagde taxaties toeneemt. De banken eisen een taxatie, omdat zij iedere drie jaar hun portefeuille onder de loep nemen. Dan moeten ze weten of het onderpand nog wel genoeg waard is. Op een binnenvaarttuig of (de duurdere) plezierjachten kan bijvoorbeeld een hypotheek rusten. Daarom hebben wij een taxatierapport ontwikkeld ten behoeve van een financiering. In dit rapport staat duidelijk omschreven hoe wij tot het getaxeerde bedrag zijn gekomen. We zijn er trots op dat ons rapport inmiddels door alle banken wordt geaccepteerd. Sterker nog, we staan bij enkele banken, waaronder de Rabobank en de Deutsche Bank, op de lijst van aanbevolen bureaus voor het verzorgen van taxaties voor de financiering. Hoe mooi is dat! Dat had ik niet kunnen bedenken toen we zeven jaar geleden in een schuur begonnen. En weet je, we werken nu weliswaar niet meer in een schuur, maar wonen er wel. Tijdelijk, gelukkig. Totdat ons nieuwe huis in Giethoorn gereed is.” <

### Casus: schade buiten schuld om

“Een tijdje geleden werd ik om tien uur 's avonds door de makelaar gebeld. Of ik even direct in de auto wilde stappen om naar de andere kant van het land te rijden. Wat was het geval? Er was een vrachtschip tegen een brug gevaren. Dat schip had een groot constructiedeel geladen waarmee de brug was geraakt met als gevolg dat zowel het schip als het constructiedeel beschadigd waren. Gelukkig had ik collega's ter plaatse die het over konden nemen. Zij hebben diezelfde avond nog de opname gedaan en alles geïnventariseerd. De volgende dag zijn zij de gehele dag in de weer geweest om te meten en het schiptransport te verzorgen. Uit ons onderzoek bleek dat het door Rijkswaterstaat aangegeven waterpeil niet klopte. Je hebt op een kanaal een standaard doorvaarthoogte die door Rijkswaterstaat gegarandeerd wordt. Op andere delen van het kanaal kon het schip wel door varen, dus dat was vreemd. Vervolgens hebben we de hoogte met lasermeters nagemeten om een claim te kunnen neerleggen. Naast het verzorgen van de aansprakelijkheidsstelling hebben we ervoor gezorgd dat het schip onder begeleiding werd teruggebracht naar de laadplaats, dat het constructiedeel kon worden gelost en dat het schip vervoerd werd naar diverse plekken voor de reparaties. Bij een dergelijke schade wordt het certificaat ingenomen, omdat het schip niet meer aan de eisen voldoet. Het schip kon na reparatie door Register Holland worden gekeurd. En pas nadat alles weer voldeed ontving men een nieuw certificaat.”