70 JAAR ASV

DEEL 2 (1986 - 1989)

In de nieuwsbrief van augustus 2015 stond al vermeld dat de Algemeene Schippers Vereeniging 70 jaar bestaat en dat daar de komende nieuwsbrieven aandacht aan besteed zal worden. Als we de gehele geschiedenis van de ASV willen vertellen zal daar echter de gehele nieuwsbrief voor nodig zijn het komende jaar. Dat gaan we dus maar niet doen want, in het heden gebeuren er ook zaken waarvan het van belang is dat de binnenvaart ervan op de hoogte wordt gebracht door de ASV.

De ASV is met de nieuwsbrief, zoals we die nu nog kennen, in 1983 begonnen. De komende nieuwsbrieven zullen we vanuit het archief een aantal artikelen plaatsen die toen in de nieuwsbrieven hebben gestaan. Voor de een herkenning of herinnering omdat ze erbij waren. Voor een ander een leerzaam moment over de geschiedenis van de binnenvaart.

Veel leesplezier!

FLITSLAMPJES

Ondanks sombere prognose's van deskundige aangaande de binnentankvaart, worden er toch regelmatig nieuwe tankschepen opgeleverd. Zo treffen we in een bepaald blad een reportage aan over een pas in de vaart gekomen tanker van ruim drieduizend ton. Een boeiend verslag over een buitengewoon fraai schip. Echt naar de eisen van deze tijd met alle denkbare hulpmiddelen en snufjes. Ook de woning was niet vergeten. Letterlijk een bungalow te water. Een schitterende salon en liefst twee keukens. Alleen over de slaapkamer(s) werd niet gerept. Zou men er misschien van uit gaan dat deze op een dergelijk schip toch geen functie hebben? Juni 1987

Het blijkt te mogen. Televisie kijken tijdens het varen. En dan bedoelen niet door een schipper die z'n vrouw of matroos aan de stuurautomaat gezet heeft en heerlijk onderuitgezakt in de roef voor de beeldbuis hangt. Nee door de schipper – of de matroos – in functie. De R.p.man die een proces verbaal opmaakte tegen een schipper die het werk aan z'n stuurautomaat overliet en zelf het oog gericht hield op Sandra Remer, moest dit document weer verscheuren. Verenig het nuttige gerust met het aangename, zei de politierechter. Toch blijft het een linke zaak. Je zult net zitten te kijken hoe met veel kabaal een stel gangsters elkaar te lijf gaan en dan tot je schrik merken dat er net zoveel kabaal vanaf het voorschip je luisterend oor bereikt, omdat de stuurautomaat er geen erg in had, dat er een collega wat onhandig dwars de rivier over stak. Ook hij volgde net met grote aandacht het gangstergeweld. Beide beeldbuizen door de klap onherstelbaar vernield. Oktober 1988

SPROOKJE

Er was eens een bakje dat met drie andere bakjes in een haven lag. Dat waren zijn broertjes. Ze hadden geen honger, want ze hadden hun buikjes vol met bonen. Toch zei dat enen bakje op een dag: "Ik voel me niet lekker, kijk es, ik ga helemaal scheef liggen. "Er werd een dokter bijgehaald. Die zei resoluut: "Maag leeg pompen". Zouden de boze schippers er soms aan geknoeid hebben? Zei een meneer "kijk eens er zit allemaal water in zijn buik". Het bakje werd op de onderzoektafel gelegd en onderzocht. "Dat kunnen de boze schippers niet gedaan hebben" moest de meneer toegeven toen hij zag wat er werkelijk aan het bakje mankeerde. "We kunnen hem opknappen" zei de dokter. "Ach nee, gooi mij maar op de schroothoop" kreunde het bakje in zijn voegen, "ik voel me toch al teveel op deze wereld". November 1987

In Hengelo stond in een woonkern een tankauto geparkeerd geladen met een of andere stof, de één zei gevaarlijk, de ander zei van niet. Omwonenden tekenden protest aan. De politie wist er niet goed raad mee maar voor alle problemen is een oplossing. Parkeer hem maar aan de havenkade, zei de politie dat is ie uit de bebouwde kom. Dat er dat moment zo'n 30 bewoonde schepen gemeerd lagen doet niet ter zake. Juni 1988

Nu hadden we haar al uitgezwaaid en het beste gewenst met haar verdere carrière en misschien gedacht……. daar zijn we eindelijk vanaf. Maar niks hoor. Doctorandus N. Smit-Kroes die door de achterdeur de Nederlandse politiek verlaten heeft, stapt door de voordeur de Europese politiek binnen. Want het is zo goed als zeker dat Neeli parttime voorzitter wordt van een werkgroep welke in E.G. verband de infrastructuur van het transport gaat onderzoeken en beleidsmatig volgen tot aan het jaar 2000. En gezien wij steeds minder Nederland worden en steeds meer Europa, zullen we Neeli beslist nog wel eens in ons vaarwater tegenkomen. Laten we hopen dat het niet op aanvaringen uitdraaid. Oktober 1989

Zo zien de binnenschippers de problemen in de binnenvaart:

VERGUNNING VAN GRANARIA, BAKKEN GEGEVEN, BRENGEN DE BINNENVAART OM 'T LEVEN.
MAZEN IN DE WET GROOT, MAKEN DE BINNENVAART DOOD.
NEELIE, SLOOPPREMIE MET UW GELD EN GRANARIA IS MACHT, WORDT DE BINNENVAART OM ZEEP GEBRACHT.
GEEN GEOUWEHOER, BLIJF VAN ONS VERVOER.
NEELIE DRAAIT ONS EEN LOER MET DE BAKKEN EN EIGEN VERVOER.

September 1987.

HET VERDRAG VAN ROME EN DE GEVOLGEN VOOR DE EVENREDIGE VRACHTVERDELING

(Het gehele artikel is langer, hieronder zijn de belangrijkste gedeelten opgenomen)
Het verdrag van Rome is tot stand gekomen in 1957, dus drie jaar nadat de Wet Goederenvervoer van kracht werd. Bij dit verdrag richten de verdragsluitende partijen tezamen een Europese Economische Gemeenschap op.
Door het instellen van een gemeenschappelijke markt wil men binnen de gemeenschap een harmonische ontwikkeling bevorderen van de economie waardoor een verbetering van de levensstandaard en nauwere betrekkingen tussen de lidstaten ontstaat.
Teneinde dat doel te bereiken werden enkele voorwaarden op schrift gezet. O.a.:

- a. Afschaffing tussen de lidstaten van de douanerechten.
- b. Invoering van een gemeenschappelijk douanetarief en handelspolitiek.
- c. Verwijdering tussen de lidstaten van hinderpalen voor het vrije verkeer van personen, diensten en kapitaal.
- d. Tot stand brengen van een gemeenschappelijk beleid voor de landbouw.
- e. Tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.
- f. Invoeren van een regime waardoor wordt gewaarborgd dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt niet wordt vervalst.

De voorwaarden onder e en f staan in hoofdstuk 4 van het Verdrag welke over het vervoer gaat, specifiek artikelen 75, 76 en 78.
De E.E.G. streeft naar een vrije markt. Wij als Nederlandse organisatie hebben altijd beweerd dat de toerbeurt bij uitstek de definitie van een vrije markt benaderd en beantwoord aan de bepalingen van 75, 76, en 78 van het Verdrag van Rome, n.l.: Iedereen kan inschrijven ongeacht de nationaliteit en elke verlader betaalt hetzelfde tarief (geen prijs) voor een geleverde prestatie.
Sinds haar oprichting heeft de E.E.G. dan ook geen enkele reden gezien om de toerbeurten af te schaffen integendeel in het voorstel wordt de toerbeurt met name genoemd als een prijs stabiliserend middel.

Februari 1986
STENCILS BINNENSCHIPPERS

Rotterdam, 6 februari 1988
Collega's
Wij hebben u opgeroepen naar deze vergadering te komen om met u de strategie door te spreken inzak Granaria.
Wat zijn de feiten:
Op 21 juni 1987 doet Granaria een aanvraag voor 16.000 ton eigen vervoer met bakje van ca. 600 ton.
Vier maanden overleg tussen bonden en verladers om dit onheil af te wenden levert geen positief resultaat op.
Op 21 september 1987 krijgt Granaria toestemming om te gaan varen. Binnenschippers komen massaal in verzet.
College van Beroep schort vervolgens de beslissing op en wijst hem terug naar de minister op 11 december 1987.
Op 21 januari 1988 besluit Smit-Kroes de beslissing uit te stellen tot minimaal 1 mei 1988.
Na 21 september zijn wij de inmiddels bekende aktie gestart tegen eigenvervoer en beurtvaart. Wij zijn naar Den Haag geweest en er is een "van der Doef-accoord". Alles met de intentie: Granaria mag niet varen. Na 21 januari zitten wij in een patstelling die de minister en de EVO willen laten voortduren tot minimaal 1 mei 1988. Wij zijn van mening dat wij ons niet in een patstelling moeten laten drukken. De huidige aktievorm die dankzij uw aller medewerking prakties volledig was heeft verladers op de feiten gedrukt over de reservefunctie van de schippers.
Onderkend moet worden dat de verladers die nu nog geen overeenkomst hebben getekend er erg veel geld voor over hebben omdat ook voorlopig nog niet te doen. Wij vinden dan ook dat de huidige aktievorm op dit moment geen voldoende resultaat meer oplevert.
Ons staat een geheel andere strategie voor ogen. Één plan dat steunt op drie pijlers.
1. Met onmiddellijke ingang de huidige selectieve boycot opschorten.
2. Mandaat verlenen aan onze voormannen tot een werkweigering van beperkte duur uit te voeren op de beurzen, naar keuze toe te passen. Mandaat is van kracht tot het moment van beslissing inzake Granaria.
3. Krijgt Granaria wederom toestemming om te varen dan verlaten alle partikuliere binnenschippers de zeehavens en komen pas terug als de zaak is geregeld. De schepen kiezen een ligplaats buiten het vaarwater. Er worden geen blokkades gelegd die het vaarwater afsluiten.
Dit plan stellen wij u voor. Het zal een ieder duidelijk zijn dat dit alleen gerealiseerd kan worden als hier een grote meerderheid vóór is. Het plan in tweeën kappen kan niet. Het is één strategie die een samenhangend geheel vormt. Wordt punt 2 of 3 afgewezen, dan blijft de selectieve boycot van kracht.
De binnenschippers

EEN ONGEWONE BRIEF

Onlangs ontving men op het belastingkantoor in Tilburg onderstaande brief:

Mijne heren,
Heden ontving ik het aangiftebiljet voor de inkomstenbelasting van het afgelopen jaar. Helaas moet ik u mededelen dat ik hieraan niet kan voldoen en wel om de volgende reden:

Sinds jaar en dag betaal ik reeds loonbelasting, inkomstenbelasting, onroerendgoedbelasting, personelebelasting, weeldebelasting, straatbelasting, rioolbelasting, alcoholaccijns, BTW, invoerrechten, gemeentelijke leges, overdrachtskosten enz.
Daarnaast wordt van mij regelmatig een brijdrage verlangd van: het leprafonds, het anjerfonds, het bedrijfsfonds, de vakvereniging, de kruisvereniging en natuurlijk Jantje Beton en de Vara speelgoedaktie.

Van mijn bescheiden loontje draag ik tevens bij aan de WW, AOW, WAO en nog veel meer weeën. Ook komt men regelmatig kollekteren voor: het rode kruis, het groene kruis, witte kruis en allerlei andere kruizen. Ik heb mij altijd zorgvuldig gehouden aan de wettelijke regeling inzake de grontwet, de vreemdelingenwet, de bedrijfspensioenwet, de ziektewet, de invaliditeitswet, en de werkeloosheidswet.

Door dit alles weet ik niet meer waar ik leef en of ik nog wel leef. Gedurende mijn hele leven ben ik behoed, bediend, begeleid, beoordeeld, behandeld, bekeurd, belast, beroofd, berecht, berispt, alsmede uitgekozen, uitgemolken, uitgebeend, uitgezonderd, uitgelood, uitgebuit, uitgemaakt, uitgescholden en uitgekafferd.

Het is nu zelfs zover gekomen, dat ik zoveel schulden heb, dat ik niet meer weet wiens eigendom ik ben. Mijn hele leven heb ik doorgebracht, met het invullen van formulieren. Ik heb ontelbare malen verklaard dat ik geboren ben. Ik heb meer dan honderd maal ingevuld dat ik getrouwd ben en wel met dezelfde vrouw. Maar dat wil men kennelijk niet geloven.

Al met al zie ik het niet zo zitten. Ik ben volledig uitgeput en zoals ik reeds in de aanhef van deze brief verklaarde, kan ik dat aangiftebiljet niet meer invullen. Ik hoop dat u begrip kunt opbrengen voor mijn situatie.

Sneeuw en ijs met Oud en Nieuw zijn mooi,
daarna hopen de schippers op snelle dooi.

Het is ons al verschillende malen opgevallen dat er bij de schippers een soort moeheid is opgetreden. Bij verschillende vergaderingen waarbij de mening van de schipper wordt gevraagd, zijn bijna geen schippers aanwezig. De initiatiefgroep heeft al verschillende vergaderingen gehouden en bij elke vergadering werd de opkomst groter. Dat er nu veel schippers aanwezig waren kan niet worden gezegd.
Verder zijn er op het K.S.C.C. bijna iedere week informatieavonden over actuele zaken. Bijv. de WIR-problematiek, huisvestingen op de loopplank, etc.

Op 23 april j.l. was er een openbare vergadering van Noord-Zuid.
Er is gesproken over de moeilijkheden met de lash-bakken. Wat moeten we daarmee? Een moeilijk probleem. Er gaan geruchten dat er al aanbiedingen zijn gedaan achter het bord om. Dat is ook een slechte zaak en voor ons onaanvaardbaar.
In de vergadering is er geen pasklare oplossing voor gevonden. Maar Noord-Zuid en de bonden geven het niet op. Het probleem staat ook op de agenda van het vervoerdersoverleg particuliere binnenvaart-vergadering die op 24 april wordt gehouden.
Hoe dat afloopt kunt u in de volgende Nieuwsbrief lezen.
Noord-Zuid deelde mee dat het fosfaat naar Angis uitgebreid wordt tot 500.000 ton. Dat is een positief bericht.
Helaas geeft het nog steeds moeilijkheden om het zout van Hengelo in het schip te houden. De A.S.V. blijft daar voor vechten dat spreekt voor zich.

We besluiten dit voorwoord met een oproep om als u een aantal dagen op de beurs loopt die vergaderingen te bezoeken die er dan plaatsvinden. Uw organisatie stelt uw mening op prijs, want we zijn tenslotte bezig om de positie van de binnenvaart te verbeteren. Iedere schipper heeft daar zijn eigen mening over en die willen we graag van u horen.
Bovendien is het ook belangrijk dat u zelf op de hoogte blijft van alles wat er afspeelt.
Wij blijven ons best doen voor de schippers, maar dat lukt alleen met uw hulp.

B. v.d. Berg

REDE, uitgesproken door dhr. A. Boere, voorzitter van de Algemeene Schippers Vereeniging tijdens de jaarvergadering 1987

Dames en heren,
Allereerst wil ik U van harte welkom heten op onze jaarvergadering. Voor degene die ik nog niet gezien heb dit jaar, wens ik alsnog een voorspoedig 1987 en wat belangrijker is een goede gezondheid.

Graag wil ik een aantal punten de revue laten passeren wat er het afgelopen jaar is gebeurd. Vorig jaar om deze tijd zaten wij midden in de discussie rondom de beleidsnota van de Commissie Binnenscheepvaart. Deze is ondanks alle problemen toch gereed gekomen en overhandigd aan de toenmalige staatssecretaris.
U zult zich afvragen wat er inmiddels met de beleidsnota is gebeurd. Dat vraagt het bestuur zich ook af, waarschijnlijk ligt er al een dikke laag stof op.
Na het opstellen van de beleidsnota heeft de Commissie Binnenscheepvaart het Zand en Grind probleem weer op de agenda geplaatst. Dhr. Roozemond, voorzitter van de Commissie Binnenscheepvaart, zag na onderling overleg dat de mogelijkheid aanwezig was om alle partijen op één lijn te krijgen. Helaas is het nooit tot uitspraken gekomen, want inmiddels is de Commissie opgeheven.
Eenzijdig weliswaar door de Minister van Verkeer en Waterstaat maar dat doet niets af van het feit dat de Commissie niet meer bestaat.

Verder is er dit jaar veel werk verricht in diverse andere commissies. O.a. de Bevrachtingscommissie waar de tarieven en voorwaarden zijn bijgesteld. De mensen die U daarin vertegenwoordigen hebben daar veel werk aan besteed om uw belangen te behartigen.
Ook in het W.B.R. en het W.B.A. is er het een en ander gebeurd. Zoals U weet wordt daar het ligplaatsenbeleid en bijv. de drinkwater voorziening voor de schippers besproken.
In Rotterdam wil men de waterboot minder laten varen i.v.m. de bezuinigingen van het drinkwaterbedrijf.
Men wil daarvoor in de plaats meer onbemande tappunten gaan maken. Geen gunstige ontwikkeling ons inziens.
Dan is weer samen met de andere organisaties een bietencampagne georganiseerd. Gevreesd moet worden dat volgend jaar de fabriek te Breda afziet van de binnenvaart.
De A.S.V. heeft in het vooroverleg om een tariefsverhoging gevraagd maar de andere organisaties vonden dat het niet goed genoeg onderbouwd was en zagen daarom geen aanleiding om om een tariefsverhoging te vragen.

Dit jaar keken we ook met spanning uit naar de verkiezingen. Vol verwachting hoopten we op een nieuwe regering maar het draaide uit op een teleurstelling. Geen staatssecretaris meer op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Minister die aan haar tweede ambtstermijn begint en nog kouder en harder overkomt dan in haar eerste termijn. Zij lijkt nog minder binnenvaart gezind dan ooit. Dat is weer overduidelijk gebleken bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. De binnenvaart is

weer eens de dupe van het wanbeleid. Enkele voorbeelden moeten wij hier noemen zoals sluiting Oesterdam en de sterke stroomsnelheden op het Rijn- Schelde kanaal.
Dat is onverantwoord bestuur waar nog bij komt dat zij voorstelt het verplichten van een vaarbewijs niet in te voeren. Hoe moet iemand die geen vaarbewijs heeft de moeilijkheden trotseren die de blunders van Rijkswaterstaat hem opleveren. Of is het een verkapte sloopmaatregel. Waar is de tijd dat zij ons in Den Haag als kamerlid gouden bergen beloofde?

We hebben het 40- jarig jubileum gevierd en even daarna de Dag en Nacht van de Binnenvaart. De A.S.V. was een belangrijke sponsor d.m.v. het beschikbaar stellen van Mevr. Panman als secretaris van de Stichting Promotie Binnenvaart, organisator van deze dag. Dit was voor haar een zware taak omdat zij daarnaast ook nog werk op de A.S.V. had. De A.S.V. heeft zelf ook op deze dag haar visitekaartje naar voren gebracht. Natuurlijk in de hoop dat we hiermee ongeorganiseerde schippers binnen onze vereniging zouden krijgen.
We moeten eerlijk zeggen dat het resultaat bedroevend mager is. De A.S.V. heeft veel leden die honkvast zijn en al vanaf de oprichting lid zijn. Voor deze leden breekt de tijd aan om te stoppen met varen en van een welverdiende rust te gaan genieten. Dat deze leden weggaan valt onder een natuurlijk verloop. Daar is niets aan te doen maar daar moet wel nieuwe aanwas van jonge schippers tegenover staan. En we kunnen het niet vaak genoeg zeggen er blijven te veel schippers aan de kant staan. Ook een zusterorganisatie heeft aan de weg getimmerd om nieuwe leden te winnen. Zij hebben dit geprobeerd door veel schippers enige documentatie toe te zenden. De documentatie is prima verzorgd maar toch willen wij een kanttekening maken. Het lijkt er op dat maar één organisatie de zaken waarneemt en dat is niet het geval. De meeste zaken zijn een product van gezamelijk overleg van de organisaties.

Zoals gebruikelijk komt ook het punt kantoor weer aan de orde. Het laatste half jaar stond het team onder grote druk. Het bestuur heeft toch gemeend om te blijven proberen team te draaien. Maar we moeten U er op wijzen dat in de naaste toekomst de bestuursleden het niet meer op kunnen brengen om hun schip tegen de kant te leggen. Het is niet niets als een bestuurslid zijn schip minstens een maand stil moet leggen. Dat vraagt enorme financiele offers en spanningen. Een schrille tegenstelling als je dan schippers hebt die ongeorganiseerd zijn en het te veel vinden om f 500,-- contributie te betalen.
Daarom zou het bestuur graag over deze problematiek met U van gedachten wisselen. Want ondanks de grote inzet van het bestuur komt de A.S.V. niet goed genoeg over naar buiten toe.

Dan is er nog de koepel. Een opzet hiervoor is op onze jubileum vergadering gelanceerd. Hoe ver zijn wij daarmee gevorderd? We vinden weinig respons. De O.N.S. wijst het af en wil er zelfs niet vrijblijvend van gedachten over wisselen. Wij hadden verwacht dat men het in hun jaarvergadering aan de leden zou voorleggen. Wanneer de leden van de O.N.S. het plan hadden afgewezen hadden wij daar begrip voor op kunnen brengen. Nu is het niet verder gekomen dan de bestuurstafel.
Eén organisatie is er die er wel over wil praten en dat is de St. Nicolaas bond. We komen in de vergadering nog op dit onderwerp terug.

Dan zijn er nog een aantal zaken zoals de internaten. De internaten zijn van het Min. van Onderwijs en Wetenschappen overgegaan naar het Min. van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur. Wat de consequenties van deze gang van zaken zal zijn is ons nog niet bekend.

We horen de laatste tijd dat het weer goed gaat met de binnenvaart. Wij hebben daar toch onze twijfels over. Denk maar eens aan de lange wachttijden op de geordende markten, de te lage vrachten op de vrije markt. Men heeft daar nog slechts een redelijk inkomen door een hoge omloopsnelheid, maar dat gaat weer ten koste van het sociale leven.
Nog niet zo lang geleden zei men, dat de schippers te veel hooi op hun vork hadden genomen, over investeerden, maar nu de economie weer aantrekt moeten we niet te optimistisch worden.
Men gaat aan een belangrijk punt voorbij in de binnenvaart. We hebben op dit ogenblik een goede gemoderniseerde vloot. Maar als je vraagt naar nieuwbouw beneden de 1000 ton dan zegt iedereen dat gebeurt niet meer want dat is niet rendabel.
Dat is een trieste zaak.

Want als we alleen schepen nieuw bouwen van boven de 1000 ton zijn we bezig de dienstverlening van de binnenvaart te beperken. Ook de kleine schepen hebben een essentiele betekenis voor met name de kleine verladers.
Ik wil U voorts er op wijzen dat de huidige sloopregeling reeds zijn negatieve effecten scoort. Zelfs wanneer slechts de helft van de tonnage, welke gesloopt wordt, weer nieuw gebouwd wordt betekend dat een vergroting van de capaciteit.
Wij blijven er dan ook tegen dat de schipper moet gaan betalen als er geen Europees capaciteitsbeleid komt.

Graag wil ik nu besluiten en overgaan tot de agenda van deze vergadering. Maar dan zou ik een aantal mensen tekort doen. U zult misschien weten dat Mevr. Panman al geruime tijd ziek is.

Door extra inspanning van diverse bestuursleden en door grote inzet van onze jongste medewerkster Gea Gankema zijn we er in geslaagd om het werk wat gedaan moet worden op te vangen.
U zult begrijpen dat als Mevr. Panman nog veel langer ziek blijft er een vervangende oplossing moet worden gevonden. Maar we hopen dat ze weer gauw in ons midden is.
Ik dank U voor uw aandacht en hoop dat we een goede en plezierige vergadering zullen hebben.

Contact met de leden

Toen op 21 september van het vorig jaar de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, district West, aan Granaria een inschrijving tot oneigenlijk eigen vervoer verleende, sprak een al wat oudere schipper de profetische woorden: "Dit is oorlog, dit is bloed aan de paal!" Iedereen tot ver buiten de kring van de binnenscheepvaart weet nu dat het geen zotteklap was. Het is oorlog en er zijn gewonden gevallen. Er is bloed gevloeid. En van een minister, waarvan verwacht mocht worden dat ze deze escalatie kon zien aankomen – regeren is immers vooruit zien? – gaat een beleid uit dat alle gezond verstand te boven gaat.
Wie is deze vrouw die het niet schijnt te raken dat een hele bevolkingsgroep totaal ontwricht raakt? Die gedreven door geldingsdrang een groot deel van het economische leven overhoop gooit?
Zij heeft bewust voor de chaos gekozen. Het kan niet zijn dat de vele tekenen die er op wezen dat er door haar beslissing dramatische dingen zouden gebeuren haar ontgaan zijn. Het waren niet alleen de schippers, maar ook vele anderen, waaronder haar eigen ambtenaren die er op gewezen hebben dat haar manipulaties tot de huidige ellende moest leiden.
Toch nam ze de meest idiote beslissing die maar denkbaar was. Een dergelijk staaltje vriendschapspolitiek zal in Nederland toch maar zelden vertoond zijn.
Een minister zegt tegen iemand: "Jij mag iets gaan doen wat tegen alle recht en redelijkheid, ja zelfs tegen de wet indruist, maar alleen jij mag dat, aan een ander sta ik dat niet meer toe".
Is dat regeren? Is dat beleid? Wanneer de regering aan meneer A een privelege geeft, en dit aan meneer B onthoudt – en dat kan alleen op wettelijke gronden – is het bewijs van wetsverkrachting dan niet duidelijk geleverd?
En hoe is het in godesnaam mogelijk dat een en de zelfde persoon, die de mond vol heeft over overcapaciteit in de binnenvaart, die een sloopregeling verheerlijkt, die ooit heeft durven beweren dat de schippers haar na aan het hart liggen op een dergelijke wijze meehelpt aan de ondergang van die zelfde schippers?
Want het is een valse voorstelling van zaken om te beweren dat Granaria "slechts" 6% aan de beurs zal onttrekken. Ten eerste kunnen we in de huidige omstandigheden nog niet 1% van het ladingaanbod missen, ten tweede hebben de bakken die geen wachttijd kennen, een enorme omloopsnelheid en ten derde zullen andere verladers alles in het werk stellen om de oneerlijke concurrentie te lijf te gaan. Van afbouw van relatie- en zg. eigenvervoer zal geen sprake meer zijn, wel van een enorme toename. Onze ogen zijn nu gericht op de uitslag van het beroep wat we gedaan hebben op het College van Beroep voor het Bedrijfsleven.
Laten we hopen dat we in een volgende Nieuwsbrief een goede boodschap hebben.
Het gaat om ons bestaan als Binnenschipper.

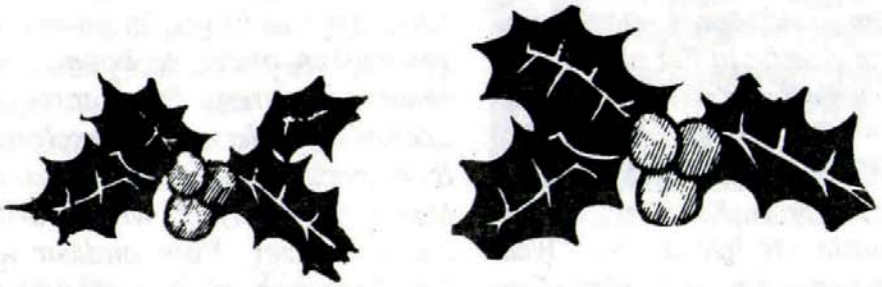
Contact met de leden

Waarom gaan de jaren, als je jong bent, zo vlug, zong Willeke Albert eens. Ik geloof echter, dat de jaren nog veel harder gaan als je tot de ouderen behoort. Het zal andere mensen op rijpere leeftijd ook dikwijls genoeg overkomen dat je bij het ophalen van vroegere gebeurtenissen verbijsterd uitroept: "Hè, is dat al weer dertig jaar geleden?" Ja, zo razendsnel gaat dat. Het is net of het lawaai van de oudejaarsviering nog in je oren nadreunt, als de eerste knallen van de volgende jaarwisseling de – betrekkelijke – stilte alweer aan stukken rijten.
Of we willen of niet, 1989 zit er nagenoeg op. En natuurlijk krijgen we weer de nijging om even achterom te kijken wat er allemaal gebeurd is in het afgelopen jaar.
Ik wou dat dit keer eigenlijk eens niet doen.
In feite is er ook niet zo verschrikkelijk veel gebeurd in de afgelopen twaalf maanden. Het jaar was minder turbulent als de twee jaren die er aan vooraf gingen.
Het suddert allemaal een beetje. We hebben de problemen van '88 meegenomen naar dit jaar '89. Echte oplossingen hebben we tot nu toe niet gevonden.
We nemen alles weer gewoon mee 1990 in.
De oneigenlijke beurtvaart, het oneerlijke eigen vervoer, te lange wachttijden op de schippersbeurzen, de aanhoudende aanvallen op de toerbeurtstelsels, (lees het maar in deze zelfde Nieuwsbrief) en nog zo het een en ander.
Toch.... gaan we met enig optimisme de drempel over.
En dan bedoel ik niet de aderlating die Europese sloopregeling heet.
Nee, er zij gelukkig positievere vooruitzichten. Het begint er op te lijken dat Nederland de binnenvaart gaat herondekken. Hopelijk is het nog niet te laat.
In tegenstelling tot de rampzalige ontwikkelingen in Frankrijk hebben wij nog een redelijk tot goed waterwegennet en een in prima conditie verkerende vloot.
Daar horen ook de oudere schepen bij, waar nog al eens smalend over gedaan wordt.
Veel van die oudgediende – soms zeventig en meer jaren oud – zijn wel voorzien van alle moderne hulpstukken als jeugdige motoren, boegschroeven, alle vereiste navigatiemiddelen tot radar aan toe. Het bedrijfsleven kan er mee uit de voeten.
Ze moeten alleen nog even het zand uit hun ogen wrijven om het voordeel van vervoer over water te zien. Daar zijn ze nu gelukkig voorzichtig mee begonnen. Men kan natuurlijk stellen dat de vrachtauto veel sneller kan vervoeren dan een schip, alleen het uur dat die vrachtwagen in de file staat aan te schuiven, brengt het binnenschip weer een kilometer of vijftien dichter bij z'n bestemming. Geef ons de lading, wij hebben de ruimte, zou een nieuwe slogan voor de binnenvaart kunnen luiden.
Natuurlijk moeten we daar zelf wel met alle kracht aan meewerken.

Met het nieuwe jaar gaat de B.V.B. van start.
De promotie-campagne die door alle organisaties op scheepvaartgebied gesteund wordt. Zo'n eenheid is uniek in Nederland. Daar kunnen zelfs de spoorwegen en het wegvervoer niet tegen op.
Daar kan ook niemand omheen. De binnenscheepvaart moet een begrip worden in Nederland en omstreken. Niet langer dat wat geromantiseerde beeld van een gesloten ge-

meenschap die met klompen aan aardappels uit een pannetje prikt dat op een oliestelletje staat te sudderen.
Onzin zegt u? Dat beeld bestaat al lang niet meer?
Het is nog niet zo lang geleden dat deze beelden op de televisie vertoond werden. Wij hebben het zelf vanuit onze driezitsbank op onze kleurentelevisie gezien. Het binnenschip moet net zo'n vertrouwd beeld worden als de vrachtwagen. Met dat verschil dat de automobilist er niet achter hoeft te staan in de file en geen kwalijke uitlaatgassen hoeft in te ademen als ie wegens het warme weer het zijraampje van z'n auto open zet.

Er wordt vaak beweerd dat de – vooral particuliere binnenvaart – in veel gevallen te duur is en te weinig flexibel.
Ook daar kan binnen het B.V.B. over gepraat worden. Want dat is het bijzondere in de binnenscheepvaart. Verladers en bedrijfsleven hebben inspraak in de vrachtprijzen.
Noem mij een bedrijfstak waar de klant mag meebeslissen over wat ie voor de aan haar geleverde diensten moet betalen. Als de horeca berekent dat een diner van vijf gangen niet meer voor 25 gulden geserveerd kan worden, maakt men er dertig van.
De hongerige klant zegt hooguit "oei" en schuift aan. Hij rent beslist niet naar de gerant om te protesteren.
Bij ons zijn zulke zaken bespreekbaar.
Dat houdt natuurlijk niet in dat we voor afbraakprijzen willen varen en we hebben een hekel aan strijkstokken waar vooral in de vrije markt nogal eens wat aan blijft kleven.
We willen graag een redelijk bestaan, wat ons in staat stelt niet alleen maar te eten, doch ook ons materieel in goede conditie te houden wat de klant slechts ten goede komt.
Dat is mogelijk zonder (vracht)prijsverhogingen, maar dan moet het verladend bedrijfsleven wel meer vertrouwen schenken aan de binnenvaart, waardoor het ladingaanbod toeneemt.
Daar is goede hoop op in het komende jaar.
Hieruit put het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging de moed u allen heel plezierige Kerstdagen toe te wensen en een zeer voorspoedig Nieuwjaar.



Sloop en oud voor nieuw regeling aangenomen

De Raad van Ministers van Transport van de EG heeft op 14 maart j.l. de verordening voor een sloop en oud voor nieuw regeling voor de binnenscheepvaart goedgekeurd.

Reeds op 1 mei 1989 wordt de oud voor nieuw regeling van kracht.
Per 1 januari 1990 kan men zich aanmelden voor de sloopaktie.

Het was een spannende dag in Brussel en lange tijd leek het erop, dat de zaak niet rond kon komen. Tegen de avond bereikte men evenwel toch overeenstemming. De Ministers van Nederland en België maakten een voorbehoud omdat zij het fiat van hun kollega's van andere ministeries nog niet hadden voor de grote bedragen die voorgefinancierd moeten worden.

Inhoudelijk zal de regeling er ongeveer zo gaan uitzien.
Zo zullen de Lid-Staten voor de kleinere schepen een afwijkende regeling kunnen treffen als deze kategorie in sociaal-ekonomisch opzicht in een wat moeilijker positie zit dan de rest van de vloot. De Europese Commissie moet die regeling dan wel goedkeuren. Doet zij dat niet dan vallen automatisch ook de kleinere schepen onder de Europese regeling.

Frankrijk heeft al aangekondigd van deze mogelijkheid gebruik te zullen maken. Men meent daar dat tenminste 25% van de spitsenvloot verdwijnen moet, maar dan zal de termijn voor aanmelding voor sloop ook langer moeten zijn dan in de Europese regeling is voorzien. Wat België zal doen is minder duidelijk, maar de verordening geeft keuzemogelijkheden.

Alle schepen met een certifikaat en/of vergunning die tenminste 1 reis in het afgelopen jaar hebben gedaan, kunnen in principe in aanmerking komen voor een sloopuitkering. Schepen die geen certifikaat of vergunning hebben, moeten tenminste 10 reizen hebben gedaan.

De oud voor nieuw regeling waar de hele aktie in feite mee staat of valt, geldt voor 5 jaar. Daarna moet de Raad opnieuw beslissen of de regeling van kracht blijft of niet.

De eerste 3 jaar zal voor elke toe te voegen ton scheepsruimte ook een ton gelijkwaardige scheepsruimte gesloopt moeten worden zonder dat men daar natuurlijk een sloopremie voor ontvangt. Men kan ook de vastgestelde sloopremie voor een gelijksoortig schip in het sloopfonds storten.

Na deze 3 jaar kan de Commissie na het bedrijfsleven gehoord te hebben, besluiten om de sloopverplichting bij toevoeging van scheepsruimte hoger of lager te stellen.

Het zal u duidelijk zijn dat de ongewisheid met betrekking tot de duur van de oud voor nieuw verplichting de zwakke plek vormt.
Stel dat de Raad na 5 jaar de regeling niet verlengt, dan is een nieuwbouwgolf niet denkbeeldig. Wij moeten dan echter nog wel 5 jaar onze schuld afbetalen, terwijl de overkapasiteit weer toeneemt.
Het was in 1976 toen wij als partikuliere binnenvaart in de Commissie Binnenscheepvaart duidelijk stelden, dat een nationale sloopregeling zonder oud voor nieuw regeling geen enkele zin heeft. Dertien jaar en twee sloopregelingen later heeft ons appèl aan het gezonde verstand sukses. De omvang van de vloot is globaal te beïnvloeden doordat iedereen die scheepsruimte wil toevoegen over de drempel van de oud voor nieuw heen moet.

Die drempel is niet zo hoog als we wilden en is zeker niet zo stevig als wij voor noodzakelijk houden, maar het begin is er.
Organisaties, ambtenaren, politici en staatslieden in vijf binnenvaartlanden en in Brussel zijn overtuigd geraakt van de noodzaak. Het was kantje boord, maar de klus lijkt geklaard. Meer evenwicht in vraag en aanbod moet een beter rendement tot gevolg hebben. Dat zal in de eerstkomende vijf jaar blijken.

Tot slot nog dit.
Dit enorme karwei van praten, overtuigen, manoeuvreren en doorduwen was nooit rond gekomen zonder de enorme inzet van enkele mensen die op verschillende niveau's aan het werk waren.
Dit werk en deze inzet van bijvoorbeeld nationale en Europese ambtenaren onttrekt zich veelal aan de waarneming. Zij traden niet op de voorgrond, maar wat zij binnenkamers deden was uiterst belangrijk voor het tot standkomen van met name de oud voor nieuw regeling.

Red.