70 JAAR ASV

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

Over de bemanningsvoorschriften is heel wat te doen. Er worden heel wat vergaderingen aan gewijd, waar men het –zo is te doen gebruikelijk- niet met elkaar eens. De ene partij vindt dat men het aantal bemanningsleden moet laten afhangen van de tonnagemaat van het schip, -boven 1000 ton een matroos erbij- anderen (w.o. de A.S.V.) voelen er meer voor de bemanningssterkte te laten afhangen van de scheepslengte. B.V. tot 70 meter: 1 schipper en 1 matroos (of 1 vrouw). Langer dan 70 meter: 1 schipper, 1 vrouw en 1 matroos. Men bepleit de mogelijkheid om bij verregaande technische voorzieningen, een matroos te mogen ruilen voor een boegschroefinstallatie. En gezien een vrouw als volwaardig als een volwaardige matroos geldt, zou men er ook een vrouw voor mogen inleveren. Nu hebben we horen luiden dat er zelfs spitsenschippers zijn die we voor zo'n ruiltje voelen…..
November 1984

Steeds vaker wordt er bij het aanbieden van een reis op de schippersbeurs de eis gesteld, dat een deel van de laadruimte (onder de roef, onder het voorherft) moet worden afgeschot. Over hoeveel precies, is niet iedereen op de hoogte. En nu we het toch over hoogte hebben: Bij minder dan 2 meter hoogte, geldt een diepte van twee meter. Bij meer dan twee meter, mag men tot drie meter gaan.
Januari 1986

Er komen bomen in het Rotterdamse havengebied. Dat houd de wind en de stof tegen en geeft de haven een wat minder kille aanblik. Jammer dat men bij de Rozenburgsluis ook niet op dat idee gekomen is. Het zou er inderdaad wat menselijker uitgezien hebben dan al die stompzinnige halfronde betonzuilen die daar de wind moeten tegenhouden. Je vraagt je af uit welke hoek de wind waaide toen dat halfzachte besluit genomen werd.
Augustus 1985

Al varen de meeste particuliere schippers "overal" naar toe, toch is er altijd een bepaald gedragspatroon geweest. Schippers die uitsluitend binnenland "doen" anderen zoeken het meer in zuidelijke richtingen en een groot deel zoekt het "hogerop" en varen meestal naar Duitsland. Toch is het juist deze categorie die jaren geleden de binnenlandse vaart als ook het varen naar België wat medelijdend aanzagen, maar zich nu regelmatig op de schippersbeurzen bevinden en met een zekere belangstelling de reizen op de borden bezien en soms zelfs –per ongeluk- zo'n reis aannemen. Zou er dan toch een stimulerende werking van de geordende markt uitgaan.
November 1984

JAARVERSLAG 1983 VAN DE ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Eerste alinea en opsomming onderwerpen.

Ondanks dat de binnenvaart in 1983 een slecht jaar heeft gekend is dat niet te merken aan de vereniging. Integendeel zelfs; de vereniging heeft dit jaar weer een aantal nieuwe leden in kunnen schrijven. Dus de verwachting dat de afsplitsing ledenverlies zou opleveren is dus niet uitgekomen. Er is zelfs nagenoeg geen verloop van het ledenbestand geweest. Het totaal aantal leden bedraagt nu 318, welke allen regelmatig hun contributie betalen. Het secretariaat heeft aan het begin van dit jaar de wanbetalers van drie jaar uit het ledenbestand gehaald, vandaar het ogenschijnlijk lage aantal.

Mervrouw Panman, onze nieuwe medewerkster is haar werk vol enthousiasme begonnen en is reeds goed ingewerkt. Ze heeft geen problemen met de verschillende bazen uit het team. Het team functioneert ondanks ontbreken van de juridische hulp van het servicecentrum, kennelijk tot tevredenheid van de leden. Er zijn tenminste geen klachten gekomen of opzeggingen uit ontevredenheid. Wel is gebleken dat het teamwerk ontzettend tijdrovend is, doch leerzaam. Vele zaken zijn tot een goed einde gebracht voor de individuele schipper, al is het wel opgevallen dat met iets meer zorgvuldigheid van de schipper, zaken voorkomen hadden kunnen worden.

Lijst van onderwerpen die voorkwamen in het jaarverslag van 1983:

- Zand- en grindvaart
- Noord-Zuidvaart
- Rijnvaart
- Zesbaksduwvaart
- Bietenvaart
- Kolenvaart
- Beurtvaart
- Slopen
- Commissie Binnenscheepvaart
- Bevrachtingscommissie
- Sociale Commissie Binnenschippers

BEVRACHTERS

Zoals over zo veel Nederlanders, worden ook over bevrachters grapjes gemaakt. Zij zouden als ze met een schipper onderhandelen over een vrachtprijs en voorgeven hierover met hun opdrachtgever te moeten bellen, alleen maar –voor de schipper onverstaanbaar- wat in de telefoon mompelen en dan met een stralend ja of een somber nee weer tevoorschijn komen. Maar dat zijn kletspraatjes. Makelaars in Scheepsvrachten zijn beëdigde mensen en houden zich niet met schijnvertoningen op. In de geordende markt –E.V. en N.Z.- is de taak van de bevrachter vrij eenvoudig. De tarieven liggen vast en hij kan soepel z'n charter invullen. Een wederzijdse handtekening, een –meestal vriendelijk- babbeltje met de schipper en het contract is gesloten.

Gecompliceerder ligt het op de vrije markt. Daar wordt nogal eens flink touwgetrokken over de vrachtprijs en deszelfs voorwaarden. Dan is de bevrachter nogal eens het wrijfhout tussen de schipper en de verlader. O, de bevrachter wil best een beetje meer betalen hoor, maar zie je, hij moet rekening houden met z'n cliënt… Een minder aardig trekje van sommige bevrachters is, dat ze de schippers tegen elkaar uitspelen. Tsja, als je die reis niet wil doen voor die prijs…., ik kan genoeg anderen krijgen. Komisch is dat de bevrachter in veel gevallen geen naam meer heef, als een schipper tegen z'n collega over de bewuste man spreekt. Dan wordt het een iemand in de derde persoon enkelvoud. Ja, "hij" wou me zoveel geven voor die reis naar Unteldebuntel, maar ik zei dat "hij" er minstens een mark bij moest doen en toen zei "hij"….. Waarschijnlijk is zo'n schipper bang dat z'n buurman er met de reis vandoor gaat, alsof deze geen uur in de wind ruikt wie "hij" is.

Ernstige conflicten tussen bevrachters en schippers komen hoogst zelden voor. Het is wel eens gebeurd dat een bevrachter dreigend zei: van mij krijg je geen reis meer, waarop de schipper terugkaatste: jij bent gelukkig niet de enige… Maar ook hier wordt de soep heel wat heter opgediend dan genuttigd.

Ondanks het feit dat –zoals hierboven reeds vermeld- de toerbeurt voor een bevrachter toch erg gemakkelijk is en hem heel wat werk bespaard, is hij geen voorstander van dit systeem. Misschien is het z'n eergevoel als makelaar te na, omdat er in een toersysteem zo weinig te makelen valt. Daarom toch een woord van lof voor het merendeel van hen die blijmoedig hun taak verrichten. Zelfs binnen de E.V. en de N.Z. Want het is toch wezenlijk waar zo: De bevrachter kun je niet missen, geen reis. September 1984

Schipperke

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Leeuwenstraat 13 - 3011 AL Rotterdam - Tel. 010 - 11 24 33/14 85 85 - Telex 23620

NIEUWSBRIEF

No. 1 - jan. 1986 - 4e jrg.

VOORWOORD

Het is 1986. De A.S.V. viert dit jaar zijn 40 jarig jubileum.
Kort na de oorlog begonnen als de organisatie die zich richtte op vooral de kleinere schepen, is ze nu de kleinste zelfstandige binnenvaart vereniging.
Het was een slopende tijd die 40 jaar. Tal van schippers hebben hun schip tot oud ijzer zien verschroten. Niettegenstaande dat bestaat hun bond nog steeds. Tegen alle verdrukking in tracht de A.S.V. haar bestaansrecht waar te maken.

Tijdens de laatste jaarvergadering zijn de belangrijkste uitgangspunten van de schippers op een rijtje gezet en door de leden bekrachtigd. Deze beleidspunten zijn nog ouder dan de vereniging zelf. Toch is het nu net als vroeger zaak om te waken dat ze overeind blijven.
Dogma's wordt er gezegd.
Overleving zegt de A.S.V. Wie van zijn principes afwijkt komt op een hellend vlak.

Wanneer de A.S.V. op zijn standpunt blijft staan, gaan wij verder zegt men en zal in de toekomst de A.S.V. een roepende in de woestijn zijn.
De A.S.V. is daar niet bang voor. Wanneer wij mede een nota opstellen voor de binnenvaart zal ze moeten beantwoorden aan de principes welke leeft onder de schippers.
Eenheid in de binnenvaart hangt niet af van overeenstemming tussen organisaties. Ook in 1986 zal de A.S.V. uw belangen, de belangen van de schippers verdedigen.

Op de bestuursvergadering van 1 februari heeft het bestuur dan ook de nieuwe taken verdeeld. Zij heeft namelijk volgens de niiewe statuten, een voorzitter uit haar midden gekozen en tevens de andere functies ingevuld:

Voorzitter	Dhr. A. Boere m/s "Leny B"
Vice Voorzitter	Dhr. J. Krol m/s "Idole"
Secretaris	Dhr. J. Strijker m/s "Explorer"
2e Secretaris	Dhr. C.A. Ooms m/s "Volharding"
Penningmeester	Dhr. P. Markusse m/s "Aisance"

Uiteraard worden deze mensen krachtdadig bijgestaan door de overige bestuursleden.
De A.S.V. wenst u verder een goede vaart in 1986.

C.A. Ooms

De A.S.V. Nieuwsbrief verschijnt maandelijks of vaker naar behoefte en wordt toegezonden aan A.S.V.-leden en -relaties

Redactie:
Algemeene Schippers Vereeniging
Leeuwenstraat 13 - 3011 AL Rotterdam - Tel. 010 - 11 24 33/14 85 85 - Telex 23620

CONTACT MET DE LEDEN

Van een goed A.S.V.-bestuurslid wordt verwacht dat hij – of zij – alles in het werk stelt om propaganda voor de vereniging te maken en nieuwe leden werft. De aanwas van nieuwe leden is van levensbelang voor elke vereniging omdat er nu eenmaal een natuurlijk verloop is. Schippers gaan met pensioen of doen mee aan bedrijfsbeeindiging. Leden die uit ontevredenheid weglopen, komen gelukkig de laatste jaren nauwelijks meer voor. Toch moeten we onversaagd doorgaan met het aantrekken van verse krachten om de vereniging sterker te maken en daarmee de stem van de binnenschipper krachtiger te laten klinken. Een van de vragen die door aspirantleden nogal eens gesteld worden is: Wat doet die A.S.V. nou eigenlijk voor de schippers. Eigenlijk bedoelt men: Wat doet het bestuur voor de leden. En dan ga je maar weer alle dingen opsommen die bestuursleden plegen te doen. Het frequent houden van bestuursvergaderingen. Het dagelijks bemand houden van het kantoor, waar de leden altijd terecht kunnen. Het zo goed mogelijk oplossen van problemen waar men mee worstelt. Het geven van voorlichting. Het zo efficiënt mogelijk samenstellen en verzorgen van nuttige informatie in de Nieuwsbrief . . . en natuurlijk het bezoeken van een groot aantal commissies waar we met vuur en zonodig te zwaard de belangen van de particuliere binnenvaart verdedigen. Er is sinds o.g. een jaar een zeer belangrijke commissie bijgekomen. Het V.P.B. (Vervoerders-Overleg Particuliere Binnenvaart).

Eigenlijk kan men het beter een Werkgroep noemen. De drie organisaties en de toerbeurtver. Noord-Zuid, zijn er in vertegenwoordigd. Het secretariaat wisselt per drie maanden, en berustte het laatste kwartaal bij de A.S.V. Het aantal afgevaardigden per vereniging is niet vast omlijnt, doch is meestal drie tot vier. Het grote belang van het V.P.B. is, dat de schippersorganisaties een serieuze poging doen om het over belangrijke zaken eens te worden en die eensgezindheid naar buiten uit te dragen. Uiteraard zijn er een groot aantal zaken, waar b.v. de O.N.S., de Federatie, de A.S.V. of N.Z. genuanceerd over denken. Maar voor het eerst staat voorop: Waar kunnen we elkaar in vinden. Een aarzelent begin van een eensgezindheid waar men van bepaalde zijde beslist niet gelukkig mee zal zijn. Doch waar wel terdege rekening mee gehouden zal worden. En willen we ooit met enig succes onze belangen verdedigen, dan zal het toch die kant uit moeten. Daarom is het dubbel jammer dat er nog altijd een grote groep particuliere schippers zijn die ook nu weer aan de kant staan. Want ook het V.P.B. kan pas goed tot haar recht komen als zij zich gesteund weet door de hele part.binnenvloot.

EVOLUTIE IN DE BINNENVAART

TUSSEN SCHELDE EN LA MANCHE

Het is al weer een paar jaar geleden, dat het eerste "grote" schip vanuit België de Franse grens overschreed. Het was een z.g. Dortmunder 67 meter lang 8.20 m. breed. Als we nu een voorlopige balans opmaken, springt een conclusie keihard naar voren. Een klein deel van Frankrijk is technisch in staat schepen tot 1300 ton op haar wateren te ontvangen, maar economisch absoluut niet. De reizen naar Frankrijk toe, zijn voor de grotere tonnematen aantrekkelijk en soms zelfs bijzonder lonend. Maar eenmaal leeg, is er voor deze schepen zeer weinig perspectief. Is de wachttijd voor een vijfmeterschip al veel te lang, zo o.g. drie weken, voor de grotere tonnages is acht tot tien weken leeg op toer staan eerder regel dan uitzondering. En dan nog moet een schip van 900 ton genoegen nemen met twee spitsenpartijtjes, 5 tot 600 ton. Begrijpelijk dat de meeste schepen na leegkomst direct rechtsomkeer maken.

Er zijn voor dat geringe ladingaanbod voor grote schepen wel enige redenen op te geven. Ten eerste is het gebied waar zij kunnen opereren (nog) relatief zeer klein. De voornaamste plaatsen die zij kunnen bereiken, vormen geen indrukwekkende lijst. Bethune, Vallennes, Douai, Rijsel en als enige zeehaven Duinkerken. Ten tweede, ontbreekt het in dit vaargebied ten enemale aan massagoed. In Duinkerken komen wel enkele zeeschepen binnen, maar wat zij aanbrengen: kolen, ertsen etc. is voor binnenlandse bestemmingen en daar komen geen buitenlandse schepen aan te pas. Echte transito overslag, zoals in Rotterdam en Antwerpen kent men er nauwelijks. De exportreizen zijn voor het grootste deel producten van het land zelf. Voornamelijk granen, wat kunstmest en natuurlijk veevoeders. IJzer en staalproducten staan – vooral de laatste jaren – op een laag pitje.

Ook het vervoer van metrorijtuigen, schijnt helemaal te zijn stopgezet, al-

JAARVERSLAG 1983 A.S.V. (vervolg)

Commissie Binnenscheepvaart:
Deze commissie is inmiddels weer op gang gekomen onder voorzitterschap van de hr C.L.M. Roozemond, een man die uit de Binnenvaart voortkomt en dus enige ervaring heeft met de schipperij. De verladers en makelaars zijn echter tot nu toe nog niet verschenen. Zij vinden dat de onderwerpen in andere commissies ook besproken kunnen worden. De Reders echter doen wel mee, doch schijnbaar enkel om dwars te liggen. Inmiddels zijn er toch adviezen uit m.b.t.:

a. de kostprijsberekening voor grotere schepen
b. bedrijfsbeëindigingshulp
c. borgstelling van de gasolie in België.

Bevrachtingscommissie:
De veelheid van problemen welke op deze Commissie toekomen is te veel om hier op te noemen. Het schijnt dat alle moeilijkheden van de vrije markt binnen dit forum opgelost dienen te worden. Er zijn enkele zaken wat bijgeschaft zoals:

a. de nieuwe ijsrisicoregeling welke in voorgaande jaren niet goed functioneerde.
b. het omvaartarief binnenlands is op bepaalde bestemmingen aangepast.
c. het omvaartarief via buitenlandse plaatsen is herleid en heeft nu een andere structuur.

Voorts is er voor constructie en lading welke speciale voorwaarden behoeven, een blokvracht systeem ontworpen.

Sociale Commissie Binnenschippers:
Dit jaar heeft men over de concept-nota "Raamwerk", opgesteld door een werkgroep van de drie Welzijnsinstellingen, veel kritiek kunnen horen. Met name de drie sociaal economische organisaties, hebben het eensgezind afgewezen. De gevolgen van dat Raamwerk zijn zo verstrekkend dat wij het onverantwoord achten om enkel ten bate van subsidie voor welzijnszorg, de schipper zijn thuishaven te ontnemen.
Een gecoördineerd beleid is zinvol als het gaat om basisproblemen, zoals richtlijnen voor gemeentes inzake Gezondheidszorg, Ligplaatsbeleid, voorzieningen voor Water, Licht en Levensmiddelen. Doch het mag nooit zo ver gaan dat de schipper nergens meer thuis is.

Zo zijn er nog talloze andere zaken aan de orde geweest, waarover U in de Nieuwsbrief hebt kunnen lezen.

De Secretaris.

ALGEMEEN

DRIE LETTERS. . .
A. . . S . . . V . . . Drie willekeurige letters, maar niet willekeurig gekozen. Nee, beslist niet. Bij de oprichting, nu ruim zevenendertig jaar geleden werd gezocht naar een naam welke doel en streven van de vereniging duidelijk naar voren bracht. Het werd de Algemeene Schippers Vereeniging. De eerste letter van het embleem staat voor Algemeen. Geen beperking naar godsdienst of politieke gezindheid. Want het gaat immers om de welvaart en het welzijn van de hele particuliere binnenvaart. En die liggen voor katholieken, voor protestanten, voor links of rechtsdenkende schippers op hetzelfde vlak. Al te vaak is een kostbare eensgezindheid in de strijd om een redelijk bestaan verloren gegaan door religieuze en politieke versnippering. En zij die er belang bij hadden verdeeldheid onder de schippers te zaaien, wakkerden het vuurtje maar al te graag aan. Daarom de A. De A, van Algemeen en Allen samenwerken.

In dat licht bezien, is het van belang te weten wat onze organisatie van particuliere binnenschippers zich daarbij voorstelt, wat zij wil, nu en in de toekomst. Het antwoord ligt besloten in de naam van onze vereniging.
De S maakt duidelijk dat het om schippers gaat. De achtergrond daarvan is de overtuiging dat de Schippers, de particuliere in het bijzonder, een eigen plaats hebben in ons Nederlands vervoersbestel. Op die plaats, vervullen zij een belangrijke functie in de samenleving. Die samenleving immers is in al haar geledingen gebaat en zelfs in hoge mate afhankelijk van een goed functionerend vervoersapparaat. Handel en landbouw, kunnen er niet buiten en de industrie zou ten dode zijn opgeschreven, als zij niet

FA. DOORNEBAL

Kampen
Inbouw- en reparatiebedrijf van Scheeps- en Stationaire Motoren

Tel. 05202 - 12980
Werkplaats
Slagersplein 26
b.g.g. 05202 - 12624 of 11920

ALGEMEEN (vervolg)

verzekerd zou zijn van een soepellopende aanvoer van grondstoffen en een betrouwbare verzending van hun producten. Zonder dat is het hele maatschappelijk leven ondenkbaar. Het is duidelijk dat dit vervoer zo goed mogelijk en toch betaalbaar moet geschieden. De Schipper en zijn Schip staan hier borg voor. Uiteraard zijn er meerdere vervoerstechnieken. De spoorwegen, het wegtransport. En al hebben zij op een bepaald punt meer mogelijkheden als het binnenschip, – de auto kan in veel gevallen de goederen dichterbij de cliënt brengen en is vaak makkelijker op te lossen – omgekeerd heeft het schip mogelijkheden die de vrachtauto niet waar kan maken. Denken we in de eerste plaats aan het laden uit zeeschepen welke op stroom liggen. Daarnaast kan een gemiddeld binnenschip een veelvoud laden ten opzichte van een vrachtauto. Dit is vooral van belang voor ontvangers van grondstoffen. Vaak immers liggen een groot aantal schepen bij een bedrijf op lossing te wachten. Zou al deze lading in vrachtwagens zitten, dan was de zaak niet meer te overzien. Het schip is dus belangrijk, evenals de schipper die het bevaart. Maar om schip en schipper goed te laten functioneren, is het van groot belang, als men zich verenigd. Vandaar die V.

Wij geloven namelijk dat schippers niet buiten bundeling van krachten kunnen. Niemand kan op eigen houtje bestaan. Zeker niet in de huidige ingewikkelde maatschappij. Dat geld te meer voor een groep mensen, die uit de aard van hun bedrijf zo zeer op zichzelf zijn aangewezen.
De particuliere binnenvaart bestaat voor het overgrote deel uit eenmansbedrijven. Schippers handelen hun eigen zaken zelf af. Zij richten hun handel en wandel naar eigen goeddunken in. Dat is de charme van het zelfstandig ondernemer zijn. Dat doet niets af aan het grote belang om dingen die gemeenschappelijk gedaan kunnen worden ook inderdaad samen te doen. Helaas is nog lang niet elke schipper daar ten volle van overtuigd. Men ziet het belang van een vereniging niet in. Dat is te betreuren. Onze hele samenleving is immers uit belangengroepen opgebouwd? Groepen spreken met elkaar, groepen wegen hun belangen tegen elkaar af en soms bestrijden ze elkaar, waarbij de groep die het hechts verenigd is, de hoogste ogen gooit. Ook schippers moeten vaak onderhandelen en strijd leveren om overeind te blijven. Met verladers, met de overheid. Een schipper als eenling is in deze arena een zielig figuur, men ziet hem niet eens staan. Daarom kunnen particuliere schippers niet zonder een krachtige organisatie. Een vereniging die, met hen, voor hun belangen opkomt. De A. . . S. . . V. . . is zo'n Vereniging.

PERSBULLETIN

DE E.S.O. WAARSCHUWT SCHIPPERS TEGEN DHR. JEAN POTEAUX

De Europese Schippers Organisatie ziet niets in de voorstellen die verzekeringsagent dhr. Jean Poteaux uit Douai aan een aantal schippers in een rondschrijven heeft gedaan.
Alle diensten die hij bieden wil zijn zonder meer mogelijk binnen de huidige systemen.
De aktiviteiten die dhr. Poteaux ontwikkelt kunnen alleen maar tot verdeeldheid leiden in de binnenscheepvaart.
Dhr. Poteaux wil een kommerciële europese organisatie oprichten met agentschappen in de verschillende landen. Deze organisatie zal de naam dragen "Association Communautaire Europeenne de la Navigation Fluviale". Reders, partikulieren, verladers en bevrachters zullen er in deel kunnen nemen.
Het vervoer wat men zal kunnen bemachtigen wordt door aangesloten binnenvaartondernemers verricht, uiteraard buiten de bestaande toerbeurten om. Deze toerbeurten draagt dhr. Poteaux echter geen kwaad hart toe en hij wil ze ook niet kwijt want wanneer de Associatie tijdelijk geen werk heeft moeten haar leden weer op de toerbeurten kunnen komen.

De E.S.O. meent dat de partikuliere binnenscheepvaart, meer nog dan tot nu toe, zou moeten samenwerken om voldoende tegenwicht te kunnen bieden aan weg- en vooral het zwaar gesubsidiëerde spoorvervoer.
Betere afstemming van de binnenvaarttarieven met als basis de kostprijs van vervoer is zeker noodzakelijk. Ook de voorwaarden waaronder het vervoer per schip plaatsvindt zijn thans in de verschillende landen nog te verschillend.