70 JAAR ASV

Deel 3

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

Uit oude de nieuwsbrieven 1990-1994

Spertijden. Nagenoeg iedere schipper weet de betekenis van dit fenomeen. Het ongehinderd doorstromen van het wegverkeer, tijdens spitsuren, zo heet het officieel.
Voorwaar een loffelijk streven, van diverse gemeenten die deze, voor de schipper, discriminerende regeling zal toe passen.
Loffelijk, voor de weggebruiker. Vreemd is het, dat diezelfde gemeenten het geen probleem vinden om in diezelfde spitsuren grote vuilniswagens te laten rijden, die stapvoets de ene straat na de andere doorschuifelen tijdens hun nuttige werkzaamheden en daarbij het verkeer behoorlijk vertragen.
Januari 1990

“En mijne heren waarmee kan ik u van dienst zijn?”

De schippers die bij de EMO op de Maasvlakte moeten laden, worden op het uur besteld door de EMO.

Dit loopt echter regelmatig uit de hand.
De schippers hebben de volgende afkorting bedacht voor de EMO

E = Eventueel
M = Morgen
O = Overmorgen
December 1994

De vliegende politieagent uit Helmond.

Een agent in Helmond met vliegen als dure hobby
Kreeg het voor elkaar, door een goede lobby
Op staatskosten mocht hij van de grond
En vloog lustig in het rond.

Er was één voorwaarde aan verbonden
Boeven moesten boeten voor hun zonden
Dat is geen probleem, elke dag
Minstens één overtreding tegen het gezag.

Maar boven water, is het niet om te huilen?
Geen schipper die het water wou vervuilen.
Hij naar de krant, want dit is geen manier
Hij vliegt juist met zo’n plezier.

Zo gaat dit niet, want de agent uit Helmond
Moet dan weer blijven aan de grond.
Vliegen is dan wel gedaan
En agentje moet de straat op gaan.

Moraal
Nu echter vliegt met elke vlucht
Wel ons belastinggeld in de lucht.
Voor fouten vlieg je naar het VROM
Die legden een goede regeling om
April 1992

“Wij zijn binnenschippers en wij willen een vergunning om een demonstratie te houden, omdat men in een van onze binnenhavens een groot aantal ligplaatsen van ons af wil nemen en dat pikken wij niet”

“Wel dat kan geregeld worden. U hebt recht om te protesteren als men u onrecht wil aandoen. Als ambtenaar kan ik verklaren, dat ik geheel achter u sta. Ook wij hebben van dit recht – dat gelukkig kan in een democratie- meer dan eens gebruik gemaakt.
En met succes kan ik gerust verklaren. Welke datum had u voor uw demonstratie in gedachten?”

“Wij willen op de 25ste een protestmars langs de bedreigde kade maken. Er doen honderden schippers mee.”
“O..eh..hum.. zou het u ook schikken de 24ste uw demonstratie te houden? De 25ste komen namelijk de werklui om de borden met de tekst ‘verboden te meren’ te plaatsen en dan loopt u die mensen zo voor de voeten ziet u…”
Mei 1990.

ESO verlaat vergaderzaal

De vertegenwoordigers van de ESO uit België, Frankrijk en Nederland hebben in een vergadering van de Europese Kommissie (Direktoraat Generaal Transport) geweigerd het agendapunt over opheffing van de toerbeurten te bespreken. Aan deze vergadering namen verder deel: ITV (tankvaart), UNICE (verladers), UINF (reders) alsmede de vertegenwoordigers van de betreffende lid-staten. Eerder had de ESO bezwaar gemaakt tegen een recent werkdocument waarin de opheffing van de toerbeurten als einddoel werd gesteld. Een dergelijk uitgangspunt biedt voor de ESO geen redelijke basis voor onderhandeling.

Opheffing van de geordende markten betekent in feite overlevering van schippers aan de willekeur van verladers en tussenpersonen die dan een volkomen onbeteugelde marktmacht kunnen uitoefenen. Dat is volgens ESO volkomen in strijd met Art. 78 van het Verdrag waarin de Kommissie verplicht wordt bij elke maatregel op het gebied van de vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening te houden met de ekonomische toestand van de vervoersondernemers.

Het kan niet zo zijn aldus de vertegenwoordiging van de ESO dat wij hier in Brussel meewerken aan de ondergang van een belangrijk deel van de zelfstandige schippers, de vernietiging van een noodzakelijke reserve aan scheepsruimte in de zeehavens en het prijsgeven van een aanmerkelijk ladingpakket aan het wegvervoer.

De ESO verwijst de Kommissie dat zij niet heeft willen reageren op voorstellen die de ESO heeft gedaan met betrekking tot het stabieler maken van de totaal ongeordende markten waar schippers zich vaak gedwongen voelen voor dumptarieven en onredelijke bevrachtingsvoorwaarden te vervoeren. Terwijl de Kommissie inmiddels de specifieke problemen waarmee de binnenvaart van oudsher kampt thans erkent, koos zij toch in haar notitie een standpunt dat totaal geen rekening houdt met het binnenvaartbelang. Wij zijn bereid aldus ESO-delegatie op konstruktieve wijze over een gedegen en samenhangend vervoersbeleid te spreken, maar men mag van ons niet vragen mee te werken aan de ondergang van een zeer belangrijk deel van de zelfstandige binnenvaart.

Nadat de ESO-delegatie haar standpunt wellicht ten overvloede aan de voorzitter en de gehele vergadering duidelijk had gemaakt, verliet zij de vergadering.
December 1992

Wij lazen ergens.....

Dat niet één vereniging zonder bestuur kan bestaan.

Dat er kritiek op hun werk mag zijn, maar dat daadwerkelijk meehelpen om de zaak draaiende te houden veel beter is.

Dat het werk van deze mensen niet gemakkelijk is, kunt u uit het onderstaande lezen.

BESTUURSLEDEN:
Als ze vriendelijk een aardig zijn, worden ze gewantrouwd.
Als ze keihard zijn en zakelijk, heten ze dictators.
Als men vindt dat ze weinig uitvoeren, zijn ze waardeloos.
Als ze met iedereen een praatje maken, zijn ze kletsmeiers.
Als ze niet praten, zijn ze verwaand.
Als ze van iedereen belangstelling eisen, zijn het doordrijvers.
Als ze het niet doen, zijn ze ongeschikt voor hun functie.
Als ze hun ogen de kost geven, lopen ze te spioneren.
Als ze wat door de vingers zien, zijn ze stekeblind.

KORTOM: EEN BESTUURSLID MOET ZIJN:
Zo geduldig als Job; Zo dikhuidig als een olifant;
Zo buigzaam als een riet; Zo gevoelig als een kruidje
roer-me-niet, en zo wijs als SALAMO.

BOVENDIEN:
Moeten zij nog kunnen praten als brugmans en....
en.... zwijgen als het graf en...werken als een paard.

TENSLOTTE:

DIT ALLES OP BASIS VAN VRIJWILLIGHEID!!!!!!

Efficiënt

Efficiency, daar gaat de binnenvaart nogal mank aan volgens E.V.O.
Er zou dus veel efficiënter gewerkt kunnen worden in de binnenvaart.
Nu wordt het tijd de zaak even reëel te overzien.
Het is geen geheim dat de binnenvaart een reserve vervoersfunctie heeft, reserve voor de verlader zowel als voor de ontvanger.
Als zich een opleving in het vervoersaanbod voordoet, zullen de spoorwegen, die toch al zo weinig presteren, daar niet op in kunnen spelen. Het wegtransport zit al boordevol en zal ook geen noemenswaardige extra prestatie kunnen leveren, dat laat de exploitatiewijze nu eenmaal niet toe.
De binnenvaart vangt zeer grote pieken in het vervoersaanbod soepel op, dit is door de jaren heen een bekend en vaststaand gegeven, en omdat het vervoersleven nu eenmaal geen aaneenschakeling van pieken is zijn er ook wel eens dalen, ook in het ladingaanbod.
Als zich zo een dal voordoet lost een deel van de binnenvaart dat zelf op door langzamer te gaan varen en langere wachttijden te accepteren dan die ene dag die in de vracht is doorberekend om, als zich weer een piek voordoet er even flink tegenaan te gaan.
Welnu als dit niet efficiënt is dan weet ik het niet meer.
Wat E.V.O. met efficiënt bedoelt, is dat iedere schipper zich elke dag 100% in zou moeten kunnen zetten, dan kan de vrachtprijs ook meteen een stuk omlaag, voorwaar een nobel streven en sommige mensen zien dit als zaligmakend, temeer daar in een dergelijke situatie geen beurs of E.V. meer nodig is.
Dit is een schoolvoorbeeld van het korte termijn denkwerk, immers, er wordt aan een belangrijk punt voorbijgegaan.
De binnenvaartvloot zal dan namelijk afgestemd moeten zijn op het minimale vervoersaanbod, hoe moet men andere efficiënt varen als er meer schepen zijn als lading?
In deze constructie is er geen sprake meer van een reserve capaciteit binnen de vervoersmarkten.

Reactie op memorandum of uiting van onbetamelijkheid?

Op 16 juni jl. ontving de ASV, via de ESO, een brief van DG IV.
De inhoud zegt genoeg over de intenties en het zal de welwillende lezer duidelijk zijn welke koers DG IV houdt, en daarvoor hoeft men niet eens tussen de regels door te lezen.

(brief)

Mijnheer de voorzitter,

Ik dank U voor Uw brief van 16.04.92 en de juridische nota van dezelfde dag, overhandigd door Stibbe en Simont.

Betreffende het juridische aspekt stellen wij vast dat bedoelde nota uitsluitend elementen bevat waarvoor U reeds meerdere malen de gelegenheid hebt gehad ze ons uiteen te zetten.

Dienaangaande zou ik U eraan willen herinneren, dat wij U met ons schrijven van 04.07.91 onze analyse reeds uiteengezet hebben voor wat betreft het ongeoorloofd karakter van het huidige toerbeurtsysteem t.a.v. de concurrentieregels.

Voor wat betreft de wijzigingen die aan de huidige werkingsvoorwaarden van de markt moeten worden aangebracht stel ik met spijt vast, dat uw briefwisseling geen enkel precies antwoord geeft op de vier voorstellen die ik U heb voorgelegd en geen enkel ander opbouwend voorstel inhoudt. Dientengevolge, zou ik U dankbaar zijn indien U me duidelijk de positie van uw organisatie inzake de 4 genoemde voorstellen zoudt kenbaar maken en eventueel de door U gewenste tegenvoorstellen zoudt voorleggen.

Hoogachtend,
J. Temple Lang
Directeur

(einde brief)

Commerciële samenwerkings-verbanden

De ASV is nooit tegen commerciële samenwerkingsverbanden geweest integendeel, ook binnen een toerbeurt geeft dit een extra toegevoegde waarde aan het hele binnenvaart vervoer. Het komt echter ongeloofwaardig over om nu ineens commerciële samenwerkingsverbanden te moeten oprichten.
Ten eerste zijn er al enkele. De verlader blijkt er hoofdzakelijk alleen belang bij te hebben indien er voor een lagere vracht transport overgenomen kan worden dan de staande vracht. Vervolgens wil hij de zekerheid dat dit vervoer ook daadwerkelijk voor dat lage tarief weggaat.
Dit is in ruime mate bewezen. Er waren commerciële organisaties met goede schepen, met mogelijkheden om aan alle wensen van de verladers te voldoen, met financiële mogelijkheden om experimenten uit te voeren, met ruim voldoende, zoal geen overmaat van know how.
Deze rederijen zijn met enthousiaste medewerking van de verladers om zeep geholpen en juist het meest in de vrije markt.
Echter ook binnenlands waren rederijen actief. Bovendien kon een deel van deze rederijen beschouwd worden als eigen vervoer. Het huidige eigen vervoer komt veelal voor in de zand- en grindwereld. Dit is om meerdere redenen, onder andere het investeren van eigen kapitaal. Deze schepen moeten daarbij concurrerend optreden tegen het beroepsvervoer. Onder meer wordt hier in veel gevallen ook gevaren door "hobbyisten", die soms aanmerkelijk beneden de loongrens werken, maar door de zeer vele arbeidsuren toch aan een bepaalde som per maand komen. Onlangs stond hierover een stuk in de Schuttevaer.
Met het oprichten van commerciële verbanden blijkt men iets voor te staan dat geen oplossing zal bieden. Integendeel, het zal wederom een scherpe concurrentie geven met alle vervelende gevolgen die al eerder gebeurd zijn. Het zal hoofdzakelijk een afleidingsmanoeuvre blijken te zijn.
Er moet gewoon voor een schandalig lage prijs gevaren worden ongeacht alle negatieve effecten, onder meer ten aanzien van de toekomst, de zeehavens, de werkgelegenheid ook op langere termijn en het milieu.
Nogmaals, commerciële verbanden op zich kunnen een goede zaak zijn, echter met het oprichten van nog meerdere zullen we niet uit de huidige problematiek komen.
De enige weg is het creëren van een goed vervoerbeleid waar iedereen profijt van heeft.
Wij vragen ons echter af, wil iedereen dat wel?

Betuwelijn Persbericht

Binnenvaartorganisaties plaatsen kanttekeningen bij Betuwelijn

Het gezamenlijke standpunt wordt onderschreven door de volgende binnenvaartorganisaties:
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
- Nederlandsch Binnenvaartbureau (NBB)
- Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC)
- Vereniging van Sleep- en Duwbooteigenaren "Rijn en IJssel"
- Vervoerdersoverleg Particuliere Binnenvaart (VPB)

In het VPB zijn vertegenwoordigd:
- Algemeene Schippersvereeniging (ASV)
- Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB)
- Duwbakken Vereniging (DV)
- Federatie van Schippersbonden (FSB)
- Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS)

In hun gezamenlijke brief wijzen de organisaties op enkele voorbeelden van spoorwegtariefpolitiek uit het recente verleden. Door de spoorwegen werden vormen van tariefdifferentiatie toegepast, waardoor de natuurlijke voordelen van binnenvaartvervoer niet tot hun recht konden komen. Door dit marktgedrag van de spoorwegen werd het marktaandeel van de binnenvaart in het inland transport beperkt.
Van het nieuwe EG-spoorwegenbeleid, dat gericht is op het scheiden van infrastructuurbeheer en exploitatie, verwachten de binnenvaartorganisaties geen verbetering: de geprivatiseerde spoorwegbeheerders en -exploitanten zullen hetzelfde marktgedrag kunnen vertonen.
De binnenvaartorganisaties spreken zich uit voor een vrije en faire concurrentie in het inland transport, waarbij de natuurlijke voordelen van alle transportmodaliteiten tot hun recht komen.
Zij gaan ervan uit dat het marktaandeel van de binnenvaart daarbij tenminste behouden kan blijven. Een overheveling van 6 miljoen ton lading van binnenvaart naar spoorwegen – de project-nota houdt daar rekening mee – achten zij dan ook niet acceptabel.

De organisaties pleiten voor een strategische heroriëntatie, die een heldere marktstrategie voor het binnenvaartbedrijfsleven moet opleveren.
In verband daarmee vragen zij van de overheid een doelgericht vervoersbeleid, dat rekening houdt met twee randvoorwaarden:
- De marktwerking moet zodanig gewaarborgd zijn dat de natuurlijke voordelen van alle transportwijzen tot hun recht kunnen komen,
- De kwaliteit van de binnenvaartinfrastructuur moet tenminste gehandhaafd en waar nodig verbeterd worden.

Verondersteld wordt dat de overheid zowel het spoor als de binnenvaart wil stimuleren. De binnenvaartorganisaties zien in het overheidsbeleid voldoende aanknopingspunten voor overleg. Zij vinden dat er afspraken tussen de overheid en de binnenvaart gemaakt moeten worden vóórdat tot de aanleg van de Betuwelijn besloten wordt.

Nadere inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij:

De heer Mr. Ing. H.A.F. van der Werf, CBRB
Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam
010 - 411 59 00

De heer Ir. H.G. Pols, NPRC
Postbus 1038,
3008 BA Rotterdam
010 - 411 90 20

De heer Drs. M. Fernhout, VPB
Tel.: 010 - 450 71 35

Rotterdam, 27 juli 1992