

‘Enorme aderlating voor de binnenvaart’

NIEUWEGEIN06 APRIL 2021, 11:30

Op 17 januari 2022 wordt een nieuwe EU-richtlijn voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart van kracht. Daarmee gaan hogere startkwalificaties voor de praktijkopleidingen tot matroos en schipper gelden. Ook gaan de opleidingen beduidend langer duren. Volgens Bastiaan With van Edumar dreigt de binnenvaart hierdoor veel personeel mis te lopen.



Bij een praktijkexamen van Edumar op de kempenaar Veere. ‘De binnenvaart is hartstikke blij met deze mensen en heeft ze hard nodig.’ (Foto Edumar)

‘Dit kan toch niet waar zijn!’ dacht Bastiaan With, directeur en oprichter van binnenvaartopleider Edumar toen hem de consequenties van de EU-richtlijn

2017/2397 gewaar werden. 'Sinds 2017 is bekend dat er wat gaat veranderen, sinds 2019 zijn de bijbehorende competenties bekend, maar die zijn zo absurd dat we dachten: eerst zien, dan geloven.' En wanneer kon hij het geloven? 'Nog steeds niet. De consequenties zijn dusdanig groot dat ik werkelijk niet heb willen geloven dat dit in Nederland één op één zal worden geïmplementeerd. Want als dit werkelijk wordt doorgevoerd, dan gaat de binnenvaart een enorme aderlating tegemoet.' Hoeveel matrozen en schippers gaat de binnenvaart hierdoor mislopen? 'Bij Edumar alleen al denk ik dat het minimaal 150 à 200 mensen per jaar scheelt die wij kunnen helpen aan een beroepskwalificatie op het niveau van matroos of schipper. De instapeisen worden hoger.

Er worden hogere drempels aan de voorkant neergelegd en de opleidingstrajecten worden niet alleen zwaarder, maar gaan ook langer duren.' Zo zal iemand die voor de opleiding tot matroos of schipper wil kwalificeren 3 jaar beroepsopleiding op MBO-niveau moeten hebben afgerond of 5 jaar werkervaring moeten hebben. 'Edumar is gespecialiseerd in iedereen die op latere leeftijd alsnog een beroepskwalificatie voor de binnenvaart wil halen,' vertelt With. 'En daarmee bedoelen we mensen ouder dan 19 jaar. Meer dan de helft van onze cursisten, voor zowel de opleiding tot matroos als tot schipper, zijn twintigers. Die hebben een prachtige toekomst in de binnenvaart voor de boeg. Het zijn de meest gemotiveerde mensen, want het zijn allemaal zij-instromers die misschien in eerste instantie de boot gemist hebben of een carrièreswitch willen maken. De binnenvaart is hartstikke blij met deze mensen en heeft ze hard nodig.'

Drempels

Dirk Boere is aflosschipper en daarnaast begeleider, praktijkdocent, materiaalontwikkelaar en adviseur bij Edumar. Hij geeft enige praktijkvoorbeelden van de consequenties van de nieuwe EU-richtlijn. De eerste drempels zijn de startkwalificaties: 'P. is 21 en heeft een VWO-diploma. Ook heeft hij 2 jaar universiteit gedaan. P. vaart met iemand mee en valt voor de binnenvaart. P. is niet meer leer- of kwalificatieplichtig, omdat hij een VWO-diploma heeft. Hij heeft echter geen 5 jaar werkervaring, noch een beroepsopleiding van 3 jaar. P. voldoet dus niet aan de instroomeis voor de praktijkopleiding tot matroos of schipper.' Ook de opleidingsduur onder de nieuwe richtlijn vormt een hogere drempel: 'Meneer T. is 43 en wil schipper in de binnenvaart worden. Hij verkoopt zijn aannemersbedrijf en kan daardoor 1,5 à 2 jaar van een lager salaris leven. De huidige praktijkopleiding met minimaal 180 vaardagen zou hij in 1 à 1,5 jaar kunnen afronden. Met de nieuwe richtlijn wordt het minimaal 2,5 jaar en waarschijnlijk moet hij vooraf ook nog het traject van 9 maanden voor matroos doen. Dat wordt in totaal 3 à 3,5 jaar en dat kan meneer T. niet overbruggen.'

BLN-Schuttevaer

‘Het verbaast ons dat onze belangenbehartiger BLN-Schuttevaer de binnenvaartbranche niet pro-actief heeft geïnformeerd,’ zegt With. ‘Wij vinden het buitengewoon mat. BLN-Schuttevaer zou de partij moeten zijn om de branche te informeren, maar dat gebeurt niet. Schippers aan wie wij dit verhaal vertellen vallen achterover van verbazing. Die reageren met: Dit kan toch niet waar zijn! Waarom weten wij hier niks van?’ With hekelt de onduidelijkheid rond de implementatie van de nieuwe richtlijn, zoals die rond de geëiste werkervaring. ‘De richtlijn heeft het over 5 jaar werkervaring. En as we speak wordt er uitgewerkt wat daarmee wordt bedoeld. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de richtinggever aan deze implementering, maar er is ontzettend veel onduidelijkheid bij het ministerie, bij het CBR en bij de opleiders. De nieuwe richtlijn wordt verkocht onder het mom dat een schipper die in Roemenië is opgeleid dezelfde opleiding heeft gedaan als een schipper in Nederland. Daarmee wordt het goedgepraat.’ With vindt dit een bij de haren erbij gesleept argument, daar de opleidingen ook gelijk getrokken hadden kunnen worden zonder de nieuwe richtlijn.

Overgangsregeling

Hoe moet het nu met mensen die al aan een matrozen- of schippersopleiding bezig zijn? ‘Er spelen twee dingen: de overgang naar de nieuwe richtlijn en de overgangsregeling,’ zegt With. ‘We zitten nu 11 maanden voor de overgang, want die is op 17 januari 2022, en er is nog niks bekend over een overgangsregeling. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft enorm veel vertraging opgelopen. Ook bij hen was het vanaf 2017 bekend dat die richtlijn op 17 januari 2022 geïmplementeerd zou moeten worden. Uiteindelijk heeft het ministerie pas in december 2020 aan het CBR de opdracht gegeven om de richtlijn te gaan implementeren. En nu is het voor ons ook vechten voor een nette overgangsregeling. Want iedereen die nu bezig is wil eigenlijk in het oude systeem zijn kwalificaties halen. Door corona ligt het CBR nu stil en heeft een achterstand van minimaal drie maanden. Dat maakt het er niet makkelijker op om vóór 17 januari 2022 volgens het oude systeem je beroepskwalificatie af te ronden. Het is niet zozeer zielig voor Edumar, wij overleven wel, maar het is triest voor de zij-instromers en de binnenvaart.’

Reactie Koninklijke BLN-Schuttevaer

‘De gesprekken over de nieuwe beroepskwalificaties zijn al in 2008 gestart. Het is een uitwerking van afspraken die zijn overeengekomen met alle Europese lidstaten en nu dus voor iedereen hetzelfde zijn. De uiteindelijke Richtlijn is reeds in 2017 vastgesteld. Vanaf dat moment waren de wijzigingen, die in januari 2022 van kracht worden, al bekend. Koninklijke BLN-Schuttevaer zet zich (via ESO en samen met EBU, EDINNA en het

Ministerie van I&W) al die tijd al maximaal in om een zo gunstig mogelijk scenario voor de Nederlandse binnenvaart in de wacht te slepen. Hier hebben wij onze achterban consequent van op de hoogte gehouden. Wij communiceren via nieuwsbrieven, onze app, en via de pers. Het Europese onderwijsnetwerk EDINNA heeft input van de opleiders structureel meegenomen naar de onderhandelingstafel. Edumar is ook aangesloten bij EDINNA dus men had op de hoogte kunnen zijn, net zoals alle andere opleiders in Nederland én Europa dat zijn.

De afgelopen jaren is gewerkt aan de standaarden, de daadwerkelijke inhoud van de examens. Vanzelfsprekend hebben wij er ook hier alles aan gedaan om in de onderhandelingen, die op Europees niveau plaatsvinden, het onderste uit de kan te halen voor de Nederlandse binnenvaartsector. Bijvoorbeeld door de praktijkexamens die de laatste jaren in Nederland worden afgenomen één op één toepasbaar te maken in Europa. Wel is het zo dat de toelatingseisen zijn aangescherpt en Europees gelijk zijn getrokken. In enkele gevallen is dit minder gunstig maar het levert ook veel verbeteringen op. Bijvoorbeeld voor de kwalificatie van schipper is vanaf 2022 nog maar 3 jaar vaartijd nodig in plaats van de huidige 4 jaar.

In zijn algemeenheid juichen wij een richtlijn die voorstaat dat in heel Europa de opleidingen en examens voor matroos en schipper aan dezelfde minimale eisen moet voldoen toe. De binnenvaart is een professionele, moderne sector die moeiteloos de concurrentie met andere modaliteiten aankan. De nieuwe richtlijn draagt bij aan het professionele en veilige karakter van de sector.

Omdat dit artikel, dat ook al eerder online is geplaatst op [Schuttevaer.nl](https://www.schuttevaer.nl), onvolledig en op sommige punten zelfs onjuist is én omdat er geen wederhoor heeft plaatsgevonden, verwijzen wij naar [de laatste communicatie die wij hebben gedaan in het kader van dit onderwerp](#). Normaliter is dit bericht exclusief voor leden integraal beschikbaar, maar omdat we eraan hechten dat alle lezers van weekblad Schuttevaer nu op de juiste manier geïnformeerd worden over dit onderwerp hebben we dit artikel gratis toegankelijk gemaakt voor iedereen.'

([Heere Heeresma Jr.](#))