



European Skippers' Organisation  
Organisation Européenne de Bateliers  
Europese Schippersorganisatie  
Europäische Schifferorganisation  
Europejska Organizacja Armatorów Śródlądowych

Sint Anna Business Centre  
Sint Annadreef 68B  
B-1020 Brussels  
  
www.eso-oeb.org  
secretariat@eso-oeb.org

Final conference Course manuals  
Brussels, 29 april 2015.

Voorzitter,  
Dames en heren,

Allereerst is namens de Europese Schippersorganisatie een felicitatie op zijn plaats met de afsluiting van dit project. Liever gezegd, de voorlopige afsluiting, dit is toch eerder een nieuw startpunt dan dat je je kunt permitteren uit te gaan rusten. Toch?

Het heeft even geduurd voor het zover was. Ik kan me nog herinneren dat ik namens ESO ergens in 2012 een 'Letter of Intent' heb verstuurd om de projectaanvraag te ondersteunen. Ik heb het nagekeken. Het was 27 januari 2012, ongeveer half elf.

's Avonds dan. En je kan het gek vinden, maar zelfs op dat tijdstip kreeg ik per omgaande een reactie. Van Jaap Gebraad, de secretaris.

Het tekende en tekent wel de betrokkenheid en inzet. In elk geval van Jaap.

Het doet ons deugd dat dit project nu tot een eerste resultaat heeft geleid. Maar dat is maar één kant van de zaak. De andere, veel belangrijker is, dat er een basis ligt waarmee de inhoud en opzet van de onderwijsprogramma's op elkaar afgestemd kunnen worden. Niet alleen nationaal, maar op Europees niveau.

Niet alleen afstemmen, maar een kwalitatieve modus operandi vastleggen waarin de vereiste competenties worden ingebed.

Ongetwijfeld is een van de redenen dat allerwegen steeds meer werd aangelopen tegen de vaak grote verschillen in de wijze van opleiden, de tijdsduur en het waarderen van competenties. Om niet te spreken van de kwalificaties, certificaten, etc. en de uitgifte daarvan. Dat is natuurlijk ook terug te voeren op verschillen in de inhoud van lespakketten, de manier van examinering, de al of niet voldoende aanwezige of vereiste praktijkcomponent. Allemaal met de beste bedoelingen, maar wel vanuit de eigen invalshoek. Daarom was de tijd rijp voor harmonisatie, mede dankzij de aanzetten vanuit NAIADES en PLATINA. ESO zelf heeft daar ook steeds op aangedrongen.

Bij een vorige gelegenheid - ook hier in deze zaal - heb ik gezegd dat alles om vakkennis draait.

Vakkennis, of het nu aan dek is of in het stuurhuis, in de machinekamer of tussen je passagiers, Vakkennis bouw je echter niet op een achternamiddag op.

Opleidingsinstituten leveren zeker een niet te onderschatten bijdrage. Zonder dat heeft het ambacht van de schipper, de matroos, de machinist onvoldoende diepgang om zijn - of haar - taken naar behoren en op een veilige, verantwoorde wijze te kunnen uitvoeren. En - niet te vergeten - kwalificaties leveren ook maatschappelijke en sociale waardering.

De tijd dat gezegd werd dat je altijd nog kon gaan varen wanneer alles bij je handen was afgebroken, is lang voorbij. Je moet wat kunnen, en dat moet je kunnen bewijzen.

Ik denk dat één van de belangrijkste zaken de bereidheid is om de eigen onderwijs- of opleidingsmethode niet langer als zaligmakend te beschouwen, als de enige juiste.

Dat heeft jarenlang samenwerking en harmonisatie tegengehouden. In dit verband kan ik ook EDINNA noemen, dat heeft gezorgd dat de opleidingsinstituten in elkaars keuken zijn gaan kijken om de recepten te beoordelen en te delen. Uitwisseling werkt bevruchtend en is goed tegen inslapen.

---

secretariat

Vasteland 12C, 3011 BL Rotterdam (NL)  
tel.: 0031 (0) 10 206 06 02  
fax: 0031 (0) 10 414 75 84

bankaccount : KBC te Brugge

nr. 435-2256201-61  
iban: BE 62 4352 2562 0161  
bic: KREDBEBB

administration & postal address

Sint-Pieterskaai 74, B-8000 Brugge (B)  
tel. : 0032 (0) 50 47 07 20  
fax : 0032 (0) 50 33 53 37

Dat geldt trouwens ook de overheden, die - te lang - veel te lang - vast hebben gehouden aan eigen kwalificatie- en certificeringssystemen. Ook voor hen is het noodzakelijk bepaalde eigenheden (-of eigenaardigheden-) ter discussie te stellen en aan te passen, anders wordt het nooit wat. Bijvoorbeeld eerlijk zijn over je motivatie om extra eisen te willen stellen aan nautische kennis. Gelukkig zien we op Europees niveau een veranderingstraject in de goede richting, zowel bij de Commissie en de lidstaten, als bij de rivierencommissies.

De sector zelf heeft natuurlijk ook een opdracht wat opleidingen en kwalificaties betreft. Het is al lang niet meer zo dat je het vak alleen maar aan boord van een schip kunt leren. Zoals ooit een schipper zei: "vergeet alles wat je op school hebt geleerd, ik zal je wel leren varen." Hij was beslist niet de enige, toen niet en helaas zelfs nu nog niet. Maar die schipper had niet helemaal ongelijk, scholen liepen achter de ontwikkelingen aan en leerden wat geweest was. Dat is tegelijk een waarschuwing. Vaak heeft de mens de neiging om nieuwigheden wantrouwend te bekijken en af te wijzen. Eens een project afgerond, wordt de eigen toko beschermd en als de enige ware geroemd. Een valkuil die u ongetwijfeld zult willen vermijden.

Maar zonder de praktijkcomponent kan het natuurlijk ook niet. Vakkennis mag dan gebaseerd zijn op theorie, maar moet gestut en aangevuld worden door de praktijk aan boord. En net zoals elke school of trainingsinstituut eigen accenten zal leggen, zal ook het ene schip, de ene schipper, de andere niet zijn. Er is een wereld van verschil tussen varen op de nieuwste tanker of op een beunship. De nautische basisvaardigheden zijn dezelfde, de omvang, de belasting, de dagelijkse routine en gevraagde werkzaamheden zijn zeer verschillend. Nog afgezien van het vaargebied. Vaar je met z'n tweeën aan boord of maak je onderdeel uit van een volcontinu-bemanning? Daarom wil ik ook waarschuwen de lat niet te hoog te leggen. Niet elk aankomend matroos heeft de admiraalsstaf in zijn ransel. Oftewel, niet iedereen heeft de ambitie of de capaciteiten om boven operationeel niveau uit te stijgen. Maar ze hebben wel gevoel voor het vak. Die mensen zijn ook nodig en vaak heel waardevolle medewerkers. Je hoeft ze beslist niet in te wisselen voor academici. Liever niet zelfs. Dus hou de praktijkopleidingsweg zeker open.

Ik rond af.

Er werd mij gevraagd wat wij vinden van een kwaliteitssysteem voor het Europees binnenvaartonderwijs. Tja. Wat moet ik daar nou van vinden.

Vertrouw je jezelf niet of vertrouw je de buurman niet dat hij het net zo goed doet als jezelf?

Maar wanneer je van mening bent dat het certificaat van een school in Warschau dezelfde waarde moet hebben als het certificaat van een instituut in - ik noem maar een dwarsstraat - Harlingen, dan zal er toch gemeten moeten worden.

Je kunt natuurlijk alle examens af laten nemen door een onafhankelijk Europees instituut. Dan weet je alleen of iemand al of niet voldoet aan de examen- of competentie-eisen voor een kwalificatie. Maar dat zegt niks over de kwaliteit van de opleiding zelf.

Wil je de certificering overlaten aan de instituten zelf, dan zullen die instituten zich ook zelf moeten onderwerpen aan een assessment. Maar hoe ook georganiseerd, in elk geval moet je voorkomen dat de slager zijn eigen vlees keurt. En hou de kosten in de gaten.

Dames en heren,

Varen is een nautisch en logistiek samenspel. ou de goede kant van het vaarwater, zet op tijd het blauwe bord, en verlies vooral de praktijkcomponent niet uit het oog.

Tenslotte is veel doen in de praktijk de beste leermeester. En laat de opleiders vaak meevaren.

Ik dank u voor uw aandacht.

Henk van der Velde  
vice-president a.i.  
ESO