

TAAL EN WERK IN EEN EUROPESE CONTEXT

Van : **Rob Paupit**

Betreft : **Spreekbeurt workshop Communicatie en voertaal in de Binnenvaart.**

Datum : **17 februari 2009**

Taal en werk in de Europese context. Ik ga dit even in de omgekeerde volgorde bij de kop pakken, dat wil zeggen eerst de “Europese context”, dan “werk” en tot slot “taal”.

De Europese context

De Europese context is vrij verkeer van werknemers. Concreet betekent dit voor de Nederlandse binnenvaart dat werknemers uit 29 verschillende landen met bijna even zoveel verschillende talen vrij toegang hebben tot de Nederlandse arbeidsmarkt. Deze werknemers worden in Nederland niet geregistreerd op nationaliteit, dus weten we niet precies hoeveel werknemers met welke nationaliteit waar werkzaam zijn.

Zeer binnenkort zal het genoemde aantal landen verder worden uitgebreid met Roemenie en Bulgarije. Dan hebben we het over werknemers uit 31 landen.

Ook moeten wij ons serieus afvragen of het nog wel afdoende is om het in Europees perspectief te zien. Voor het werken op de Nederlandse binnenvaart schepen zijn al tewerkstellingvergunningen afgegeven voor Filippijnse matrozen. Omdat deze werknemers wel worden geregistreerd, weten we dat het er momenteel ruim 300 zijn. Maar hoe we het ook wenden of keren, de Filippijnen liggen niet in Europa. Tegen deze achtergrond denk ik wel dat wij de Europese context zo langzamerhand moeten vervangen voor een mondiale context.

Het werk

Op de Nederlandse arbeidsmarkt in het algemeen en op de Nederlandse binnenvaart in het bijzonder zijn we blij met de instroom van buitenlandse werknemers. Zou die instroom er niet zijn, dan zou momenteel vanwege gebrek aan personeel een deel van de vloot stil liggen. Dat geldt ook voor een aantal andere sectoren in Nederland, waarbij te denken valt aan de tuinbouw sector, de zeescheepvaart en de scheepsbouw.

Gelukkig zijn er in Nederland duidelijke wetten en regels op grond waarvan de buitenlandse werknemers hetzelfde loon moeten verdienen als de Nederlandse collega's. Zodoende wordt voorkomen dat groepen werknemers met verschillende nationaliteiten elkaar op grond van de loon- en arbeidsvoorwaarden gaan beconcurreren.

Evenmin vormen de buitenlandse werknemers een bedreiging voor de Nederlandse jongelui. Ze vinden – mits goed opgeleid – allemaal een baan. Het werkloosheidscijfer in de maritieme sectoren onder Nederlandse werknemers is dan ook praktisch gelijk aan nul.

De instroom van buitenlandse werknemers in de sector is dus geen luxe en gebeurt evenmin om goedkoop uit te zijn. Neen, het is momenteel vanwege krapte op de Nederlandse arbeidsmarkt een dringende noodzaak om de vloot varende te houden.

De Taal

Ja, dan komen we bij het onderwerp waarvoor we eigenlijk bij elkaar zijn, namelijk de taal aan boord. Jarenlang was het gewoon en gebruikelijk dat men aan boord van Nederlandse schepen Nederlands sprak. Bovendien was het heel gewoon (zegt ook het Rijnverdrag wat over) dat men als tweede taal de Duitse taal goed beheerste, met name voor het radioverkeer met walstations en met andere schepen.

Nu komen wij als vlootbezoekers van de vakbonden aan boord van veel schepen waar niet iedereen dezelfde taal machtig is. Zo spreken de eerder genoemde Filippijnen naast de Filippijnse taal uitsluitend Engels. Bulgaren, Roemenen en Polen zijn volgens onze waarnemingen favoriete werknemers en hun beheersing van het Duits en/of het Engels varieert van best redelijk tot nihil.

Dat de “taal” in de binnenvaart dus best een probleem is, daar zijn we het wel over eens. Daarvoor zijn we immers hier bij elkaar. Het is een probleem in verband met de veiligheid aan boord, het is een probleem in verband met de communicatie tussen de schepen onderling en tussen de schepen en de walstations, maar het is ook een sociaal probleem.

Nu reken ik er op dat de meeste aanwezigen vandaag aandacht zullen vragen voor de veiligheidsproblemen. Zeer terecht, want dat is ook het belangrijkste. U moet mij als enigste vakbondsvertegenwoordiger echter toestaan om ook uitdrukkelijk aandacht te vragen voor het genoemde sociale probleem. De werknemers in de binnenvaart werken namelijk niet alleen aan boord maar

wonen en leven daar ook gedurende een belangrijk deel van hun leven. Het zal je maar gebeuren, het langdurig verblijven in een zeer kleine scheepsgemeenschap waar je niemand kunt verstaan en andersom niemand jouw verstaat. Daar word je niet gelukkig van, laat staan gemotiveerd.

Vandaag gaan we spreken over het probleem en de mogelijke oplossing daarvan. Aan boord hoor je de mensen wel eens zeggen “verbied toch dat vrije verkeer van werknemers en alles is opgelost”. Misschien is dat zo, maar Europees gezien zal die oplossingsrichting het echt niet halen. Bovendien kan Nederland vanuit de eigen arbeidsmarkt de vloot niet voldoende bemand krijgen en creëer je dus andere problemen. Neen, de oplossingsrichting is één taal die Europees gaat gelden als de taal waarin de communicatie tussen de schepen onderling en tussen de schepen en de walstations gevoerd wordt. Europees gezien zou die ene taal via brede afspraken in het onderwijs langzamerhand ingevoerd kunnen worden, doch daarover zullen de heren van EDINA ongetwijfeld nog wat gaan zeggen. Aan werknemers van buiten de EU zou de eis gesteld kunnen worden dat men die ene taal voldoende machtig is.

Voorlopig wilde ik mijn inleiding hierbij laten. Ik dank u voor uw aandacht.