

Verlag van het ingevolge artikel 5, sub d., sub 2 Archiefbesluit 1995 gevoerde driehoeksoverleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Economische Zaken, van Financiën, van Justitie en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het Nationaal Archief met betrekking tot de selectielijst, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Archiefbesluit 1995, van archiefbescheiden van de betrokken zorgdragers op het beleidsterrein Scheepvaart en Maritieme Zaken over de periode vanaf 1945.

Den Haag, maart 2008
Mw. drs. M. van Kooten

INLEIDING

De voorliggende ontwerp-selectielijst is een selectielijst als bedoeld in artikel 2, lid 1 van het Archiefbesluit 1995 (Stb.1995/671). De lijst heeft de vorm van een Basisselectiedocument (BSD). Een BSD bestaat voor het grootste deel uit een lijst van handelingen. In een BSD wordt op grond van een aantal selectiecriteria aan elke handeling een waardering gegeven, die neerkomt op een selectiebeslissing met betrekking tot de bescheiden die de neerslag van de handeling vormen (B = te bewaren; V = te vernietigen).

Het BSD fungeert als selectie-instrument voor de minister van Verkeer en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Justitie, van Economische Zaken, van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid op het beleidsterrein *Scheepvaart en Maritieme Zaken* over de periode vanaf 1945.

De selectielijst Scheepvaart en Maritieme Zaken uit 1996, welke de periode van 1980 tot 1994 bestrijkt, wordt ingetrokken.

BELEIDSTERREIN

In het concept BSD Scheepvaart en Maritieme Zaken, versie maart 2008, is een beschrijving van het beleidsterrein en een overzicht van de zorgdragers en actoren opgenomen waarvan de handelingen in het driehoeksoverleg aan de orde zijn gekomen.

Driehoeksoverleg

Deelnemers aan het driehoeksoverleg

Aan het driehoeksverslag werd door de volgende personen (direct dan wel indirect) deelgenomen:

als vertegenwoordigster van het Nationaal Archief

- Mw. drs. M. van Kooten, medewerkster Selectie en Acquisitie, Nationaal Archief

als vertegenwoordigster van de zorgdragers

- Mw. drs. N. Broekema, medewerkster Project Wegwerken Archiefachterstanden (PWAA)

namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat

- Mw. mr. G.M. Simons, Directiesecretaris HDJZ
- Dhr. C. Kleijn, Inspecteur Toelating en Continuering, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichtseenheid Zeevaart
- Dhr. ing. P.S. Slobbe, Inspecteur Vlaggenstaat, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichtseenheid Zeevaart
- Dhr. drs. ing. R.A.C.J. Simons, Afdelingshoofd Vlaggenstaat, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichtseenheid Zeevaart
- Dhr. drs. P. Fijnheer, Adviseur DIM

namens het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- Dhr. J. Langezaal, Operationeel medewerker

namens het ministerie van Buitenlandse Zaken

- Dhr. E. Nieuwkerk, Senior Archivaris

namens het ministerie van Defensie

- Dhr. J.M.M. Cuijpers, Institutioneel Onderzoeker

namens het ministerie van Economische Zaken

- Mw. N. Meijer, Adviseur, Directie I&A

namens het ministerie van Financiën

- Dhr. C. Fieret, Relatiebeheerder D&I voor de Generale T

namens het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

- Dhr. M. Zonneveld, Junior Adviseur

namens het ministerie van Justitie

- Dhr. drs. ing. P.J. van Geel, Projectleider DI
- Dhr. E.J. Steigenga, Projectleider DI

Tijdens het driehoeksoverleg is de volgende procedure gevolgd:

De materiedeskundige, dhr. drs. F.R. Loomeijer, heeft op verzoek van de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris medewerking verleend aan het uitvoeren van een Historisch Maatschappelijke Analyse (HMA). Deze HMA is uitgevoerd door middel van een interview aan de hand van een door het Nationaal Archief opgestelde vragenlijst. De HMA is als bijlage bijgesloten bij dit verslag driehoeksoverleg.

Belangen ex artikel 2, sub b en c Archiefbesluit 1995

Tijdens het opstellen van het BSD en tijdens het gevoerde driehoeksoverleg is rekening gehouden met de in artikel 2, sub c van het Archiefbesluit 1995 genoemde waarde van de archiefbescheiden als bestanddeel van het cultureel erfgoed en het onder sub d. van hetzelfde besluit genoemde belang van de in de archiefbescheiden voorkomende gegevens voor overheidsorganen, voor recht- of bewijszoekenden en voor historisch onderzoek. Als uitgangspunt van het overleg gold de selectiedoelstelling, die inhoudt dat de belangrijkste bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Met het te bewaren materiaal moet het mogelijk zijn om een reconstructie te maken van de hoofdlijnen van het handelen van de rijksoverheid ten opzichte van haar omgeving, maar ook van de belangrijkste historisch-maatschappelijke gebeurtenissen en ontwikkelingen, voor zo ver deze zijn te reconstrueren uit overheidsarchieven.

Om op basis van deze selectiedoelstelling tot een waardering van de handelingen te komen, worden zes selectiecriteria toegepast. Deze zijn terug te vinden in het BSD.

Inhoudelijk verslag

Opmerkingen naar aanleiding van de Historisch-Maatschappelijke Analyse (HMA)

De materiedeskundige heeft duidelijk gemaakt dat de wet- en regelgeving van grote invloed is geweest op de positie van de scheepvaart. Zo zijn er een groot aantal wetten geweest die decennia lang de oorzaak waren van een recessie in de scheepvaart. Dit waren de regelingen omtrent het beurssysteem en wetgeving m.b.t. de tonnagcapaciteit, maar de wetgeving die het meest van invloed waren op de verslechtering van de (internationale) concurrentiepositie, waren de regelingen die te maken hadden op de bemanning en het zogenaamde 'uitvlagen'. Dit beleid heeft er voor gezorgd dat de scheepvaart niet of veel slechter kon concurreren met het buitenland, waar deze regels niet van kracht waren, en met andere vervoersmodaliteiten, zoals de trein. Pas in de jaren negentig van de twintigste eeuw werd een groot deel van deze regelgeving opgeheven en werd de scheepvaart de kans te liberaliseren.

De materiedeskundige maakt duidelijk dat er vanuit de Europese Commissie weinig regelgeving is die van invloed is geweest op de regelgeving in Nederland. De verschillende milieurampen en andere zeerampen hebben er op wereldniveau toe geleid dat er regelgeving werd opgesteld die de veiligheid

van de schepen diende te vergroten en de kans dat een schip zou vergaan aanzienlijk verkleinen. Het betreft hier bijvoorbeeld regelingen ten aanzien van verplichting van dubbele wanden in schepen. Al deze ontwikkelingen zijn afkomstig uit de politiek en terug te vinden in de handelingen die de wet- en regelgeving omschrijven. Op basis van deze informatie zijn de volgende handelingen (gedeeltelijk) met B gewaardeerd: 391, 450, 454, 456, 472, 477 en 478.

Neerslag m.b.t. de concurrentie met andere vervoersmodaliteiten is o.a. ook terug te vinden in de vastgestelde selectielijst Goederenvervoer.

Opmerkingen bij de handelingen

Algemeen

In het driehoeksoverleg is rekening gehouden met de HMA van de heer Loomeijer op het gebied van de scheepvaart. De handelingen die met B zijn aangemerkt geven de onderzoeker een goed beeld van de ontwikkelingen op het beleidsterrein van de scheepvaart.

De verschillende commissies in het BSD hadden in eerste instantie een gelijke waardering. Dit leek de vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris niet terecht, vanwege het feit dat niet alle commissies een zelfde taak en een zelfde belang hebben (gehad). Zij stelt dan ook voor om op basis van de taak te beslissen welke neerslag van welke commissie voor bewaring in aanmerking komen. Op basis van deze overweging wordt overeengekomen om de neerslag van de volgende commissies (gedeeltelijk) met B te waarderen: Adviescommissie tot voorkoming van arbeidsongevallen Zeevarenden, (Advies) commissie brede heroverweging Loodswezen, Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen, Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst, Commissie Wijnolst, Coördinerende Raad, Interdepartementale Commissie Interimregeling Zeescheepvaart, Interdepartementale Commissie voor Noordzeeaangelegenheden, Overkoepelend Rationaliseringsoverleg, Tripartiet Overleg Zeescheepvaart, (Voorlopige) Nationale Havenraad, (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Commissie tot herziening van de Loodsenwet 1957 (Commissie Duk).

Handelingen die het uitvoeren van onderzoek betreffen worden gewaardeerd met een B voor het eindproduct en een V voor alle overige neerslag. Het betreft handeling 453, 478 en 391. Ditzelfde geldt voor de handelingen die betrekking hebben op het opstellen van verslagen, zoals handeling 461 en 477.

Er is voor meerdere (financieel) administratieve handelingen en handelingen met betrekking tot vergunningen en subsidies besloten deze met V te waarderen. Deze handelingen betreffen immers neerslag die van geringe betekenis is voor een reconstructie op hoofdlijnen van het handelen en worden zodoende vrijwel altijd met V gewaardeerd. Het betreft handeling 467, 468, 469, 470, 132, 139 en 309.

OPMERKINGEN PER HANDELING

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling 457:

Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Het Nationaal Archief stelt voor de handeling met een B te waarderen als het secretariaat zich bij het ministerie bevindt en met een V als het secretariaat zich elders bevindt. Allen gaan akkoord.

Handeling 458:

Het voeren van (periodiek) overleg op lagere overheden niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Het Nationaal Archief wil weten wat het product van deze handeling is. De vertegenwoordigster van de zorgdragers meldt dat hiertoe verslagen, notulen en een convenant uit 1988 behoren. Op basis van deze informatie stelt het Nationaal Archief voor om de neerslag met een B te waarderen. Allen gaan akkoord.

Handeling 459:

Het voeren van (periodiek) overleg met maatschappelijke vertegenwoordiging met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

De vertegenwoordigster vraagt af wie er tot de maatschappelijke vertegenwoordiging behoren. De vertegenwoordigster van de zorgdragers vermeldt dat dit o.a. de loodsencorporatie en het Havenbedrijf Rotterdam zijn. Eind jaren '80 zijn een aantal onderdelen op het gebied van de scheepvaart verzelfstandigd, waardoor hun archieven niet meer onder de Archiefwet '95 vallen, maar met deze onderdelen zijn wel overleggen gevoerd. Op basis van deze informatie wordt overeengekomen de handeling met B te waarderen.

Handeling 462:

Het behandelen van beroeps- en bezwaarschriften met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling, conform de waardering in meerdere andere selectielijsten, met V te waarderen. Allen gaan akkoord.

Handeling 464:

Het geven van voorlichting met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Handeling 465:

Het verstrekken van informatie aan de departementsleiding, dienstonderdelen, personeel, individuele burgers, bedrijven, instellingen, overheidsorganen en andere landen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.

Het Nationaal Archief constateert dat de handelingen elkaar overlappen en stelt voor om een onderscheid te maken tussen het beantwoorden van vragen en het geven van voorlichting. De vertegenwoordigster van de zorgdragers beaamt dit en past de handelingen als volgt aan:

Handeling 464:

Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Handeling 465

Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven, departementsleiding, dienstonderdelen, personeel, instellingen, overheidsorganen en andere landen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Handeling 464 krijgt als waardering B eindproduct en V voor alle overige neerslag. De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris beraadt zich over de waardering voor handeling 465. In verband met het rapport van de Commissie Selectie en Waardering, waarin gesteld wordt dat de rol tussen overheid en burger een belangrijkere speelt, dat zou pleiten voor bewaring van deze neerslag. Onder andere op basis van de deskundigheid van de heer Looimeijer beslist het Nationaal Archief echter deze handeling met V te waarderen. Binnen de scheepvaart hebben zich geen gebeurtenissen afgespeeld, waardoor de neerslag betreffende de vragen van burgers en de antwoorden van het ministerie iets toevoegen aan de hoofdlijnen van het handelen van het ministerie. Allen gaan akkoord.

Handeling 471:

Het mede ontwikkelen, vaststellen en gebruiken van instrumenten aangaande het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Het Nationaal Archief vraagt zich af wat voor instrumenten het in deze handeling betreffen en wat het product van de handeling is. De vertegenwoordigster van de zorgdragers laat weten dat het plaatsbepalingssystemen betreffen en dat o.a. rapporten tot het product behoren. Deze informatie wordt aan de handeling toegevoegd. Er wordt vervolgens overeengekomen de handeling te waarderen met B voor het eindrapport en V voor alle overige neerslag.

Handeling 472:

Het beheren en onderhouden van (registratie)systemen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Het Nationaal Archief stelt voor de registers in de neerslag van deze handeling met B te waarderen en alle overige neerslag met V. Allen gaan akkoord.

Handeling 473 en 474

473: Het opstellen van een plan van aanpak voor projecten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

474: Het initiëren, uitvoeren en financieren van projecten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris stelt voor om de neerslag van handeling 473 met V te waarderen, omdat alle relevante informatie zich in het eindproduct van handeling 474 zal bevinden. Voor handeling 474 stelt zij voor om alleen het eindproduct te bewaren en de overige neerslag met V te waarderen. Allen gaan akkoord.

Handeling 475:

Het adviseren over en het uitoefenen van bijzondere bevoegdheden met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris vraagt zich af wat er onder 'bijzondere bevoegdheden' wordt verstaan. De handeling betreft een samenvoeging van 2 vervallen handelingen, waardoor meer onduidelijkheden ontstaan. De vertegenwoordigster van de zorgdragers geeft aan de handeling op een heldere manier te herschrijven en geeft aan dat een onder andere adviezen en Koninklijke Besluiten tot het product behoren. De nieuwe formulering van de handeling wordt: 475.

Handeling: Het adviseren over en het bij Koninklijk Besluit uitoefenen van bijzondere bevoegdheden met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.

Periode: 1945-

Product: Adviezen, Koninklijk Besluit

Opmerking: Bijzondere bevoegdheden kunnen zijn:

- het stellen van beperkingen aan de overdracht en de bewegingen van en het vervoer van goederen of personen met zeeschepen onder Nederlandse vlag
- het opleggen van de vaarplicht aan zeelieden of gewezen zeelieden
- het geven of doen geven van aanwijzingen met betrekking tot het gebruik van havens

Het Nationaal Archief stelt dientengevolge voor de handeling met B te waarderen. Allen gaan akkoord.

Handeling 477:

Het (laten) uitvoeren en verslagleggen van inspecties met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris stelt voor om de handeling waarderen met B voor verslagen en rapporten en V voor alle overige neerslag. De vertegenwoordigster van de zorgdragers stelt, vanwege de grootte van de hoeveelheid dossiers en het verschil in belang van de dossiers, voor om een onderscheid te maken tussen de scheepsdossiers en de dossiers op thema. Het Nationaal Archief stelt voor om de scheepsdossiers met V te waarderen en de verslagen en rapporten van de dossiers op thema met B. Allen gaan akkoord.

Handeling 481:

Het houden van toezicht op de verklaringhoudersexamens

De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris ziet de meerwaarde van deze handeling op het beleidsterrein niet in en stelt voor om de handeling met V te waarderen. Allen gaan akkoord.

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Economische Zaken, van Financiën, van Justitie en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Handeling 457:

Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Op basis van de opmerking waarin gesteld wordt dat het secretariaat zich niet bij de betreffende ministeries bevindt, stelt de vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris voor de handeling te waarderen met een V. De belangrijkste neerslag bevindt zich tenslotte bij het ministerie dat het secretariaat voert, waardoor de neerslag van de overige ministeries geen toegevoegde waarde hebben. Allen gaan akkoord.

Over de waardering van de overige handelingen waren alle betrokken partijen het eens.

Het verslag is in maart 2008 ter goedkeuring voorgelegd aan de deelnemers van het driehoeksoverleg. Allen hebben zich akkoord verklaard met het voorgelegde verslag.

Bijlage: Historisch-Maatschappelijke Analyse

Beleidsterrein:

Scheepvaart over de periode vanaf 1945

Deskundige:

Dhr. drs. F.R. Looimeijer, Algemeen Directeur van het Maritiem Museum te Rotterdam

Werkwijze:

Voorafgaand aan het gesprek zijn de heer Looimeijer het vragenformulier Historisch-Maatschappelijke Analyse, de tekst 'Definitie van het beleidsterrein', 'Afbakening van het beleidsterrein' en 'Ontwikkelingen op het beleidsterrein' uit het concept BSD 'Scheepvaart over de periode vanaf 1945' toegezonden.

Datum:

Op 4 februari 2008 heeft een medewerker van het Nationaal Archief met de heer Looimeijer aan de hand van het vragenformulier HMA gesproken over het betreffende beleidsterrein. Het gesprek is verwerkt tot onderstaand verslag.

Interviewer:

Mw. drs. M. van Kooten

Verslag

Vraag 1: Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan op het beleidsterrein, en wat is het belang daarvan?

Binnen de scheepvaart is een aantal ontwikkelingen van belang geweest, dat zijn weerslag heeft gehad op alle takken van de scheepvaart. De scheepvaart kan grofweg in twee groepen onderscheiden worden, de binnenvaart en de zeevaart. De zeevaart kan opgesplitst worden in de kleine handelsvaart (kustvaart, KHV) en de grote handelsvaart (bijvoorbeeld de passagiersvaart en de container- en tankvaart GHV).

Binnenvaart

In de loop van de twintigste eeuw, maar vooral sinds de Tweede Wereldoorlog, is Nederland sterk ontwikkeld als doorvoerland. Vanouds was dit vooral gerelateerd aan de handel van Amsterdam met de koloniën, terwijl Rotterdam zijn positie als wereldhaven te danken had aan de industrialisatie van het Duitse Ruhrgebied.

Vanaf 1933 werd de binnenlandse binnenvaart gereguleerd door het zogenaamde beurssysteem, dat gebaseerd was op de crisiswetgeving. Dit beurssysteem was er de oorzaak van dat deze tak van scheepvaart nooit echt de kans heeft gehad om te kunnen liberaliseren. Pas tegen het einde van de twintigste eeuw werd dit systeem opgeheven en kreeg bijvoorbeeld de binnenvaart de kans zich drastisch te moderniseren.

De binnenvaart was daarnaast afhankelijk van de natte infrastructuur, die de aanleg van kanalen en rivieren behelsde. Hierin is na de Tweede Wereldoorlog veel geïnvesteerd. Als laatste had de binnenvaart te maken met een sterk verouderde vloot van de schepen. De vloot dateerde grotendeels nog uit de jaren twintig van de vorige eeuw. Sinds het loslaten van het beurssysteem in de jaren negentig wordt de vloot, mede onder invloed van economische groei, in hoog tempo vernieuwd, waardoor een spectaculaire schaalvergroting optreedt.

Zeevaart

De zeevaart werd na de Tweede Wereldoorlog in eerste instantie beïnvloed door het verlies van de koloniën. Zo bestond de scheepvaart op de Oost grotendeels uit lijndiensten op Indonesië en Zuidoost

Azië. De onafhankelijkheid van Indonesië en de gepaard gaande antipathie tegen de Nederlanders veroorzaakte al snel een verslechtering van de scheepvaart. Het gevolg hiervan was dat de grote rederijen werden genoodzaakt zich te richten op andere vaargebieden. Dat proces liep samen met een voortschrijdende globalisering van de wereldhandel.

Vanaf de jaren zestig kwamen er vanuit de Verenigde Staten nieuwe vervoerssystemen op, waarvan het containervervoer uiteindelijk dominant werd. Hiermee werd het proces van het geleidelijk verdwijnen van het stukgoed ingezet, hetgeen een diepgaand gevolg had voor de werkgelegenheid en de sociale structuur in de havens.

Containerisatie maakte de weg vrij voor rationalisatie in scheeps- en havenontwerp, vergaande automatisering en schaalvergroting. Schaalvergroting was ook het steekwoord in de tankvaart. Omstreeks 1947 mat een grote tanker ca. 15.000 tdw, terwijl aan het begin van de jaren zeventig in Nederland supertankers gebouwd werden van meer dan 400.000 tdw. De oorzaak van deze ontwikkeling kan, naast een explosief groeiende oliebehoefte van de geïndustrialiseerde wereld, gevonden worden in de herhaalde stremmingen van het Suezkanaal wegens oorlogsomstandigheden.

Passagiersvaart

De ontwikkeling van de naoorlogse passagiersvaart is bepaald door de opkomst van de luchtvaart en de explosieve groei van de recreatieve vaart, de cruisevaart. Medio jaren zestig verloren de grote passagiersvaart rederijen (Holland Amerika Lijn, Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en Mij. Nederland) hun klandizie, die massaal overstapte op het vliegtuig. De HAL investeerde als enige in de cruisevaart, maar verkocht het bedrijf in 1983 naar de VS, waarmee de grote passagiersvaart uit Nederland verdween.

KHV

Binnen de kustvaart is sinds eeuwen sprake van twee organisatievormen: een systeem waarbij de kapitein de (mede) eigenaar van het schip is, en de rederijvorm waarbij de eigenaar of eigenaren het schip (doen) exploiteren.

Na de Tweede Wereldoorlog profiteerde de Nederlandse kustvaart sterk van een aanhoudend groot ladingaanbod in verband met de wederopbouw van Europa, in combinatie met de beperkende maatregelen van de geallieerden t.a.v. de Duitse scheepvaart en scheepsbouw.

Tot aan het begin van de jaren zestig bloeide de Nederlandse kustvaart, waarna het tot het einde van de jaren tachtig stagneerde als gevolg van de ontwikkelingen in de containervaart. Het nieuwe scheepvaartbeleid, dat in 1996 van kracht werd, betekende een belangrijke impuls voor de Nederlandse short sea shipping sector, zoals de kustvaart c.q. de kleine handelsvaart vanaf het begin van de 21^e eeuw genoemd wordt.

Binnen de scheepvaart in de twintigste eeuw is een aantal ontwikkelingen te onderscheiden die een grote invloed hebben gehad op het beleidsterrein. Hieronder volgt een korte uiteenzetting van de belangrijkste gebeurtenissen en beleidsregels.

De bemanningspolitiek die door de Nederlandse overheid werd uitgevoerd was sterk van invloed op de samenstelling van de bemanning aan boord van Nederlandse schepen. Arbeid werd, mede als gevolg van de diplomawetgeving, steeds duurder, zodat men uitweek naar buitenlandse bemanningsleden die veel goedkoper waren. Vanaf eind jaren zestig drukte het systeem van het 'uitvlaggen' een grote stempel op de scheepvaart. Dit systeem houdt in dat veel schepen onder een andere (buitenlandse) vlag gebracht worden, zodat men zich niet aan de Nederlandse (nationale) wet- en regelgeving hoeft te houden. Dit betekent een verlaging van de bureaucratie en van de (arbeids) kosten. Daarnaast zijn reders steeds meer gebruik gaan maken van buitenlandse bemanningsleden (Kaap Verdianen, Indonesiërs, Filipijnen, Polen, Russen), die veel minder sociale rechten kenden dan de Nederlandse. Een van de voordelen hiervan was bijvoorbeeld dat de buitenlandse bemanning geen lid was van vakbonden en dat er lagere technische eisen werden gesteld. In tegenstelling tot de vooroorlogse situatie kwamen er na 1945 nauwelijks nog stakingen voor in de koopvaardij.

De scheepsbouw vierde tot begin jaren zeventig hoogtij. Er vond in alle sectoren van de scheepvaart, maar tot 1970 vooral in de tankvaart, een enorme schaalvergroting en vergroting van schepen plaats. Na circa 1990 trad deze ook op in de containervaart, de KHV en de binnenvaart.

In 1973 veroorzaakte de 'eerste oliecrisis' een ingrijpende en wereldwijde stagnatie in de ontwikkeling van de scheepsbouw en de koopvaardij. Deze situatie verergerde door onder meer de economische crisis in de jaren tachtig.

In 1996, onder het derde kabinet Lubbers, kwam de scheepvaart uit haar diepe dal, mede door de aanpassing van de zeer verouderde wetgeving, die direct na de Tweede Wereldoorlog was opgesteld. Toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma, ontwikkelde een nieuw scheepvaartbeleid waardoor de scheepvaart werd geliberaliseerd en weer in staat werd te concurreren met het buitenland.

De Europese regelgeving had, minder dan men zou verwachten, invloed op de Nederlandse wetten en regels op het beleidsterrein scheepvaart. Sinds het begin van de twintigste eeuw is het vooral de internationale regelgeving (IMO en voorlopers) die sturend zijn t.a.v. de wet- en regelgeving op sociaal en veiligheidsterrein. In de naoorlogse periode heeft zich een aantal scheepsrampen voorgedaan, die leidden tot nieuwe regelgeving. Op het milieugebied zijn dit bijvoorbeeld de rampen met de Torrey Canyon (Cornwall 1967) en de Erika (1999). Uiteindelijk leidden dit soort gebeurtenissen tot de verplichte invoering van de dubbelwandige tanker in zee- en tankvaart.

Op veiligheidsgebied waren het vooral de rampen met de Herald of Free Enterprise (1987) en Estonia (1994) die de aanzet gaven tot strengere, internationaal doorgevoerde technische eisen.

Enkele algemene onderwerpen, zoals milieu en veiligheid, hadden hun invloed op internationaal niveau. Daarnaast betrof het de emissie van verbrandingsmotoren, die door Europese regelgeving enorm gereduceerd diende te worden. Regelgeving rondom de veiligheid werd grotendeels op internationaal niveau geregeld (niet specifiek EU).

Vraag 2: Welke gebeurtenissen/ incidenten hebben plaatsgevonden, en in hoeverre zijn deze van belang geweest voor het beleidsterrein (en eventuele aanverwante beleidsterreinen)?

Er hebben zich in de Nederlandse territoriale wateren geen rampen en/ of gebeurtenissen afgespeeld die specifiek hun weerslag hebben gehad op de Nederlandse beleidsvorming.

Enkele internationale gebeurtenissen die hun weerslag hebben gehad op de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart zijn:

- de eerdergenoemde onafhankelijkheid van Indonesië en de dekolonisatie van andere gebieden een grote rol op de ontwikkeling van de scheepvaart.
- de diverse oorlogen in het Midden-Oosten hadden een stagnatie van de scheepvaart tot gevolg, waar voornamelijk de container- en tankvaart onder te lijden hadden. Als voorbeeld kunnen hierbij de zes-daagse oorlog bij het Suez-kanaal en de Golfoorlog genoemd worden.
- de economische liberalisering van China, die onder andere tot gevolg heeft gehad dat de Nedlloyd niet meer bestaat en dat er fusies zijn aangegaan met andere rederijen.

Binnenvaart

De binnenvaart opereert vanouds in een concurrentiepositie met andere vervoersmodaliteiten. Zo is er altijd een frictie geweest tussen de Nederlandse Spoorwegen, die gesteund werd door de overheid, en de binnenvaart. Ook het vervoer over de weg is een grote concurrent.

Vraag 3: Welke individuen/ groepen zijn van belang geweest op het beleidsterrein (en eventueel aanverwante beleidsterreinen) en waarom?

De belangrijkste personen die hun stempel hebben gedrukt op het beleidsterrein scheepvaart zijn oud-minister van Verkeer en Waterstaat mw. Jorritsma en mw. Neelie Kroes. Zoals in een eerdere vraag aan de orde is geweest was mw. Jorritsma verantwoordelijk voor de liberalisering in de

scheepvaart, waardoor de concurrentiepositie van Nederland verbeterde. Mw Neelie Smit-Kroes stelde de vrachtenbeurs ter discussie.

Vraag 4: Welke organisaties zijn van belang geweest op het beleidsterrein (en eventueel aanverwante beleidsterreinen) en waarom?

De belangrijkste organisaties zijn de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en het Groninger Zeemanscollege 'De Eendracht'. Wegens de grote (verzuilde) versnippering binnen de binnenvaart zijn er geen echt grote organisaties geweest die invloed hebben gehad op het beleidsterrein scheepvaart.

Vraag 5: In hoeverre mag verwacht worden dat de informatie met betrekking tot de op grond van bovenvermelde vragen als belangrijk te kwalificeren onderwerpen alleen kan worden aangetroffen in de overheidsarchieven m.b.t. het beleidsterrein of dat deze wellicht ook elders te vinden is?

De organisatie die wellicht nog een aanvulling kan geven op de overheidsarchieven is de International Maritime Organisation. Deze archieven zijn echter niet specifiek Nederlands, of bezitten een Nederlands secretariaat, zodat het in dit blikveld geen toegevoegd belang zal hebben.

Andere (particuliere) archieven die een aanvulling kunnen geven zijn de archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL) en de Rotterdamsche Lloyd. De archieven van de HAL bevinden zich in het Gemeentearchief Rotterdam. De archieven van de Lloyd bevinden zich grotendeels in het Nationaal Archief.

Daarnaast bezit het Rijksarchief Groningen veel stukken over de binnenvaart. Voor informatie over de vakbonden kan verwezen worden naar de diverse vakbondsarchieven, die grotendeels bij het IISG berusten.