

Onderzoeksrapport

Herkalibrering en herijking van het opbouwwerk voor binnenschippers: De Schroef

INLEIDING

Voorliggend rapport omvat de resultaten van een onderzoek met het oog op de 'herkalibrering en herijking van het opbouwwerk voor binnenschippers'. Het onderzoek is van de hand van Vicky Lyssens-Danneboom, onderzoekster verbonden aan het Expertisecentrum Krachtgericht Sociaal werk van de Karel de Grote Hogeschool. De onderzoeksopdracht liep van 1 december 2020 tot en met 30 november 2021, in opdracht van De Schroef vzw, en werd gefinancierd door het Departement Welzijn.

Het rapport bundelt de kernbevindingen uit een kwantitatief en kwalitatief onderzoek naar de leefwereld van binnenschippers, en belicht vanuit het cliëntperspectief de bestaande noden en verwachtingen ten aanzien van het aanbod aan (welzijns)voorzieningen aan de wal, en in het bijzonder ten aanzien van De Schroef vzw.

Het rapport bestaat uit drie delen.

In het eerste deel lichten we het onderzoeksopzet, de onderzoeksvragen en de gevolgde onderzoeksmethode toe. In het tweede deel presenteren we de onderzoeksresultaten, en in deel drie zetten we de belangrijkste conclusies van het onderzoek op een rijtje en formuleren we enkele beleidsaanbevelingen.

DEEL 1: ONDERZOEKSOPZET

1.1. Achtergrond: doelstelling en onderzoeksvragen

De Schroef vzw is het ontmoetings-, onthaal-, vormings- en recreatiecentrum annex kleuterschool voor binnenschippers en hun gezinnen. De vereniging streeft, volgens de beginselen van het opbouwwerk, naar een volwaardige maatschappelijke participatie en integratie van de binnenschippers en hun gezinnen. Door middel van een gedifferentieerde werking wil De Schroef drempels verlagen en, waar mogelijk, knelpunten wegwerken met betrekking tot de moeilijkheden die schippers(gezinnen) ondervinden om deel te nemen aan activiteiten en gebruik te maken van voorzieningen aan de wal op het vlak van socio-culturele activiteiten, opleiding en vorming, tewerkstelling en algemene welzijnszorg.

De Schroef kwam 40 jaar geleden organisch tot stand op basis van vastgestelde noden bij de doelgroep. De voorbije decennia heeft de binnenvaart een aanzienlijke evolutie doorgemaakt. Met

de schepen is ook het beroep van binnenschipper sterk veranderd. Zo zijn de binnenschippers economisch uit een diep dal geklommen, maar is door de afschaffing van het beurssysteem - de evenredige vrachtverdeling – de concurrentie moordend geworden, met een sterke toename van de werk- en prestatiedruk als gevolg. Daarnaast is de binnenschippersbevolking nu gemiddeld geschoold, waar dit vroeger ver beneden het gemiddelde lag. De wijziging van de werk- en leefomstandigheden van de binnenschippers heeft de Schroef ertoe gebracht de toereikendheid van haar gezins-, welzijns- en sociaal-culturele werking te herbekijken.

Aan de hand van een onderzoek van de behoeften en noden van binnenschippers en de ervaren tekorten in het aanbod aan voorzieningen voor haar doelgroep, wil de Schroef haar aanbod heroriënteren en beter afstemmen op de realiteit van de varende gemeenschap anno 2022.

1.2. Onderzoeksmethode en -verloop

Voor dit onderzoek hanteerden we een mixed method design, gekenmerkt door de combinatie van een kwantitatieve en een kwalitatieve methodologie. Waar een kwantitatieve benadering trends en patronen voor ogen heeft, richt een kwalitatief onderzoeksdesign zich vooral op gedachten, ervaringen en betekenisverlening (Mortelmans, 2013). Niettegenstaande de onderscheiden aanpak (websurvey versus diepte-interviews), lag de focus bij beide methoden op het in beeld brengen van de uitdagingen verbonden aan het hedendaagse varende bestaan, en in het verlengde daarvan het identificeren van de (nieuwe) noden van binnenschippers met betrekking tot het aanbod aan (welzijns- en zorg)voorzieningen aan de wal.

Het onderzoek is gestart met een literatuurstudie. Hoewel de binnenscheepvaart een belangrijke economische sector is en schippers de binnenwateren van haast elke grote Belgische stad doorkruisen, bleef hun doen en laten vooralsnog grotendeels uit het vizier van onderzoekers. Over het schippersleven en de sociale omstandigheden waarin schippers zich bevinden zijn nagenoeg geen geschreven bronnen vindbaar, en al zeker niet van wetenschappelijk of academisch niveau. Vanwege de minimale hoeveelheid bruikbare literatuur en de beperkte voorkennis van de onderzoekster werd het onderzoek ingezet met een aantal explorerende open gesprekken met sleutelfiguren binnen de varende gemeenschap. Dit bleek een goede strategie: de schat aan doorleefde kennis binnen het schippersmilieu zelf staat in schril contrast met de schaarste aan publicaties.

De informatie bekomen uit de geraadpleegde literatuur en de open gesprekken vormde de basis voor het opstellen van de websurvey. Bijkomend werden diepte-interviews afgenomen bij een heterogene groep schippers om de data uit de websurvey verder uit te diepen.

1.2.1. Websurvey

De websurvey werd in december 2021 verspreid onder diverse groepen varenden, via verschillende kanalen: de facebookpagina van De Schroef en Schippers.be like 2.0, de website van

De Schroef, De Binnenvaartkrant, en via de website van enkele binnenvaartorganisaties (Kenniscentrum Binnenvaart, ITB, Apostolaat der schippers, ...)

De online bevraging leverde een totaal van 82 volledig ingevulde en dus bruikbare enquêtes op. Als we dit in gezinnen verrekenen, bereikten we 7 à 10 procent van de integrale populatie. Hierbij dient vermeld dat een groot aantal schippers de (vrij lange) enquête heeft geopend, maar niet of slechts ten dele heeft ingevuld (bv. enkel statuut, vaarregime,..). De meerderheid van de onvolledig ingevulde (en dus niet bruikbare) enquêtes was afkomstig van varenden met een werknemersstatuut. De enquêtes werden opgesteld en verwerkt via Qualtrics, een webgebaseerde enquêtetool.

1.2.2. Diepte-interviews

Het kwalitatieve luik van het onderzoek omvat semi-gestructureerde interviews met actieve en gepensioneerde schippers, evenals met schippersjongeren, en enkele mensen van dichtbij betrokken bij de binnenvaart. Bijkomend werd ook een focusgroep gedaan bij schippersjongeren in internaat De Spits te Linkeroever.

De diepte-interviews focusten op de concrete leef- en werkomstandigheden van de binnenschipper en de gevolgen van het varende bestaan op uiteenlopende maatschappelijke domeinen evenals het gebruik van de voorzieningen aan de wal.

De steekproef werd systematisch opgebouwd aan de hand van tips en verwijzingen van eerder geïnterviewde respondenten (=sneeuwbalmethode). In totaal werden 24 diepte-interviews afgenomen.

1.2.3. Bemerking

Aangezien het een eerder kleinschalige kwantitatieve en kwalitatieve bevraging betreft, zijn generaliseerbare kwantitatieve uitspraken niet mogelijk. Wel biedt dit onderzoek inzicht in de drempels en moeilijkheden gerelateerd aan het varende bestaan, de betekenis die schippers daaraan geven en wat zij dienaangaande verwachten of nodig hebben. Op basis daarvan kunnen we gerichte aanbevelingen formuleren inzake de werking en het aanbod van De Schroef.

De voorziene tijdspanne liet niet toe om een intensieve uitgebreide zoektocht naar beschikbare literatuur te verrichten, noch om de oversteek naar Nederland te maken en in kaart te brengen welke voorzieningen daar specifiek voor varenden bestaan. Ook nieuwe groepen varenden, zoals Midden- en Oost-Europese matrozen en bemanningen van riviercruises konden helaas niet bereikt en bevraagd worden.

Om de lezer een geïntegreerd en vlot leesbaar geheel aan te bieden zijn de resultaten, naar analogie met het onderzoeksopzet, in een mixed method jasje gestoken. De kwantitatieve en kwalitatieve data zijn dus in een lopend geheel beschreven. In functie van de leesbaarheid werden de meeste tabellen ook uit de lopende tekst verwijderd en opgenomen in bijlagen achteraan.

DEEL 2: RESULTATEN

2.1. Socio-demografisch

Wat het geslacht van de 82 respondenten in de survey betreft, is er een klein overwicht van mannen (57%) ten opzichte van vrouwen (43%). Zes schippers hebben hun geslacht niet aangeduid. De overgrote meerderheid van de bevroagden (72%) situeert zich in de leeftijdscategorie 31 tot 60 jaar (tabel: zie bijlage).

54 schippers hebben de Belgische nationaliteit, 20 zijn van Nederlandse afkomst, en 1 respondent is Frans. (tabel in bijlage). De overgrote meerderheid van de schippers is gehuwd en heeft kinderen.

2.2. Beroepsprofiel

Een blik op de professionele hoedanigheid van de respondenten toont aan dat de overgrote meerderheid (63%) tot de categorie 'zelfstandig schipper/eigenaar met helper (& matroos) behoort, gevolgd door 'binnenvaartondernemer met personeel'. De categorie 'andere' bestaat uit 3 oud-schippers. Van de zelfstandige binnenschippers (die hun geslacht hebben opgegeven!) is 52% man en 48% vrouw. Van de binnenvaartondernemers met personeel is 67% man en 33% vrouw. De werknemers zijn allemaal mannen (slechts 4 van de 7 werknemers hebben hun geslacht opgegeven).

Over het totale aantal zelfstandigen en (gedetacheerde) werknemers werkzaam in de binnenvaart zijn maar weinig kant en klare kwantitatieve gegevens te vinden. Volgens de laatst gekende cijfers van het ITB, het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren (2016-2017) waren er in 2017 1258 zelfstandigen en helpers, waarvan 795 mannen en 463 vrouwen. Het aantal werknemers bedroeg in 2016 536 waarvan 493 mannen en 43 vrouwen (https://www.itb-info.be/nl/gp_statistisch-verslag_214.aspx).

De grote meerderheid van de respondenten (69%) is meer dan 15 jaar werkzaam in de binnenvaart.

Tabel: professionele hoedanigheid naar geslacht

N=76 (6 ontbrekend)	M= 43	M	V = 33	V
Zelfstandig binnenschipper/eigenaar met helper (partner)	14	33%	15	46%
Zelfstandig binnenschipper/eigenaar met helper (partner) & matroos	12	28%	9	28%
Binnenvaartondernemer met personeel	10	23%	5	15%
Werknemer	4	9%	0	0%
Student	0	0%	4	12%
Andere: specificeer aub	3	7%	0	0%

Het scheepstype werd bevraagd aan de hand van een open vraag om de respondenten de mogelijkheid te bieden zelf een benaming aan hun schip te geven. Dit resulteerde in een breed pallet aan scheepstypes en -benamingen: (Motor)vrachtschip, tankschip (chemie/gas), koppelverband, containerschip, canal du nord, droog ladingschip, Spits, Duwvaart, 73x8.22, Kempenaar, 80x9,50 1392ton, Dortmund,...

Ook in de diepte-interviews kwamen uiteenlopende benamingen naar boven:

“Een gewoon containerschip. Een 110 meter. Ik geloof dat wij een Rijnschip zijn. Ik zeg gewoon een containerschip omdat wij nu alleen maar containers doen. Maar wij kunnen met ons schip ook iets anders doen. Je kan je ruim ook volkappen en dan dat er met een kraan uithalen.”

“Wij varen met een droge lading schip, 80 meter bij 9,5. Een motor vrachtschip. Nu hebben we er koolzaad in, ja, we doen alles wat droge lading is, behalve containers. Ons maat van schip, wij kunnen dan op plekken komen waar een 110 meter bijvoorbeeld niet kan komen.”

De vaarschema's van de respondenten zijn al even gedifferentieerd als de scheepstypes. Van de zelfstandige binnenschippers/eigenaars met partner (en matroos) zit 90% altijd aan boord. 4% wisselt een week aan boord af met een week aan de wal, en nog anderen houden er een ander vaarschema op na, bv. tijdens de week aan boord en in het weekend aan de wal. Van de groep binnenvaartondernemers met personeel (n=15) verblijft iets meer dan de helft altijd aan boord. De overige binnenvaartondernemers wisselen het aan boord zijn af met een verblijf aan de wal. Eenzelfde patroon komt voor bij de werknemers: ofwel een week aan boord, een week aan de wal, ofwel 14 dagen aan boord, 14 dagen aan de wal. Sommigen zelfs 3 weken op en af, twee weken aan boord, een week thuis (tabel in bijlage)

“Mijn mama en papa zijn altijd op het schip. Altijd. Dat is hun werk en hun leven. Mama komt af en toe aan de wal om boodschappen te doen. Het huis is meer voor ons, voor school. Veel zitten ze daar niet. Alleen als ze zo eens een weekendje vrij willen omdat het schip in België ligt hier, en ze moeten pas maandag gaan lossen of laden.”

“Tegenwoordig, toch zeker op de grotere schepen, die schippers hebben sowieso een matroos aan boord. Wij varen zonder matroos. Wij zijn met twee, en op deze maat van schip is dat voldoende. We zitten zo goed als altijd op ons schip. Wij varen niet volcontinu, want dat mag in principe niet met die 14 uur, maar wij zijn wel altijd aan boord dat wel. Behalve als we eens een weekend vrij hebben, en niet moeten varen, dan kunnen we al eens naar huis. Vorig jaar hebben we een huizeke gekocht, toen zijn we redelijk veel thuis geweest, maar dit jaar zijn we bijna niet thuis geweest.”

“Mijne man gaat een week aan boord en dan is hij een week thuis. Dus van maandag tot vrijdag is hij aan boord. Volgende week is hij weer thuis. We zijn dus nog altijd actief, maar op een andere manier dan dat we continu aan boord zaten. We hebben twee matrozen aan boord, allez, 1 die afwisselt. De ene week is het met mijn man, en de andere week is er een stuurman die dan met die matroos verder vaart.”

“Bijna iedereen zit voltijds op een schip. We hebben dat ook nog gedaan. Sinds de kindjes er zijn, zijn we een week aan boord en een week thuis. De week dat wij thuis zijn, is mijn zus en haar een man op het schip. En andersom. Er is ook een matroos. Hij blijft één maand op het schip, en dan

komt er een andere. Dat zijn Roemenen. Die gaan altijd met het vliegtuig naar huis. Onze matroos is wel ingeschreven in België. Ik denk dat er niet zoveel mensen zijn die dat willen doen in België. Wij wisselen altijd in Andernach met onze matrozen, dus die pakken dan het vliegtuig in Duitsland. In België komen die praktisch niet, want die gaan hier bijna nooit aan de wal. Wij komen wel met ons schip naar Antwerpen, maar die gaan niet van boord.”

Het vaargebied van de schepen in de survey varieert van havenregio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, tot De Rijn, Moezel, Tsjechië en Hongarije en alles daar tussen. Er is geen duidelijk verband tussen het professionele statuut van de respondenten en hun vaargebied. Men vaart waar men met het schip kan en mag varen.

“Het laatste jaar zitten we heel veel in de vaart van Péronnes. Mons en dan Nimy-Blaton-Péronnes. Daar kan alleen een schip naartoe van max 80 meter. Of de Brusselse vaart, dat zijn schepen van 80 meter. We varen ook in Duitsland, Nederland, Frankrijk en als het kan de Donau, maar dat hebben we nog nooit gedaan. Een heel klein stukje hebben we gedaan, naar Regensburg, maar verder is het er nog nooit van gekomen. Meestal zijn we te duur.”

“Wij varen altijd op de Rijn, maar wij doen ook altijd containers dus ja. Wij doen niet zoveel verschillende dingen. Wij doen meestal Rotterdam richting Andernach, dat is een uurtje van Koblenz. Soms doen we ook Antwerpen. Vroeger voeren wij wel naar Bazel. Dat was wel een stationnetje verder.”

Het vaarritme werd niet bevraagd in de survey, maar ook hier bieden de diepte-interviews verheldering. Het is duidelijk dat de praktijk vaak niet in lijn is met de wettelijke voorschriften. ‘Nood breekt wet’ is menig varende vreemd noch onbemind.

“Tussen zes 's morgens en tien uur 's avonds mogen we veertien uren varen, dus ofwel van acht tot tien 's avonds, of van zes tot acht. Dus we beginnen meestal om 6 uur 's morgens. Soms varen we 's nachts – maar dat mag je niet in je onderzoek zetten (lacht) - Ja ja...je hebt ook dikwijls, als je bv aan een sluis ligt te wachten, of je bent vierde of vijfde schudding, ja, dan ben je al gelijk een paar uren kwijt, en dan haal je je opdracht niet.”

“Op de Rijn heb je dat, het volcontinu varen. Die grote schepen hebben genoeg bemanning aan boord, die mogen dag en nacht varen. Omdat die schippers mekaar aflossen. En dat is meestal zo voor de Rijn en het Ara gebied. Daar is dat meestal de containers en de tankvaart. Ja, en die grote schepen die doen meestal volcontinu vaart. Dag en nacht.”

“Er is heel veel veranderd. Het romantische gaat er een beetje af. Maar we doen daaraan mee. Want een weekend stilliggen, dat kost geld. Of dat brengt geen geld op. Dus zeggen we: we gaan algauw een beetje doorvaren. We kunnen ook zeggen: we stoppen vrijdag en we doen iets anders. Dat kan. Omdat op den duur... ge wordt geleefd, he. Want dat schip moet blijven varen. Dat is een bedrijf.”

2.3. Uitdagingen en moeilijkheden gerelateerd aan het varende bestaan

Binnenschippers maken deel uit van de trekkende beroepsbevolking. Hun bijzondere levensomstandigheden zorgen voor specifieke uitdagingen. Het langdurig (of altijd) aan boord verblijven bemoeilijkt niet alleen de ontwikkeling van een sociaal netwerk, maar verhindert ook de deelname aan maatschappelijke instituties (de hulpverlening en algemeen welzijn) en voorzieningen op de verschillende levensdomeinen, zoals arbeid, onderwijs, inkomen, wonen, gezondheid en het socio-culturele leven. Deze voorzieningen zijn immers uitgebouwd in relatie tot het sedentaire bestaan van de overgrote meerderheid van de bevolking (Sannen, 2003).

Alle groepen trekkenden, ook de woonwagenbewoners en de voyageurs, de circusmensen, en de kermismensen klagen dat alle diensten territoriaal georganiseerd zijn en enkel mikken op mensen met een sedentair bestaan. Individuen en gezinnen die niet aan de sedentaire voorwaarde beantwoorden vallen bijgevolg uit de boot.

Om een beter zicht op te krijgen op de drempels gerelateerd aan het varende bestaan, vroegen we aan de binnenschippers op welke vlakken ze soms moeilijkheden ervaren. De moeilijkheid met stip op 1 is het maken van afspraken met zorgverstrekkers (73%) en officiële instanties en dienstverleners (62%) aan de wal. Daarnaast geeft ook 45% aan moeite te hebben met het onderhouden van een sociaal netwerk, het vinden van een flexibel vrijetijds- en sportaanbod (28%) en een aanspreekpunt voor schippers (24%). Ook het ontbreken van geschikte ligplaatsen wordt in de survey als aanzienlijk probleem naar voor geschoven, uitgedrukt in bewoordingen als: “Nog maar simpelweg de auto aan de wal krijgen zoals het ons uitkomt” en “Ligplaatsen voor wat langere tijd voor bv vakantie of ziekenhuisverblijf”.

Bekijken we de aangegeven moeilijkheden specifiek voor de (grootste) groep schippers die altijd aan boord verblijft (n=57), dan zien we de percentages verder stijgen:

Tabel: Op welke vlakken soms moeilijkheden? (altijd aan boord)

Totaal (n)	57	
Het maken van afspraken met zorgverstrekkers aan de wal (arts, specialist, tandarts,...)	49	86%
Het maken van afspraken met officiële instanties (bv gemeentebestuur) en dienstverleners aan de wal (kapper, pedicure,...)	43	75%
Het vinden van een flexibel vrijetijds- en/of sportaanbod aan de wal	18	32%
Het vinden van een flexibele kinderopvang en vakantieopvang aan de wal	7	12%
Onderwijs (kleuteronderwijs, internaat,...)	14	25%
Het vinden van een aanspreekpunt, specifiek voor schippers / varenden	17	30%
Het uitbouwen en onderhouden van een sociaal netwerk (vrienden, familie,..)	27	47%
Andere: specificieer aub	3	5%
Ik ervaar geen moeilijkheden of drempels	2	4%

Hoewel de schippers die niet altijd aan boord verblijven minder moeilijkheden op de verschillende domeinen aangeven, zien we globaal genomen toch dezelfde trends als bij de schippers die continu aan boord leven (tabel in bijlage).

De grote moeilijkheid voor varenden om afspraken te maken (en na te komen) met zorgverstrekkers en/of dienstverleners aan de wal, komt ook sterk naar voor in de diepte-interviews (zie verder).

Een tweede moeilijkheid die door bijna de helft van de respondenten wordt aangegeven, is het uitbouwen en onderhouden van een sociaal netwerk. Grote investeringen, drukke vaarschema's, concurrentie en 'tijd is geld' maken dat er minder vrije tijd beschikbaar is om sociale contacten uit te bouwen. Meerdere schippers verwijzen in dit verband naar (betere) vroegere tijden:

Vroeger waren er schippersbeurzen. Dat was iets waarvoor mensen van boord kwamen. Ik herinner mij, als kind speelden wij op die beurs, daar waren trapjes, dat was het oude Beursgebouw in Antwerpen. Meestal gingen de vrouwen wat winkelen, en dan spraken die af: de beurs is om 3 uur gedaan, dan zien we mekaar in een cafeetje op de hoek...Er was veel meer kans om elkaar te zien en dat is nu veel minder, door die vrije markt.. Je moet gewoon telefoneren om een andere reis te krijgen, je moet niet meer naar die beurs gaan om je op de toer te zetten. Dat is wel iets dat weggevallen is."

"Sociaal contact is bij ons wel veel veel minder dan vroeger. Vroeger was er het beurssysteem. Toen lagen schepen allemaal samen en zag je de mensen ook wel eens in het café, na de beurs. Zoals onze ouders. Dan gingen die een pintje drinken 's avonds, of in het weekend. Er waren cafés, en je moest niet afspreken want er zat altijd wel iemand. Zo zijn wij een beetje opgegroeid. Dat sociaal contact is grotendeels weggevallen bij ons. Vroeger was het plezanter op sociaal gebied. Iedereen lag een week te wachten op werk en er was altijd iemand in de buurt waar je mee overeenkwam. Dat mis ik wel."

De komst van nieuwe technologieën (gsm, internet) heeft het verdwijnen van de beurs ten dele opgevangen, commercieel en ook sociaal....

"Als je iemand bekend tegenkomt, dan pak je de Marifoon en praat je even zo. En anders is het veel telefoon. Dan bel je al eens rap met mekaar of je stuurt een WhatsApp. Of als je iemand ziet liggen en je hebt wat tijd, dan kun je erbij gaan liggen, en heb je zo nog eens een gezellige avond. De ene keer is dat bijna wekelijks, de andere keer zit er een half jaar tussen..."

....maar biedt geen passend alternatief voor real life contact. De manifeste nood bij schippers aan fysieke ontmoeting komt in de diepte-interviews sterk naar voor:

"We hebben dat goed gemerkt. Een aantal jaren had je jaarlijks de open scheepvaartdagen. Wij hebben als bedrijf daar altijd gestaan, en wij hebben dat zien evolueren. Dat was een ontmoetingsplaats voor die oude schippers geworden. Die kwamen daar, dat was drie dagen... Als ik naar een beurs ga, dan ga ik daar een dag naartoe, dan bekijk ik dat daar, misschien wel eens een 2e dag omdat ik alles niet gezien heb, maar de derde dag heb ik het gezien, en ga ik daar niet terug naartoe. Maar die mannen en vrouwen kwamen elke dag terug en ontmoetten hun collega's van vroeger daar. Op de duur zijn die standen geëvolueerd naar een soort van café."

"Wij doen elk jaar een kerstmarkt, en een barbecue in de zomer. Dat trekt gigantisch veel volk. Schippersouders, en ook generaties die al lang weg zijn, dat komt allemaal terug. Dus er is wel nood aan mekaar terugzien."

Schippersverenigingen, zoals de Koninklijke Schippersgilde en de Scheepsboys en girls organiseren wel op regelmatige tijdstippen activiteiten, maar deze focussen zich in hoofdzaak op oud-schippers aan de wal. Voor de jongere, actieve schippers is er nauwelijks een aanbod. Ook het Kerkschip krijgt hoofdzakelijk oud-schippers over de vloer:

“Het zijn allemaal toch mensen tussen 70, 80 of meer, die hier samenkomen. Op wekelijkse basis, want dat hangt samen met de mis. De meesten komen direct naar het café voor een koffietje. De mis is op zondag om 10u30. Om half tien komen soms al de eersten. Ze hebben het Kerkschip altijd het kloppend hart van de schippers genoemd. Het is de ontmoetingsruimte. Zij voelen die ontmoetingsruimte aan als een nood. Als dat morgen wegvalt, is dat toch erg voor die mensen?”

Ook het vinden van een flexibel sport- en vrijetijdsaanbod (zie verder) en een deskundig aanspreekpunt of vertrouwenspersoon waartoe men zich kan wenden in geval van vragen of problemen, blijkt voor vele schippers geen evidentie.

“Destijds met Leen (nota: was een sociaal assistente van het CAW die in De Schroef gestationeerd was). Dat was een toffe. Die missen we. Op alle punten. Je belde haar en die wist van de zaak af. Ze kende ook heel goed al die zaken, al die problematieken met de binnenvaart...de schipper zijn pensioen is niet altijd fameus. Dat waren de grootste problemen dikwijls. Het is nu allemaal op de Luchtbal. Maar als ze nu terug iemand apart moesten zetten daar, ja... een schipper is een geval apart.... die moet vertrouwenspersonen hebben. De stap zetten naar een wijkcentrum is voor velen een beetje moeilijk.”

2.4. Gebruik van formele diensten en voorzieningen aan de wal

Onderzoek van Steenssens en Vermeire (2000) naar het gebruik van formele voorzieningen door minderheidsgroepen maakt gewag van aantal drempels die de toegankelijkheid van de formele zorg- en dienstverlening bemoeilijken. Deze drempels kunnen informatief ('men weet niet waarvoor men bij de dienst terecht kan'), institutioneel ('de bereikbaarheid van dienst is niet afgestemd op de specifieke situatie van de minderheidsgroep'), situationeel ('de specifieke situatie van de minderheidsgroep bewerkstelligt zelf de ontoegankelijkheid van de dienst') en dispositioneel ('wantrouwen van de minderheidsgroep ten aanzien van de dienst')

Werpen we een blik op mate waarin schippers gebruik maken van formele diensten en voorzieningen dan zien we dat de ervaren moeilijkheden gerelateerd aan het varende bestaan aanhalen, zich ook in onderstaande cijfers tonen. Het zeer beperkte gebruik van welzijnsvoorzieningen (5%), maar ook van vrijetijdsvoorzieningen (5%), jeugdwerk (7%), sport (17%) en cultuur (17%) is opvallend.

Tabel: gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal (alle schippers)

Totaal aantal (antwoorden)	82	
Welzijn (OCMW, CAW,..)	4	5%
Gezondheid (dokters, tandartsen, ziekenhuis,...)	71	87%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	53	65%
Tewerkstelling (RVA, VDAB, interimkantoor, Syntra...)	6	7%
Cultuur (musea, theater, concerten)	14	17%
jeugdwerk (scouts, Chiro, Kras,...)	6	7%
Voorzieningen/verenigingen voor schippers / varenden	23	28%
sportclub (voetbal, basket,...)	14	17%
vrije tijd (hobbyclub, Femma, Okra,...)	4	5%
Persoonlijke verzorging (kapper, pedicure,...)	50	61%
Andere. Specificeer aub	4	5%
Ik maak geen gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal	3	4%

Wat het gebruik van welzijnsdiensten (CAW, OCMW) betreft, bedraagt de participatiegraad slechts 5%. Werpen we vervolgens een blik op onderstaande tabel in verband met het al dan niet vlot gebruik, dan zien we dat 27% van de schippers aangeeft moeilijk toegang te hebben tot welzijnsdiensten. Iets meer dan de helft zegt er geen ervaring mee te hebben.

“In de binnenvaart, dat zijn allemaal zelfstandigen. Dat zijn ook allemaal mensen die hun hele leven gewend zijn van hun plan te trekken. Die gaan niet actief op zoek naar hulp, dat gebeurt niet. Je moet dat aanbieden. Als je die mensen wilt helpen moet je dat aanbieden, een beetje uw voelhoorns uitsteken”

Lage participatiepercentages corresponderend met hoge ontoegankelijkheidspercentages vinden we eveneens in de domeinen vrije tijd, welzijn, cultuur en sport. We hebben in de survey niet naar het ‘waarom’ gepeild van een (niet) vlot gebruik van voorzieningen en diensten. De vraag stelt zich dan ook waarom precies men het gebruik van cultuur, vrije tijd en sport als moeilijk aanduidt.

Het hoeft geen betoog dat het tempo binnen de scheepvaart enkele decennia geleden lager lag dan vandaag het geval is. Het spreekt voor zich dat het stijgende vaartempo en het beperktere aantal ligdagen zonder werk, sterk de mogelijkheden om op regelmatige basis te participeren aan sport, vrije tijd en cultuur hypothekeert. Zo bekeken is er sprake van een situationele drempel, waarbij de specifieke situatie van de schipper zelf de ontoegankelijkheid van de dienst bewerkstelligt.

“Meestal, als we geladen zijn, proberen we zo snel mogelijk door te varen naar de losplaats. We gaan niet van 10 uur s morgens tot 6 uur s avonds varen om speciaal aan de wal iets te gaan eten of naar de cinema te gaan. Dat doen we niet. Normaal gezien proberen we zo snel mogelijk door te gaan naar de losplaats. Een dag vroeger lossen is ook een dag vroeger terug laden, en dat scheelt in de portemonnee natuurlijk.”

“Dat is het grootste probleem in de scheepvaart. Dat iedereen wel een beetje die vrije tijd mist, want het moet altijd maar varen en varen en varen. Als je eens een dag of twee dagen ligt, dan mag je al van geluk spreken. Die bureaus denken echt dat ge dag en nacht gaat varen om dat goed daar te leveren. Het stopt ergens, he. En ja, dan mis je die vrije tijd toch een beetje...”

“Hobby's heb ik niet. Nee, ik doe niks. Hoe kun je nu iets...je weet ook nooit. De ene dag zijn we zo, dan zijn we drie of vier weken niet thuis, en dan zijn we weer eens een dag thuis. Ja, wat voor hobby's kan je dan uitvoeren? Ik moet wel eens iets aan mijn conditie beginnen doen, want ik zit ook te veel stil.”

Naast een gebrek aan vrije tijd valt het op dat schippers van nature weinig geneigd zijn om zich aan te sluiten bij vrijetijdsvoorzieningen en sociale centra aan de wal. Men zoekt liever aansluiting bij wat men kent, wat vertrouwd voelt en waar men zich begrepen voelt:

“Je bent zo gewend dat je constant dezelfde mensen rondom je heb, dat je u ergens anders minder gaat aansluiten omdat je je daar niet thuis voelt. Schippers zijn een soort familie. We zijn aangehecht aan elkaar, wij snappen elkaars leven en bedoelingen. Schippers hebben nood aan een plek om onder elkaar te zijn. Om over hun job bezig te zijn, dat is hun thuis, hun leven. Daar hebben die nood aan. Een buitenstaander verstaat dat niet als die daarover bezig zijn. Daarom is het wel belangrijk is dat je zoiets hebt als de Schroef om een aanspreekpunt te zijn. Omdat je daar wél op elkaar afgestemd bent..”.

“Hier en daar is er nog wel een café dat een beetje een trefpunt is. In De Cluyse zitten betrekkelijk veel schippers. Die komen op bepaalde dagen om te kaarten of te biljarten. Voor de rest zie je die nergens. In Merksem zijn er een aantal okra's. Ik denk niet dat er veel daar naartoe gaan. Ze gaan niet naai en snit doen...of naar een sport....Dat doen ze niet. Nee, nee.”

Er kan echter ook sprake zijn van een institutionele drempel waarbij de bereikbaarheid van de dienst niet is afgestemd op de specifieke situatie van de schippers:

“Meestal, als je in zo'n club iets wilt doen, bv de tekenschool of ge wilt gaan sporten in de sportclub, dat is altijd met abonnementen. Maar daar heb je niks aan, want de helft van de tijd zit je aan boord. Dan ben je maar aan het betalen, en je kunt maar eens ene keer gaan in de maand of om de twee maanden...”

Tabel: vlot gebruik van voorzieningen en diensten (alle schippers)

Totaal aantal (n= 81)			
Welzijn (OCMW, CAW,...)	Moeilijk	22	27%
	Geen ervaring mee	42	52%
Gezondheid (artsen, tandartsen, ziekenhuis,...)	Moeilijk	38	47%

	Geen ervaring mee	1	1%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	Moeilijk	10	12%
	Geen ervaring mee	14	17%
Tewerkstelling (VDAB, RVA, syntra)	Moeilijk	12	15%
	Geen ervaring mee	48	59%
Cultuur (musea, theater,...)	Moeilijk	19	23%
	Geen ervaring mee	25	31%
Jeugdwerk (scouts, chiro,...)	Moeilijk	13	16%
	Geen ervaring mee	45	56%
Verenigingen voor schippers (bonden, kenniscentrum, schippersgilde,...)	Moeilijk	7	9%
	Geen ervaring mee	26	32%
Sportvoorzieningen/clubs	Moeilijk	30	37%
	Geen ervaring mee	27	33%
Vrije tijd (hobbyclub, Okra,...)	Moeilijk	27	33%
	Geen ervaring mee	33	41%
Persoonlijke zorg (kapper, pedicure,...)	Moeilijk	26	32%
	Geen ervaring mee	1	1%

Dat het gebruik van gezondheidszorg en persoonlijke verzorging hoog ligt, betekent niet dat deze zorgverlening ook makkelijk toegankelijk is voor de leden van de varende gemeenschap. Zo geeft 47% van de schippers aan moeilijk van het gezondheidszorgaanbod gebruik te kunnen maken.

“Dokters en tandartsen, dat is wel miserie bij ons. Een tandarts moet je meestal maanden op voorhand kunnen vastleggen. Maar wij weten volgende week nog niet waar we gaan zijn. Dus dat is wel heel lastig...voor ons is het wachten tot we pijn hebben en dan naar de tandarts van wacht gaan, en anders is het een afspraak maken en hopen dat je tegen dan in de buurt bent. En anders moet je ze afzeggen en terug verzetten.”

“Naar een psycholoog gaan, of naar een kinesist, dat gaat niet, daar is geen tijd voor. De ene dag zijn we hier, de andere dag daar. Een afspraak maken is hopeloos, he. Dat zijn zaken die in de binnenvaart heel moeilijk gaan. Als je naar de psycholoog moet of een kinesist, dat is een groot probleem, want dan moet je van het schip af, en het schip mag niet varen met te weinig bemanning.”

Hetzelfde geldt, in mindere mate (32%), voor de diensten voor persoonlijke verzorging (kapper en pedicure) betreft. Ook hier is er sprake van zowel een situationele als institutionele drempel: de onvoorspelbaarheid van vaarroutes, wachtlijsten in de zorg en een gebrek aan flexibiliteit leiden ertoe dat ingeplande consultaties vaak niet kunnen doorgaan:

“Mijn schoonmoeder, dat is altijd pas drie of vier dagen op voorhand dat ze weet dat ze eens van boord kan. En dan wil ze naar de kapper en is er geen plaats. Want ja, iedereen maakt zijn afspraken nu. Vroeger kon je bij de kapper binnenstappen en aanschuiven, maar dat is van oude stempel. Daar kan ze zich wel druk in maken, want ja, ze valt altijd uit de boot.”

In tegenstelling tot cultuur, sport en vrije tijd blijven een goede gezondheid en persoonlijke verzorging van groot belang, en zal men spontaan grotere inspanningen leveren om die afspraken daadwerkelijk te laten doorgaan. Of men zoekt een arts of hulpverlener die vertrouwd is met het schippersbestaan en zich flexibel kan en wil opstellen

2.5. Schipper-plantrekker?

Onderzoek naar binnenschippers en hun gebruik van welzijnsvoorzieningen (Sannen, 2003; Steenssens, K. & Vermeire, K. (2000) wijst uit dat de varende gemeenschap van oudsher een overlevingscultuur kent. Schippers zijn plantrekkers, ook en bovenal op relationeel-psychosociaal vlak. Ook zouden ze niet altijd hun problemen onderkennen en daarom niet de reflex hebben om hulp in te schakelen. Informele hulp van familieleden en vrienden neemt een belangrijke plaats in, en is vooral praktisch van aard: inspringen in geval van ziekte, afhalen van de kinderen op het internaat. Financiële hulp gebeurt door familie, zelden door vrienden.

Voornoemde bevindingen sluiten naadloos aan bij de resultaten van onze survey. Bij de vraag ‘op wie doe je beroep bij problemen’ valt op dat schippers in geval van persoonlijke problemen veelal niet geneigd zijn om hulp in te schakelen. Zo zegt 56% van de schippers bij niemand te rade te gaan in geval van relatieproblemen. Dezelfde trend zien we in het geval van psychosociale problemen (39%) en problemen met de opvoeding van de kinderen (36%) Dat schippers niet geneigd zijn om hulp in te schakelen weerspiegelt zich ook in het minimale gebruik van welzijnsvoorzieningen (5%).

“Of we daar nu echt gebruik van zouden maken? Zo met mensen gaan praten? Dat denk ik niet.”

De vraag blijft hier uiteraard in hoeverre het niet beroep doen op hulp bij persoonlijke problemen, zij het informeel of bij welzijnsdiensten, effectief een gevolg is van niet-willen of eerder van niet-kunnen. Het is niet ondenkbaar dat een continu samenleven met partner (en eventueel kinderen) op een relatief kleine oppervlakte de nodige uitdagingen stelt aan een partnerrelatie. Als er in geval van relationele moeilijkheden niemand is tot wie men zich kan wenden, is de kans op eenzaamheid en een laag welbevinden reëel.

Bij problemen van praktische aard (kinderen van school halen, boodschappen doen) en problemen met het schip of de woning, doet men wel beroep op de hulp van familie of vrienden.

“Als het kan, halen we [naam dochter] zelf elke vrijdagavond op van school. Maar het gebeurt ook dat ik niet van boord kan, en dan wordt ze opgehaald door iemand anders en die brengt haar dan aan boord. Of we laten haar ophalen en ‘s avonds gaan we haar later ophalen. Als er echt iets is, je hebt altijd wel een netwerk aan de wal. Daar heb je in die jaren wel voor gezorgd. Meters, peter, grootouders...”

Voor problemen van medische, financiële of administratief-juridische aard gaat men te rade bij diensten. Een vertrouwenspersoon is hier wel van belang:

“We hebben een verzekering bij [naam makelaar]. Die kennen wij wel goed, want ja die is ook overal bij op de trouwfeesten. Die heeft zijn eigen verzekeringskantoor. Die werkt met verschillende mensen, DVV, DKP,...en daar hebben wij ook ons schip bij verzekerd. En we hebben ook zijn gsm nummer, dus je kunt die altijd bereiken. Dus dat is onze vertrouwenspersoon als er iets is.”

Tabel: Op wie doe je beroep bij (eventuele) volgende problemen?

Totaal aantal (antwoorden)	82	82
Praktische problemen (bv kinderen van school halen, boodschappen doen)		
Familie	53	65%
Vrienden	20	24%
Diensten	7	9%
Niemand	18	22%
Problemen met je schip, woonst,...		
Familie	30	37%
Vrienden	18	22%
Diensten	23	28%
Niemand	17	21%
Problemen met de opvoeding van je kinderen		
Familie	23	28%
Vrienden	6	7%
Diensten	6	7%
Niemand	36	44%
Psychosociale problemen		
Familie	10	12%
Vrienden	8	10%
Diensten	12	15%
Niemand	39	48%
Relationele problemen		
Familie	8	10%
Vrienden	8	10%
Diensten	3	4%
Niemand	46	56%
Medische problemen		
Familie	17	21%

Vrienden	5	6%
Diensten	39	48%
Niemand	16	20%
Financiële problemen		
Familie	12	15%
Vrienden	2	2%
Diensten	33	40%
Niemand	21	26%
Administratieve/ juridische problemen		
Familie	8	10%
Vrienden	2	2%
Diensten	50	61%
Niemand	10	12%

Werpen we vervolgens een licht op wat schippers missen of verbeterd willen zien aan het aanbod van voorzieningen en diensten aan de wal, dan komen twee zaken uitdrukkelijk naar voor: meer flexibiliteit bij zorg- en dienstverleners én meer aanlegplaatsen /autosteigers.

Het gebrek aan toegankelijke aanlegplaatsen / autosteigers wordt opvallend veel aangehaald, om gerust en veilig te kunnen aanmeren voor enkele dagen, van bemanning te wisselen en in geval van noodsituaties,...

“Als wij in Antwerpen aanleggen is dat aan de Zandvlietsluis, aan de overkant de Berendrecht. Daar hebben ze zo een kade gemaakt. Meestal proberen wij ons daar te leggen of ergens in de haven als er plaats is. Maar ja, tegenwoordig kun je daar nergens meer buitenrijden. Er zijn overal barelen gemaakt en poorten, op slot allemaal. Als ge daar gaat liggen, en er is iets, je krijgt een niercrisis ofzo, ja, dan zit je wel vast op uw chip. Want die poorten gaan niet zomaar open. Dus dat is altijd wel een probleem in Antwerpen. En er is niet voldoende plaats om alle schepen te leggen zodat ze zomaar buiten kunnen.”

Wat de flexibiliteit bij zorg- en dienstverleners verwacht men een aanbod op weekavonden en tijdens het weekend (bv 1 avond per week vrije consultatie) én zorgverleners met begrip voor het vaak onvoorspelbare vaarschema van de binnenvaartondernemer. Met andere woorden: geen afspraken te ver vooruit en online-mogelijkheden. Kortom: een aanbod op maat!

“Een dokter waar veel schippers komen, die snappen dat beter. Die kunnen zich daar al iets makkelijker in verplaatsen. We hebben een kinderarts aan de wal in Wijnegem en die weet dat we schippers zijn. Hij [zoontje] heeft een zware berkenboom allergie en als het dan weer zover is, dan mailt die arts online een voorschrift door. Dus dat is al wel heel goed.”

2.6. Schippers en de Schroef VZW

Hoe zit het met de bekendheid van De Schroef in de varende gemeenschap, en in welke mate doet de doelgroep een beroep op haar diensten / aanbod?

De Schroef is verre van onbekend in de schipperswereld: slechts 24% van de bevroagde schippers zegt nog nooit van De Schroef te hebben gehoord. Dit lijkt op het eerste zicht niet weinig, maar als we deze algemene vraag uitsplitsen naar de nationaliteit van de schippers, dan zien we dat het hoofdzakelijk de Nederlandse schippers zijn die nog nooit van de Schroef hebben gehoord. Alle Belgische schippers (op 1 na) hebben al van De Schroef gehoord, en bijna 80% heeft ook al van haar diensten gebruik gemaakt.

Werpen we vervolgens een blik op de diensten waarvan de schippers gebruik maken, dan zien we dat De Schroef in eerste instantie een grote bekendheid geniet vanwege de kleuterschool (83%). Een tweede belangrijke reden waarvoor schippers gebruik maken van de Schroef is vanwege haar evenementen (72%), en ook de jeugdwerking is ook voor schippers van groot belang.

Tabel Van welk aanbod van de Schroef heeft u reeds gebruik gemaakt?

Totaal aantal (die gebruik maken van De Schroef)	46	
De kleuterschool	38	83%
De jeugdwerking (Schroefkamp, ...)	27	59%
De sociale dienst	6	13%
Huur zaal	10	22%
Evenementen (Sinterklaasfeest, mosselsouper, TD)	33	72%
Andere: specificeer aub	2	4%

Het grote succes van de kleuterschool, de evenementen en de jeugdwerking stemt naadloos overeen met de getuigenissen uit de diepte-interviews. Wat daarin vooral heel sterk naar voor komt is het grote belang dat wordt toegekend aan de evenementen en de jeugdwerking.

2.6.1. Evenementen

Duiken we de geschiedenis in, dan weten we dat er vroeger in elke havenstad wel een schipperskwartier te vinden was. Naast schipperscafés werd in veel havensteden jaarlijks ook een schippersbal georganiseerd. Dat feesten schippers niet vreemd en ongenegen is, blijkt ook uit de grootse huwelijksfeesten waar vrijwel elke schipper op aanwezig is. Vandaag zijn de schipperscafés uit het straatbeeld verdwenen, en ook van een jaarlijks schippersbal is veelal geen sprake meer. Maar feesten doen schippers nog steeds en graag.

Het feest dat bij uitstek met de Schroef verbonden wordt is het Sinterklaasfeest.

“Het Sint-Niklaasfeest, dat is twee, drie dagen. De eerste dag is voor de ouderen, dat Sinterklaas komt, dat is [naam schipper] die zich als Sinterklaas verkleedt, met jonge mensen van het

schippersleven die Zwarte Pieten zijn, een stuk of zeven. Dat is een verbinding tussen heel het schippersleven. De voorzitter van de Schippersgilde staat achter de toeg. Die van de Open Scheepvaartdagen staat op te dienen, [...] staat aan de kas. Daar heb je een symbiose van het schippersleven. Niet alleen de ouderen, maar de dag dat de kinderen hun pakske krijgen voor Sinterklaas, ziet ge daar enorm veel jonge koppels. Die kennen mekaar ook, die nodigen mekaar ook uit voor doopsel- en trouwfeesten Dat is, denk ik, de voornaamste ontmoeting die er jaarlijks is waar je alle schippers treft...”

“Onder de binnenvaart is De Schroef wel gekend. Als we ons jaarlijks Sinterklaasfeest doen, en je kunt tussen de 100 en de 150 kinderen inschrijven tot 11 jaar, dan wil dat iets zeggen, dat de kinderen van een lager onderwijs tot 11 jaar toch naar een Sinterklaasfeest willen komen. Dat die ouders inschrijven is een teken dat dat gewaardeerd wordt. Dus dat mag niet verloren gaan. Kleuters gaan er altijd zijn hé. Kinderen zijn er altijd.”

“Meestal gaan we wel naar het Sinterklaasfeest van De Schroef. Dat is een groot sociaal evenement. Voor ons is dat heel gezellig, je ziet iedereen eens terug., en voor de kinderen is dat ook leuk. Dat is gewoon een sociaal gebeuren.”

Het maatschappelijk belang van feesten is groot. Samenkomsten en feesten zijn een wezenlijk onderdeel van het menselijke bestaan en fungeren als een bindmiddel tussen leden van een bepaalde gemeenschap.

2.6.2. Jeugdwerking

De jeugdwerking vormt een centraal onderdeel van de werking en dienstverlening van De Schroef. Om zicht te krijgen op het belang van deze jeugdwerking werden ook schippersjongeren aan het woord gelaten, zowel in de web-survey als in diepte-interviews. Tevens werd een focusgroep gedaan bij jongeren in het internaat De Spits (Linkeroever).

De schippersjongeren in de web-survey gaven, net als de varende respondenten, aan op welke domeinen het schippersbestaan hen (soms) voor moeilijkheden stelt. In lijn met de varende respondenten geven alle vijf de jongeren aan het lastig te hebben met het onderhouden van sociale contacten, het deelnemen aan het vrijetijdsaanbod aan de wal, en het maken van afspraken met officiële instanties of dienstverleners.

De moeilijkheid om contacten te onderhouden en af te spreken met vrienden vindt sterke weerklank in de kwalitatieve data. Zo gaan de meeste schippersjongeren op vrijdagavond bij hun ouders aan boord om zondagavond opnieuw naar het internaat te vertrekken. Hoewel het aan boord gaan voor hen belangrijk is want veelal de enige kans om hun ouders te zien, impliceert dit ook dat er tijdens het weekend vrijwel geen mogelijkheid is om af te spreken met vrienden. Daarnaast maken de weekends aan boord het hen ook vrijwel onmogelijk om aan te sluiten bij een jeugd- of sportvereniging.

“Chiro, scouts is heel het jaar door, weekends dat je moet komen. Wij kunnen niet aansluiten bij een gewone scout. Dat gaat niet omdat dat we schipperskinderen zijn. De ene ligt in Duitsland, de andere ligt in Frankrijk, dus dat is niet haalbaar om elke week af te spreken.”

Waar de weekends aan boord doorgaans geen bezwaar vormen – het zien van de ouders overweegt op de nadelen – vormen vakantieperiodes voor vele jongeren wel een obstakel: een langdurig verblijf aan boord snijdt hen niet alleen af van hun sociale contacten, maar biedt ook weinig mogelijkheid tot beweging en leuke activiteiten.

“Schipperskinderen hebben het niet gemakkelijk, in de vakantie zeker, om nog andere mensen te zien. Je ouders varen meestal, en als je op het schip zit, twee maanden lang...je ziet af en toe misschien iemand anders. Maar als jongere wil je liever toch eens gaan voetballen, meer activiteiten doen, je energie kwijt. We hebben wel een loopband op het schip. En als het schip leeg is, kan je wel een bal gooien en voetballen in het ruim. Alleen. Je hebt niemand, en stel dat het heel slecht weer is, dan zit jij binnen tv te kijken. Maar heel dag tv kijken is saai...”

De jeugdwerking van De Schroef is voor schippersjongeren belangrijk want het biedt maatwerk: een aanbod aangepast aan de levensomstandigheden van de jongere.

“Ik vind de Schroef zeker belangrijk want wij kunnen bijvoorbeeld nooit deftig in een gewone jeugdbeweging gaan. We hebben daar geen tijd voor. Dit is super praktisch. Een paar keer op een jaar. Ge kunt dat inplannen, van ok: ik kan er misschien naar toe gaan, maar dat is ook geen verplichting. Met een jeugdbeweging is het echt van: je moet er elke week zijn. Als je in De Schroef niet kunt, ja, dat is omdat ge een schipperskind bent, en daar wordt echt rekening mee gehouden. (...) Soms organiseren we een pannenkoekenslag of een gezelschapsspel. Een winterbar of een spaghettiavond. Vroeger was het gewoon één kamp. Nu doen we meer en meer.”

Niet alleen de jongeren zelf, maar ook de volwassenen benadrukken de Schroef heel waardevol te vinden:

“De Schroef biedt de jongeren veel kansen doordat ze flexibel zijn en mee in de denkwereld van de schippers zitten. Ze weten waaraan en waaraf. Ze spelen daarop in. De kampen en zo. Ze kennen ook het reilen en zeilen van de kinderen en van de schippers en zo kun je de kinderen toch laten meedoen op die manier.”

Voor de ouders is – die veel belang hechten aan vertrouwenspersonen – is het ook belangrijk te weten dat hun kinderen tijdens de vakantie in goede handen zijn, bij mensen uit dezelfde wereld.

2.6.3. Optimalisering aanbod De Schroef

Om te achterhalen in hoeverre De Schroef haar werking moet herzien en uitbreiden zodoende nog meer maatwerk aan haar doelgroep te kunnen bieden, legden we de respondenten volgende vraag voor: ‘waar moet De Schroef nog meer op inzetten?’ Hoewel de vraag door ‘slechts’ 33 respondenten (van de 46 die reeds gebruik hebben gemaakt van het aanbod van De Schroef) beantwoord werd, kwamen er toch duidelijke verwachtingen naar boven.

Tabel waar moet De Schroef nog meer op inzetten?

Totaal (n)	33	
De realisatie van een buurthuis/ontmoetingsplek/café voor schippers	18	55%
Communicatie met schippers via sociale media	14	42%
Online dienstverlening	8	24%
Meer sportfaciliteiten	5	15%
Aanspreekpunt / luisterend oor	5	15%
Meer festiviteiten / pop up activiteiten	17	52%
Online consultatie (medisch, psychosociaal)	7	21%
Meer jeugdactiviteiten (kampen, sleep over, weekends,...)	6	18%
Vorming	2	6%

Bovenstaande tabel onthult een gearticuleerde vraag naar een ontmoetingsplek voor schippers, in de vorm van een wijkcentrum, buurthuis of café.

“De Schroef moet een punt worden waar niet alleen de kleuters, maar ook de jeugd terecht kan die niet goed weet waaraan en waaraf. Dat gemis van een fuif, een cafeetje waar wij vroeger naartoe konden gaan, dat is er niet meer. En aan de andere kant ook mijn generatie, om daar een centrum van te maken zodat we niet altijd op café moeten gaan zitten waar een pint of een cola 3,50€ kost. Waar je ook eens een pintje kan drinken voor een euro. En een pingpongtafel, of een biljarttafel. Dat zou er moeten zijn, zo van: weet je wat, we kunnen eens naar De Schroef gaan. Maar nu, als je nu naar De Schroef gaat, is de deur toe. Daar is niets. Het enige dat daar is zijn kleutertjes.”

“Dat klinkt misschien heel bekrompen, maar ik vrees dat je die families in de binnenvaart een beetje als een dorp moet bekijken. Want bij alles wat er in hun woonplaats wordt georganiseerd vallen die buiten, ze zijn er nooit. Je zit toch een klein beetje binnen...ja, noem dat het een beetje een dorp. En dus zou het logisch zijn dat daar ook al de rest van wat een normaal dorp of een wijk heeft, wat voorzien wordt.”

“In De Schroef zou dat één of twee keer in de week ook kunnen, zo van: kom eens een tasje koffie drinken met een stukje taart. In dat zaaltje waar je toch wel 50 60 man kunt zetten. Dat de mensen daar ook eens bijeen kunnen komen. Dat dat niet enkel en alleen maar is met een activiteit van de Gilde of de Scheepsboys of het kerkschip op zondag, maar dat ze daar in de week ook eens kunnen langskomen. Voor een paar uurtjes. Binnen, buiten lopen. Ik denk dat daar ruimte voor is en dat dat niet lang zal duren. Absoluut. Wij hebben ontzettend veel mensen die alleen zijn. Gepensioneerden die vrouw of man verloren hebben en die zo in de week niet echt een uitzicht hebben om ergens naar toe te gaan. Als je zoiets zou kunnen doen bv de woensdagnamiddagdie komen gegarandeerd.”

“Jonge schippers, die op een schip zitten in Nederland of elders, die moeten een sociale structuur hebben om mekaar te vinden. De Schroef zie ik als een verbindingspunt waar nog jonge mensen zitten. Er zijn verschillende verenigingen – Scheepsboys en girls, de Koninklijke schippersgilde – maar ik zie De Schroef als een overkoepelend iets dat toekomst heeft. Omdat dat de jongeren zijn.

De Schippersgilde doet het heel goed, De Scheepsboys and girls ook. Maar dat zijn allemaal ouwe patatten.”

Naast een vraag naar meer festiviteiten staat ook digitalisering behoorlijk hoog op het verlanglijstje van de schippers. Het gaat hierbij niet alleen om communicatie met de varenden via de sociale media, maar ook om online dienstverlening en consultatie (medisch/psychosociaal). Verder is er ook een wens naar meer jeugdactiviteiten, sportactiviteiten, en een luisterend oor.

“De essentie is de sociale cohesie. Dat is de cohesie tussen mensen met dezelfde interesses en noden. De schippers hebben nood aan contact en uitwisseling. Aan wederzijdse bevruchting... aan ontmoeting, en aan versterking, want die versterken mekaar, op alle gebied. Ze geven mekaar moed, als die sociale problemen hebben he..... een sloopstaaltje is een heel speciale taal...Ze versterken mekaar omdat ze over hun zaak kunnen spreken. Dat is gelijk de Boerenbond of boerinnenbond, dat wordt toch ook gesubsidieerd. Die sociale cohesie is hét argument dat subsidies waard is omdat het een hele leefwereld van een hele doelgroep is die je anders laat verwateren. Letterlijk. Dan is het een zinkend schip.”

Van de mensen die geen gebruik maken van De Schroef zegt 20% wel interesse te hebben in een organisatie die specifiek voor schippers een aantal diensten en activiteiten aanbiedt. 70% heeft er nog niet over nagedacht, maar staat er wel open voor. Ook deze respondenten zien opvallend veel heil in online communicatie en dienstverlening/consultatie, gevolgd door een aanspreekpunt en een ontmoetingsplek voor schippers.

Tabel: Aan welke diensten denkt u dan?

Totaal aantal antwoorden	23	
Een buurthuis / ontmoetingsplek /café voor schippers	6	7%
Communicatie met schippers via sociale media	9	11,%
Online dienstverlening	9	11,%
Sportfaciliteiten	4	5%
Aanspreekpunt / luisterend oor	7	9%
Festiviteiten / pop up activiteiten	3	4%
Online consultatie (medisch, psychosociaal)	9	11%
Jeugdactiviteiten (kampen, sleep over, weekends)	3	4%
Vorming	1	1%
Andere: specificeer aub	4	5%

DEEL 3: CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN

Voorliggend onderzoek in opdracht van De Schroef en gefinancierd door het Departement Welzijn werd opgebouwd rond twee centrale onderzoeksvragen:

- welke moeilijkheden en noden ervaren schippers als gevolg van hun varende bestaan, en
- hoe toegankelijk en toereikend vinden ze het aanbod van de voorzieningen aan de wal, en het aanbod van De Schroef?

De resultaten van de websurvey en diepte-interviews vormen het uitgangspunt voor het formuleren van aandachtspunten en aanbevelingen voor een herkalibrering van de werking van De Schroef vzw en voor het formuleren van enkele suggesties aan het beleid.

Bondig samengevat:

De resultaten van het onderzoek tonen aan dat het varend bestaan van binnenschippers en binnenschippersgezinnen vandaag een aantal specifieke uitdagingen en moeilijkheden met zich meebrengt. De drie grootste bekommernissen – er zijn er meer - die ze helder en luid onder woorden brengen en waardoor meteen oranje knipperlichten gaan branden, zijn:

- hoe moeilijk het voor hen vandaag is om sociale contacten en een sociaal netwerk uit te bouwen en te onderhouden;
- hoe moeilijk het is bij een arts, een tandarts, een psycholoog, een welzijnswerker maar ook een dienstverlener te raken omdat afspraken maken, lang voordien, niet matcht met het ritme van hun bestaan;
- hoe moeilijk het is om met anderen deel te nemen aan sport- en cultuuractiviteiten en diverse vrijetijdsbestedingen; velen verliezen de ambitie om eraan deel te nemen: 'Dat is toch niet voor ons', hoor je dan.

Het uitbouwen en onderhouden van een sociaal netwerk, het maken van afspraken met zorgverstrekkers en dienstverleners aan de wal, en de deelname aan sport, cultuur en vrijetijdsbesteding zijn velden waaraan De Schroef zéker meer aandacht zal moeten besteden. Ook de activiteiten voor de jeugd springen naar voor.

De samenleving, het beleid en de overheden moeten een ontwikkeling van de werking van De Schroef in die richting ondersteunen. Waarom? Omdat schippersgezinnen en -kinderen recht hebben op een volwaardige participatie in de samenleving. Dit zal niet vanzelf komen. Dit vergt inspanningen. De Schroef en anderen kunnen deze inspanningen leveren. De overheden die een welzijnsbeleid voeren, moeten dit erkennen.

Daarnaast moeten de economische, haven- en binnenvaartautoriteiten beseffen dat de druk die gelegd wordt/licht op de schippers en hun gezinnen groot is en dat de facetten van algemeen welzijn die ze omwille van hun beroep moeten ontberen, omvangrijk zijn. Het gevaar is dat daardoor nog maar weinig jongeren voor het beroep zullen kiezen.

Een ander onderzoek bij de jongeren naar hun visie op het beroep is nodig.

Dit wordt verder meer in detail uitgewerkt.

Eerste aanbeveling: meer contacten

Dat schippers aangeven dat ze vandaag moeite hebben met het ontwikkelen en onderhouden van contacten en een sociaal netwerk wekt geen grote verbazing. Het is nooit echt anders geweest. De jongste decennia is het probleem echter wel aanzienlijk toegenomen. Het wegvallen van de schippersbeurs – die samen met de omliggende cafeetjes dé ontmoetingsplaats bij uitstek was –

heeft een pak onderliggende contacten doen wegsmelten. Hoewel het toerbeurtensysteem zeker ook nadelen had, zorgde het er wel voor dat schippers vaak langere tijd moesten wachten tot ze weer aan de beurt waren, en konden ze op die manier sociale contacten vormen en onderhouden. De sanering van de vloot, de invoering van het vrije marktsysteem, en de technologische evoluties hebben dan wel een gunstigere economische ontwikkeling van de sector met zich meegebracht, ze hebben er ook voor gezorgd dat het werkritme intussen flink is opgedreven. Van de 'verloren momenten' en lange wachtperiodes, ideaal om spontane contacten en netwerken te ontwikkelen en te onderhouden, rest vandaag nog weinig. Dit alles, gecombineerd met een aanzienlijke afname van het aantal geschikte ligplaatsen waar de auto van boord kan, leidt tot een aanzienlijke verschraling van het sociale leven. Deze verschraling van het sociale leven doet bij velen de vraag rijzen naar manieren of instrumenten om een grotere onderlinge verbondenheid te bewerkstelligen. Onderling betekent hier: met familie, vrienden en de binnenvaartgemeenschap.

De allereerste vraag (die meteen ook een aanbeveling is) die de binnenvaart stelt is die naar een inloopcentrum, een gemeenschapscafé of -centrum, een buurthuis voor hun rondvarende buurt, een wijkhuis voor hun rondtrekkende wijk. Men legt die rol duidelijk bij De Schroef. Als varende wil men vrijelijk in- en uitlopen, wanneer het kan en past, en gelijkgestemden ontmoeten, een praatje maken en een luisterend oor vinden. Met de ontwikkeling van zo een instantie, die we voorlopig 'buurthuis' dopen, kan De Schroef in sterke mate bijdragen aan de sociale cohesie van de binnenschippersgroep; dat kan het sociaal kapitaal van de groep herstellen of vergroten: dat gaat om zaken als sociale steun, wederkerigheid, wederzijds respect en de verbondenheid binnen de groep en tussen deelgroepen. Dit is van groot belang: een sterke sociale cohesie zorgt voor een hogere kwaliteit van het dagelijks leven en draagt in belangrijke mate bij aan het welzijn. Naast deze uitdrukkelijke vraag naar een fysieke ontmoetingsplaats is er ook vraag naar de ontwikkeling van een online community en van online dienstverlening.

Voornoemde vraag stelt De Schroef meteen voor vele bijkomende vragen. Is de ligging van De Schroef aangepast aan de vraag naar een buurthuis? Is het huidige lokaal daaraan aangepast? Is de realisatie van een buurthuis mogelijk met de huidige personeelsbezetting?

De tweede nadrukkelijke vraag van de schippers ligt in dezelfde lijn: **meer evenementen**. Deze vraag is er niet alleen om afzonderlijke leden van de binnenvaartgemeenschap te ontmoeten, maar ook om verbinding te (blijven) voelen met de hele groep. De vraag naar evenementen sluit reeds deels aan bij een traditie van De Schroef. Zo organiseert De Schroef, samen met enkele andere organisaties uit de binnenvaart, jaarlijks een groots Sinterklaasfeest waaraan niet alleen gezinnen met kinderen, maar alle generaties deelnemen. De agenda's en vaarschema's worden daar zelfs op afgestemd. Meer van dat, luidt het nadrukkelijk. De expliciete vraag naar evenementen indiceert dat de schippers niet alleen contacten zoeken, maar ook een community willen zijn en hun sociaal netwerk willen beleven en uitbreiden.

Een laatste opvallende contact-gerelateerde vraag is de vraag naar een '**luisterend oor**', en dat is meteen ook onze derde aanbeveling. Het luisterend oor heeft niet alleen betrekking op de onderlinge steun tussen de schippers, maar ook op de nood aan een vertrouwenspersoon die bekend is met het reilen en zeilen in de binnenvaart. Zo verwijzen de schippers in de interviews

vaak naar een welbepaalde CAW-medewerkster in De Schroef waar ze een beroep op konden doen, tot deze medewerkster daar enkele jaren geleden finaal weggesaneerd werd. Wat de schippers precies van deze vertrouwenspersoon verwachten, blijkt indirect uit hun antwoorden op de vraag 'op wie doe je een beroep bij problemen inzake ...' Bij praktische problemen of problemen met het schip of hun financiën, kunnen ze altijd terugvallen op familie, vrienden of diensten. Gaat het echter over relationele problemen of opvoedingsproblemen, dan is 'niemand' het meest voorkomende antwoord. Uiteraard dragen de marifoon, de smartphone, whatsapp en sociale media in grote mate bij aan de onderlinge communicatie, maar deze middelen volstaan niet in het geval van diepmenselijke problemen. Dan staat men er alleen voor. Vormt het woon- en werkgedeelte van het schip enerzijds een huiselijke cocon, dan is het tegelijk ook een kooi van Faraday waar eventuele noodsignalen geen uitweg vinden. Vandaar de uitdrukkelijke vraag naar (opnieuw) een welzijnswerker die ze kennen en vertrouwen; het luisterend oor dat bij voorkeur ook online bereikbaar is.

Voornoemde drie elementen (het buurthuis, de community-building-evenementen, en het luisterend oor) zijn nauw met elkaar verbonden. Ze maken een grotere sociale cohesie mogelijk die nodig is voor een hogere kwaliteit van (het dagelijks) leven en een hoger welzijn waarop de binnenschippers, net als alle andere burgers, recht hebben.

Een volgende aanbeveling die rechtstreeks uit de bevraging naar voren komt, is gerelateerd aan het feit dat het de jongste tijd almaar moeilijker geworden is om tot bij een arts, tandarts, psycholoog of andere zorgverstreker of welzijnswerker te geraken. Deze moeilijke toegang hangt samen met de versnelling in het werk in de binnenvaart, maar ook met het gegeven dat die 'sedentaire' gezondheids-, welzijns- en verzorgingsdiensten al langer - maar nog meer sinds Corona - op afspraak werken én met lange wachtlijsten worstelen, terwijl de varenden nooit precies weten wanneer ze waar zullen zijn. De hoge reeds bestaande drempel van deze diensten ten aanzien van de binnenschippersgezinnen is daardoor nog hoger geworden, tot een niveau waarop de schippersgroep nadrukkelijk aan de alarmbel trekt. De aanbeveling die hieruit voortvloeit is dat De Schroef zich, in samenwerking met andere diensten en organisaties, moet buigen over de vraag hoe het vaarritme van de schippers kan verzoend worden met een goede gezondheids-, welzijns- en lichaamszorg. Het spreekt voor zich dat dit een moeilijke opdracht is omdat de oplossing ervan niet alleen in Antwerpen kan liggen. De aanbeveling luidt dat ook om allereerst voor Antwerpen iets te ontwikkelen en nadien te zien waar en hoe een verdere uitbreiding mogelijk is. Zorgen dat schippers toch gebruik kunnen maken van de nodige zorg en verzorging vraagt wellicht overleg met de Eerstelijnszone Antwerpen-Centrum en enkele huisartsen-, eerstelijns- en tandartsenpraktijken, evenals met het Medisch Centrum Kaai 142 van ZNA dat voor de hele haven functioneert. Met de varenden moet dan verder geëxploreerd worden hoe de dienstverlening van pedicure, manicure, haarverzorging kan geregeld worden.

Een volgende aanbeveling die we afleiden uit dit onderzoek haakt in op de **zéér geringe participatie van de binnenschippersbevolking aan het sport-, vrijetijds- en cultuuraanbod aan de wal**. Naast een gebrek aan vrije tijd vanwege het hoge werkritme, bemoeilijkt een gebrek aan

flexibiliteit bij de sport- en cultuurinitiatieven zelf een volwaardige participatie van de schippers. De Schroef heeft tot nog toe twee eigen sportinitiatieven (badminton op donderdag en volleybal op maandag) gerealiseerd. Schippers en oud-schippers kunnen hier steeds terecht om zich uit te leven. Reserveren is niet nodig. Afwezigheid wordt begrepen en gerespecteerd. Het recreatieve karakter primeert.

Dit aanbod moet uitgebreid worden. Er is vraag naar, zo blijkt uit het onderzoek, en de participatiecijfers liggen veel te laag in vergelijking met andere bevolkingsgroepen. De Schroef zal dit thema wellicht moeten opnemen in haar activiteiten en moeten uitzoeken hoe de participatie van de schippersbevolking aan dit soort algemene sport-, cultuur- en vrijetijdsinitiatieven kan opgewekt worden: samen in groep gaan enzovoort.

De jeugdwerking is altijd een essentieel deel geweest van de werking van De Schroef. Dat moet ook zo blijven, op nadrukkelijke vraag van de jongeren zelf. Het is wezenlijk voor hun ontwikkeling: jongeren hebben naast de school en het gezin, ook behoefte aan contacten met hun 'peers', hun gelijken, hun vrienden. De huidige jeugdwerking van De Schroef appreciëren ze heel sterk. Voor de groep 16-18-jarigen die op woensdagnamiddag het internaat mag verlaten, zijn misschien nieuwe initiatieven nodig.

Aanbevelingen aan het beleid.

- a) Welzijn. De binnenschippersgezinnen hebben recht op een volwaardige participatie aan de samenleving en op een volwaardige community-vorming. Het beleid zal dit moeten ondersteunen in de diverse aspecten die we aanstipten.
- b) Aanbevelingen aan de lokale en binnenvaartautoriteiten: een belangrijke verzuchting bij de schippers is de schrapping van een te groot aantal aanlegplaatsen wat hun contacten met de wereld en de eigen gemeenschap in grote mate bemoeilijkt.
- c) Daarnaast moeten de binnenvaartautoriteiten beseffen dat de opofferingen die van binnenschippers gevraagd worden aanzienlijk zijn. Weinig contacten en netwerking, onaangepastheid van de gezondheids-, welzijns-, cultuur-, sport- en vrijetijdsomkadering, doen de prangende vraag rijzen of er straks nog wel jongeren bereid gaan zijn om de binnenvaartjobs op zich te nemen.

Geraadpleegde bronnen

Mortelmans, D. (2013). Handboek kwalitatieve onderzoeksmethoden. Leuven: Acco. Pg 568.

Instituut voor Transport langs de Binnenwateren (ITB) - Bron: https://www.itb-info.be/nl/gp_statistisch-overzicht_216.aspx

Sannen, L. (2003). Drempels naar welzijnsvoorzieningen: de cliënt aan het woord. Literatuurstudie en diepte-interviews bij kansarmen en etnisch-culturele minderheden. Onderzoek in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Algemeen Welzijnsbeleid. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven. Hoger instituut voor de arbeid, 2003, 270 p.

Steenssens, K. & Vermeire, K. (2000). Algemeen Verkennend en Kwalitatief Onderzoek naar de Leefwereld van de Trekkende Beroepsbevolking in het kader van het Vlaams Minderhedenbeleid. OASes. Onderzoeksgroep Armoede, Sociale Uitsluiting en Stad Vakgroep Sociologie en Sociaal Beleid. UA. 164 p.

Bijlagen tabellen

Tabel: Leeftijdscategorieën

Totaal aantal (antwoorden)	76,0	
Ontbrekend aantal	6	
16-19	5	6,6%
20-30	9	11,8%
31-40	23	30,3%
41-50	16	21,1%
51-60	16	21,1%
61-70	6	7,9%
71-80	1	1,3%

Tabel 1: Geslacht

Totaal aantal (antwoorden)	76,0	
Ontbrekend aantal	6	
M	43,0	56,6%
V	33,0	43,4%
X	0,0	0,0%

Tabel Nationaliteit

Totaalaantal (antwoorden)	75,0	
Ontbrekend aantal	7,0	
Belg	54,0	72,0%
Frans	1,0	1,3%
Nederland	20,0	26,6%

Tabel: Burgerlijke staat

Totaalaantal (antwoorden)	70,0	70
Ontbrekend aantal	12,0	12
Gehuwd	50,0	71,40%
Gescheiden	2,0	2,90%
Ongehuwd	6,0	8,60%
Samenwonend	10,0	14,30%
Vrijgezel	1,0	1,40%

Weduwnaar	1,0	1,40%
-----------	-----	-------

Tabel: Kinderen

Totaal aantal (antwoorden)	78,0	78,0
Ontbrekend aantal	4,0	4,0
Ja	67,0	85,9%
Neen	11,0	14,1%

Tabel 1 professionele hoedanigheid (oorspronkelijke survey)

Totaalaantal (antwoorden)	122,0	122
Ontbrekend aantal	1,0	1
Zelfstandig binnenschipper/eigenaar met helper (partner)	39,0	32,0%
Zelfstandig binnenschipper/eigenaar met helper (partner) & matroos	27,0	22,1%
Binnenvaartondernemer met personeel	17,0	13,9%
Werknemer	20,0	16,4%
Student	8,0	6,6%
Andere: specificeer aub	11,0	9,0%

Tabel professionele hoedanigheid uitgesplitst naar leeftijd

	Totaal	16-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80
Totaalaantal (alles)	76,0	5,0	9,0	23,0	16,0	16,0	6,0	1,0
ZB/eigenaar & helper	28,0	0,0	5,0	10,0	4,0	6,0	3,0	0,0
ZB/eigenaar & helper & matroos	21,0	0,0	3,0	9,0	4,0	5,0	0,0	0,0
BO met personeel	15,0	0,0	1,0	3,0	6,0	4,0	0,0	1,0
Werknemer	4,0	0,0	0,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0
Student	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oud-schipper	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0

Tabel Hoe lang werkzaam in de binnenvaart?

Totaal aantal (antwoorden)	77,0	
Ontbrekend aantal	5,0	
Minder dan 1 jaar	0,0	0,0%
1 - 5 jaar	4,0	5,2%
6 -10 jaar	10,0	13,0%
11 - 15 jaar	10,0	13,0%
Meer dan 15 jaar	53,0	68,8%

Tabel vaarschema van de binnenvaartondernemer met personeel

Totaalaantal (antwoorden)	15,0	
Altijd aan boord	8,0	53,3%
1 week aan boord, 1 week aan de wal	1,0	6,7%
14 dagen aan boord, 14 dagen aan de wal	3,0	20,0%
Een ander vaarschema: specificeer aub	3,0	20,0%

Tabel vaarschema van de werknemers (N =7) – uitgezuiverde survey

Totaalaantal (antwoorden)	7,0	
Altijd aan boord	0,0	0,0%
1 week aan boord, 1 week aan de wal	1,0	14,3%
14 dagen aan boord, 14 dagen aan de wal	5,0	71,4%
Een ander vaarschema: specificeer aub	1,0	14,3%

Tabel vaarschema van de werknemers (N =20) – oorspronkelijke survey

Totaal aantal (antwoorden)	103,0	
Ontbrekend aantal	20,0	
Altijd aan boord	69,0	67,0%
1 week aan boord, 1 week aan de wal	6,0	5,8%
14 dagen aan boord, 14 dagen aan de wal	17,0	16,5%
Een ander vaarschema: specificeer aub	11,0	10,7%

Tabel: Op welke vlakken heeft u het soms moeilijk? (alle schippers)

Totaal aantal (antwoorden) (N=82)	82,0	
Het maken van afspraken met zorgverstrekkers aan de wal (arts, specialist, tandarts,...)	60,0	73,2%
Het maken van afspraken met officiële instanties (bv gemeentebestuur) en dienstverleners aan de wal (kapper, pedicure,...)	51,0	62,2%
Het vinden van een flexibel vrijetijds- en/of sportaanbod aan de wal	23,0	28,0%
Het vinden van een flexibele kinderopvang en vakantieopvang aan de wal	9,0	10,9%
Onderwijs (kleuteronderwijs, internaat,...)	16,0	19,5%
Het vinden van een aanspreekpunt, specifiek voor schippers / varenden	20,0	24,4%
Het uitbouwen en onderhouden van een sociaal netwerk (vrienden, familie,..)	37,0	45,1%
Andere: specificeer aub	5,0	6,1%
Ik ervaar geen moeilijkheden of drempels	6,0	7,3%

Tabel: op welke vlakken soms moeilijkheden? (niet altijd aan boord)

Totaal aantal (antwoorden)	25,0	25,0
Het maken van afspraken met zorgverstrekkers aan de wal (arts, specialist, tandarts,...)	11,0	44,0%
Het maken van afspraken met officiële instanties (bv gemeentebestuur) en dienstverleners aan de wal (kapper, pedicure,...)	8,0	32,0%
Het vinden van een flexibel vrijetijds- en/of sportaanbod aan de wal	6,0	24,0%
Het vinden van een flexibele kinderopvang en vakantieopvang aan de wal	1,0	4,0%
Onderwijs (kleuteronderwijs, internaat,...)	2,0	8,0%
Het vinden van een aanspreekpunt, specifiek voor schippers / varenden	3,0	12,0%
Het uitbouwen en onderhouden van een sociaal netwerk (vrienden, familie,...)	10,0	40,0%
Andere: specificeer aub	2,0	8,0%
Ik ervaar geen moeilijkheden of drempels	4,0	16,0%

Tabel: Op wie doe je beroep bij (eventuele) volgende problemen?

Totaal aantal (antwoorden)	82,0	82,0
Praktische problemen (bv kinderen van school halen, boodschappen doen)		
Familie	53,0	64,6%
Vrienden	20,0	24,4%
Diensten	7,0	8,5%
Niemand	18,0	22,0%
Problemen met je schip, woonst,...		
Familie	30,0	36,6%
Vrienden	18,0	22,0%
Diensten	23,0	28,0%
Niemand	17,0	20,7%
Problemen met de opvoeding van je kinderen		
Familie	23,0	28,00%
Vrienden	6,0	7,30%
Diensten	6,0	7,30%
Niemand	36,0	43,90%
Psychosociale problemen		
Familie	10,0	12,2%
Vrienden	8,0	9,8%
Diensten	12,0	14,6%
Niemand	39,0	47,6%
Relationele problemen		
Familie	8,0	9,8%
Vrienden	8,0	9,8%
Diensten	3,0	3,7%
Niemand	46,0	56,1%
Medische problemen		
Familie	17,0	20,7%

Vrienden	5,0	6,1%
Diensten	39,0	47,6%
Niemand	16,0	19,5%
Financiële problemen		
Familie	12,0	14,6%
Vrienden	2,0	2,4%
Diensten	33,0	40,2%
Niemand	21,0	25,6%
Administratieve/ juridische problemen		
Familie	8,0	9,8%
Vrienden	2,0	2,4%
Diensten	50,0	61,0%
Niemand	10,0	12,2%

Tabel: gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal (alleen de schippers altijd aan boord)

Totaal aantal (antwoorden)	57,0	57,0
Welzijn (OCMW, CAW,..)	2,0	3,5%
Gezondheid (dokters, tandartsen, ziekenhuis,...)	51,0	89,5%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	41,0	71,9%
Tewerkstelling (RVA, VDAB, interimkantoor, Syntra...)	4,0	7,0%
Cultuur (musea, theater, concerten)	9,0	15,8%
jeugdwerk (scouts, Chiro, Kras,...)	5,0	8,8%
Voorzieningen/verenigingen voor schippers / varenden	18,0	31,6%
sportclub (voetbal, basket,...)	10,0	17,5%
vrije tijd (hobbyclub, Femma, Okra,...)	2,0	3,5%
Ik maak geen gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal	2,0	3,5%
Persoonlijke verzorging (kapper, pedicure,...)	35,0	61,4%
Andere. Specificeer aub	2,0	3,5%

Tabel: gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal (de schippers niet altijd aan boord)

Totaalaantal (antwoorden)	25,0	25,0
Welzijn (OCMW, CAW,..)	2,0	8,0%
Gezondheid (dokters, tandartsen, ziekenhuis,...)	20,0	80,0%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	12,0	48,0%
Tewerkstelling (RVA, VDAB, interimkantoor, Syntra...)	2,0	8,0%
Cultuur (musea, theater, concerten)	5,0	20,0%
jeugdwerk (scouts, Chiro, Kras,...)	1,0	4,0%
Voorzieningen/verenigingen voor schippers / varenden	5,0	20,0%
sportclub (voetbal, basket,...)	4,0	16,0%
vrije tijd (hobbyclub, Femma, Okra,...)	2,0	8,0%
Ik maak geen gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal	1,0	4,0%
Persoonlijke verzorging (kapper, pedicure,...)	15,0	60,0%
Andere. Specificeer aub	2,0	8,0%

Tabel: vlot gebruik van voorzieningen en diensten (alleen de schippers die altijd aan boord zijn)

Totaalaantal (antwoorden)		57,0	57
Welzijn (OCMW, CAW,...)	Moeilijk	17,0	29,8%
	Neutraal	4,0	7,0%
	Makkelijk	1,0	1,8%
	Geen ervaring mee	32,0	56,1%
Gezondheid (artsen, tandartsen, ziekenhuis,...)	Moeilijk	30,0	52,6%
	Neutraal	16,0	28,1%
	Makkelijk	9,0	15,8%
	Geen ervaring mee	1,0	1,8%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	Moeilijk	6,0	10,5%
	Neutraal	17,0	29,8%
	Makkelijk	21,0	36,8%
	Geen ervaring mee	8,0	14,0%
Tewerkstelling (VDAB, RVA, syntra)	Moeilijk	7,0	12,3%
	Neutraal	7,0	12,3%
	Makkelijk	1,0	1,8%
	Geen ervaring mee	35,0	61,4%
Cultuur (musea, theater,...)	Moeilijk	15,0	26,3%
	Neutraal	12,0	21,1%
	Makkelijk	6,0	10,5%
	Geen ervaring mee	16,0	28,1%
Jeugdwerk (scouts, chiro,...)	Moeilijk	10,0	17,5%
	Neutraal	8,0	14,0%
	Makkelijk	2,0	3,5%
	Geen ervaring mee	31,0	54,4%
Verenigingen voor schippers (bonden, kenniscentrum, schippersgilde,...)	Moeilijk	6,0	10,5%
	Neutraal	21,0	36,8%
	Makkelijk	11,0	19,3%
	Geen ervaring mee	15,0	26,3%
Sportvoorzieningen/clubs	Moeilijk	21,0	36,8%
	Neutraal	3,0	5,3%
	Makkelijk	5,0	8,8%
	Geen ervaring mee	22,0	38,6%
Vrije tijd (hobbyclub, Okra,...)	Moeilijk	20,0	35,1%
	Neutraal	3,0	5,3%
	Makkelijk	3,0	5,3%
	Geen ervaring mee	28,0	49,1%
Persoonlijke zorg (kapper, pedicure,...)	Moeilijk	21,0	36,8%
	Neutraal	21,0	36,8%
	Makkelijk	11,0	19,3%
	Geen ervaring mee	1,0	1,8%

Tabel: vlot gebruik van voorzieningen en diensten (alle schippers die niet altijd aan boord zijn)

Totaalaantal (antwoorden)		24,0	24,0
Ontbrekend aantal		1,0	1,0
Welzijn (OCMW, CAW,...)	Moeilijk	5,0	20,8%
	Neutraal	6,0	25,0%
	Makkelijk	3,0	12,5%
	Geen ervaring mee	10,0	41,7%
Gezondheid (artsen, tandartsen, ziekenhuis,...)	Moeilijk	8,0	34,8%
	Neutraal	9,0	39,1%
	Makkelijk	6,0	26,1%
	Geen ervaring mee	0,0	0,0%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	Moeilijk	4,0	17,4%
	Neutraal	7,0	30,4%
	Makkelijk	6,0	26,1%
	Geen ervaring mee	6,0	26,1%
Tewerkstelling (VDAB, RVA, syntra)	Moeilijk	5,0	21,7%
	Neutraal	3,0	13,0%
	Makkelijk	2,0	8,7%
	Geen ervaring mee	13,0	56,5%
Cultuur (musea, theater,...)	Moeilijk	4,0	17,4%
	Neutraal	6,0	26,1%
	Makkelijk	4,0	17,4%
	Geen ervaring mee	9,0	39,1%
Jeugdwerk (scouts, chiro,...)	Moeilijk	3,0	13,0%
	Neutraal	6,0	26,1%
	Makkelijk	0,0	0,0%
	Geen ervaring mee	14,0	60,9%
Verenigingen voor schippers (bonden, kenniscentrum, schippersgilde,...)	Moeilijk	1,0	4,3%
	Neutraal	8,0	34,8%
	Makkelijk	3,0	13,0%
	Geen ervaring mee	11,0	47,8%
Sportvoorzieningen/clubs	Moeilijk	9,0	40,9%
	Neutraal	4,0	18,2%
	Makkelijk	4,0	18,2%
	Geen ervaring mee	5,0	22,7%
Vrije tijd (hobbyclub, Okra,...)	Moeilijk	7,0	30,4%
	Neutraal	6,0	26,1%
	Makkelijk	5,0	21,7%
	Geen ervaring mee	5,0	21,7%
Persoonlijke zorg (kapper, pedicure,...)	Moeilijk	5,0	21,7%
	Neutraal	10,0	43,5%

	Makkelijk	8,0	34,8%
	Geen ervaring mee	0,0	0,0%

Tabel: Kent u de schroef / naar nationaliteit

		Belg	Frans	NL	?
Totaal (n=79)	79	54	1	20,0	4
Ja, ik heb er al gebruik van gemaakt	46	43	0	2	1
Al van gehoord, maar nog geen gebruik van gemaakt	14	10	0	3	1
Nooit van gehoord	18	1	1	15	2
Ja, ik heb er al gebruik van gemaakt	58%	80%	0%	10%	
Al van gehoord, maar nog geen gebruik van gemaakt	17%	19%	0%	15%	
Nooit van gehoord	23%	2%	100%	75%	

Tabel Interesse in organisatie voor schippers?

Totaal aantal (antwoorden)	33,0	
Ja	7,0	21,2%
Misschien, nog niet over nagedacht	23,0	69,7%
Neen	3,0	9,1%

Tabel: kent u de Schroef / Schippers met kinderen

Totaal aantal (alles)	67,0	
Ja, ik heb er al gebruik van gemaakt	44,0	65,7%
Al van gehoord, maar nog geen gebruik van gemaakt	11,0	16,4%
Nooit van gehoord	12,0	17,9%

JONGEREN /STUDENTEN

Tabel: Varen uw ouders?

Totaal aantal (alles)	5,0	
Ja, mijn ouders varen samen	4,0	80,0%
Ja, één van mijn ouders vaart	1,0	20,0%

Neen, mijn ouders varen niet (meer)	0,0	0,0%
-------------------------------------	-----	------

Tabel Verblijf je op internaat?

Totaal aantal (antwoorden)	5,0	
Ja, tijdens de week op internaat, in het weekend en de vakanties aan boord	2,0	40,00%
Ja, tijdens de week op internaat, in het weekend en de vakanties aan de wal	0,0	0,00%
Neen, ik verblijf niet op internaat	0,0	0,00%
Andere: specificeer aub	3,0	60,00%

Tabel: Gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal

Totaalaantal (antwoorden)	5,0	
Welzijn (OCMW, CAW,..)	1,0	20,0%
Gezondheid (dokters, tandartsen, ziekenhuis,...)	3,0	60,0%
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	3,0	60,0%
Tewerkstelling (RVA, VDAB, interimkantoor, Syntra...)	0,0	0,0%
Cultuur (musea, theater, concerten)	1,0	20,0%
jeugdwerk (scouts, Chiro, Kras,...)	1,0	20,0%
Voorzieningen/verenigingen voor schippers / varenden	1,0	20,0%
sportclub (voetbal, basket,...)	1,0	20,0%
vrije tijd (hobbyclub, Femma, Okra,...)	1,0	20,0%
Ik maak geen gebruik van diensten/voorzieningen aan de wal	1,0	20,0%
Persoonlijke verzorging (kapper, pedicure,...)	1,0	20,0%
Andere. Specificeer aub	0,0	0,0%

Tabel ken je De Schroef? uitgesplitst naar leeftijd 16-20 jaar

Totaal aantal (antwoorden)	5	
Ja, ik heb er al gebruik van gemaakt	3,0	60,00%
Al van gehoord, maar nog geen gebruik van gemaakt	1,0	20,00%
Nooit van gehoord	1,0	20,00%

Tabel Hoe tevreden ben u van De Schroef / uitgesplitst naar leeftijd 16-20 jaar

Totaalaantal (antwoorden)		3,0
Bereikbaarheid	(Eerder) ontevreden	1,0
	Neutraal	0,0
	(Eerder) tevreden	2,0
Bekendheid (promotie van aanbod en activiteiten)	(Eerder) ontevreden	0,0

	Neutraal	1,0
	(Eerder) tevreden	2,0
Bruikbaarheid	(Eerder) ontevreden	0,0
	Neutraal	0,0
Betaalbaarheid	(Eerder) tevreden	3,0
	(Eerder) ontevreden	0,0
Beschikbaarheid	Neutraal	0,0
	(Eerder) tevreden	3,0
	(Eerder) ontevreden	0,0
	Neutraal	1,0
	(Eerder) tevreden	2,0

JONGE SCHIPPERS (21-30)

Tabel Hoe lang werkzaam in de binnenvaart?

Totaal aantal (antwoorden)	9,0	
Minder dan 1 jaar	0,0	0,0%
1 - 5 jaar	2,0	22,2%
6 -10 jaar	4,0	44,4%
11 - 15 jaar	3,0	33,3%
Meer dan 15 jaar	0,0	0,0%

Tabel: Hoe vlot kan u als lid van de varende gemeenschap gebruik maken van de volgende voorzieningen aan de wal?

Totaalaantal (antwoorden)	9,0	
Ontbrekend aantal	0,0	
Totaalaantal (alles)	9,0	
Welzijn (OCMW, CAW,...)	Moeilijk	0,0
	Neutraal	2,0
	Makkelijk	1,0
	Geen ervaring mee	6,0
Gezondheid (artsen, tandartsen, ziekenhuis,...)	Moeilijk	2,0
	Neutraal	4,0
	Makkelijk	2,0
	Geen ervaring mee	0,0
Onderwijs (kleuterschool, internaat,...)	Moeilijk	0,0
	Neutraal	4,0

	Makkelijk	3,0	
	Geen ervaring mee	0,0	
	Moeilijk	1,0	
	Neutraal	3,0	
Tewerkstelling (VDAB, RVA, syntra)	Makkelijk	0,0	
	Geen ervaring mee	4,0	
	Moeilijk	1,0	
	Neutraal	4,0	
Cultuur (musea, theater,...)	Makkelijk	0,0	
	Geen ervaring mee	2,0	
	Moeilijk	1,0	
	Neutraal	1,0	
Jeugdwerk (scouts, chiro,...)	Makkelijk	0,0	
	Geen ervaring mee	6,0	
	Moeilijk	0,0	
	Neutraal	3,0	
Verenigingen voor schippers (bonden, kenniscentrum, schippersgilde,...)	Makkelijk	2,0	
	Geen ervaring mee	3,0	
	Moeilijk	2,0	
Sportvoorzieningen/clubs	Neutraal	0,0	
	Makkelijk		0,0
	Geen ervaring mee		5,0

	Moeilijk	2,0
	Neutraal	1,0
Vrije tijd (hobbyclub, Okra,...)	Makkelijk	0,0
	Geen ervaring mee	5,0

Persoonlijke zorg (kapper, pedicure,...)	Moeilijk	3,0
--	----------	-----

Tabel Kent u De Schroef?

Totaalaantal (antwoorden)	9,0	
Ja, ik heb er al gebruik van gemaakt	6,0	66,7%
Al van gehoord, maar nog geen gebruik van gemaakt	0,0	0,0%
Nooit van gehoord	3,0	33,3%

Tabel Aantal kinderen

Totaalaantal (alles)	6,0
1 (2 jaar)	1,0
2 (jongen van 6 jaar & meisje van 3 jaar)	1,0
2	1,0
2 (2 jaar + 9 maanden & 4 maanden)	1,0
3 (3 jaar en tweeling van 7 maanden)	1,0
1 (meisje van 4 jaar)	
1 (jongen van 2 jaar)	1,0

Tabel: Tevredenheid van De Schroef

Totaalaantal (antwoorden)		6,0	
Bereikbaarheid	(Eerder) ontevreden	0,0	0,0%
	Neutraal	0,0	0,0%
	(Eerder) tevreden	6,0	100,0%
Bekendheid (promotie van aanbod en activiteiten)	(Eerder) ontevreden	0,0	0,0%
	Neutraal	1,0	20,0%
	(Eerder) tevreden	4,0	80,0%
Bruikbaarheid	(Eerder) ontevreden	0,0	0,0%
	Neutraal	0,0	0,0%
	(Eerder) tevreden	5,0	100,0%
Betaalbaarheid	(Eerder) ontevreden	0,0	0,0%
	Neutraal	0,0	0,0%
	(Eerder) tevreden	5,0	100,0%
Beschikbaarheid	(Eerder) ontevreden	0,0	0,0%
	Neutraal	1,0	20,0%
	(Eerder) tevreden	4,0	80,0%

Tabel: Interesse in een voorziening, specifiek voor schippers?

Totaalaantal (antwoorden)	3,0	
Ontbrekend aantal	6,0	
Totaalaantal (alles)	9,0	
Ja	0,0	0,00%
Misschien, nog niet over nagedacht	3,0	100,00%
Neen	0,0	0,00%