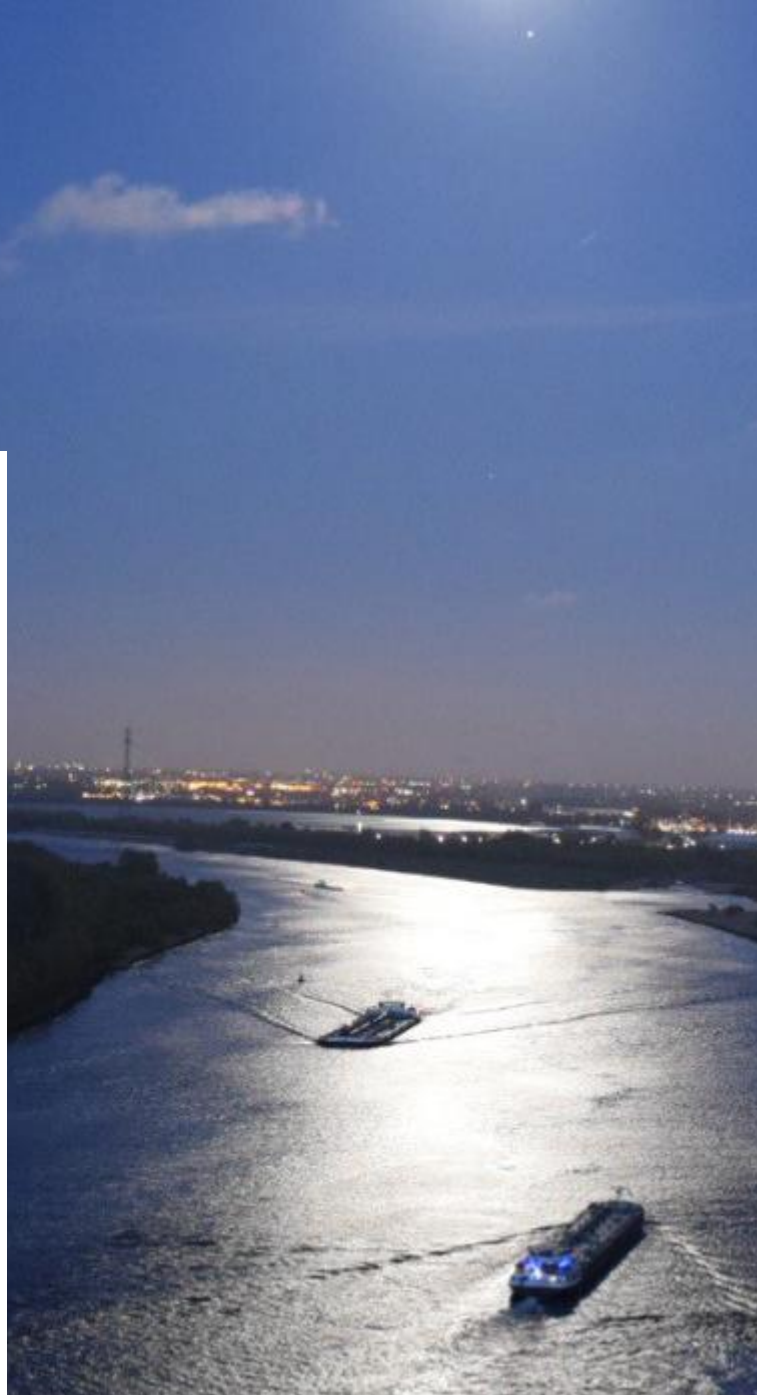


Jaarverslag 2019



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart

90 jaar | 1929
2019



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Nautiek en Techniek	3
Veiligheid en gevaarlijke stoffen	4
Sociale Zaken	6
Personenvervoer	7
Ketenpositie	8
Containeroperators	9
Duurzaamheid	10
Milieu	10
Juridisch Zaken	11
Jubileum – CBRB 90 jaar	11
Samenwerkingsverkenning	12

Colofon

Dit is een uitgave van:



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart

90 jaar | 1929
2019

Vasteland 78
3011 BN Rotterdam
010 – 798 98 00
www.cbrb.nl
cbrb@binnenvaart.nl



Voorwoord

2019, het jaar van het **90-jarig bestaan** van het CBRB. Een bijzonder jaar om te vieren met onze leden en relaties en terug te kijken op de jaren vóór 2019. Met dit jaarverslag blikken we terug op de activiteiten van 2019. Als voorzitter sta ik stil bij een paar belangrijke ontwikkelingen van het afgelopen jaar.

In 2019 is het **IWT Platform** voor het eerst een heel jaar actief geweest. EBU en ESO hebben de handen ineengeslagen om de binnenvaartsector op Europees niveau te verstreken. Het doel is om op belangrijke thema's voor de gehele sector onze aanwezigheid in Brussel en Straatsburg nog meer te versterken.

Het CBRB maakt, namens EBU, deel uit van de verschillende commissies van het IWT Platform. Binnenvaart houdt niet op bij de landsgrenzen, het is daarom van groot belang om in Europees verband op te trekken en gezamenlijk **de lobby** te voeren. Een van de lobby-thema's is de vergroening van de vloot; wij geloven dat alleen via een integraal en robuust plan deze noodzakelijke omwenteling bereikt kan worden.

Een ander doel is om het aandeel van het vervoer door de binnenvaart in het transport te vergroten; **modal shift**. De verschuiving van vervoer over weg, naar water en spoor. Ik durf te schrijven: vervoer over water via de binnenvaart is de groenste modaliteit. Dit willen we ook blijven en daarom is na een intensieve onderhandelingsperiode, waarbij nauw is samengewerkt met Koninklijke BLN-Schuttevaer en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens **de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens** ondertekend.

De Green Deal geeft invulling aan het Nederlandse milieu- en klimaatbeleid en heeft voor de binnenvaart als belangrijkste doel een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050. Deze Green Deal heeft nu ook navolging gekregen op Europees niveau en daarbij zullen CBRB en IWT Platform nauw betrokken zijn.

Een van de andere belangrijke voorwaarden om als binnenvaart een serieuze modal shift te kunnen bereiken, is een naadloze organisatie tussen zeeschip en binnenschip op de containerterminals in Rotterdam. CBRB heeft middels LINC, een actieve rol in het proces om de reeds jarenlange bestaande **congestie** te lijf te gaan. Hierbij zijn naast het Havenbedrijf Rotterdam ook partijen als evofenedex, de containerterminals, de rederijen en depots betrokken. Er zijn al knelpunten opgelost, zoals het streven naar grotere call sizes en het bundelen van een aantal stromen in zgn. Corridors. Door verdere digitalisering moet de informatie-uitwisseling worden vergroot; in 2019 zijn er al vele leden aangesloten op Nextlogic.

Al de CBRB inspanningen zijn alleen maar mogelijk geweest met de steun van leden en stakeholders. De lobby doen wij met elkaar, maar wij hebben als branche nog meer support nodig. Na de start in 2018 van **het verkenningstraject** met Koninklijke BLN-Schuttevaer is de belangrijke conclusie van 2019 om gezamenlijk te werken naar verdere integratie van de activiteiten van beide verenigingen. In de toekomst trachten we nog sterker te werken voor de belangen van de leden en de binnenvaart in het algemeen.

Als afsluiting wil ik iedereen bedanken voor de support die het CBRB krijgt.

Paul Goris

Voorzitter Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

1. Nautiek en Techniek

Economische impact laagwater op vaarwegen

Als gevolg van de langdurige droogte periode in Nederland in 2018, hebben het CBRB en Koninklijke BLN-Schuttevaer (BLN) opdracht gegeven aan de Erasmus Universiteit voor een onderzoek naar de economische impact van laagwater op vaarwegen, met als centrale onderzoeksvraag:

Wat is de omvang van economische effecten zowel voor de sector binnenvaart als voor de verladende bedrijvigheid, inclusief van deze bedrijven afhankelijke bedrijvigheid?

De resultaten van dit onderzoek dienen om de noodzaak van de toekomstige inzetbaarheid van de binnenvaart onder de aandacht te kunnen brengen bij verschillende overheden en andere instanties op nationaal en internationaal niveau. De studie is bruikbaar als instrument bij onze lobby, bepaling van en prioritering bij het beleid en de daarbij behorende budgetten. De resultaten worden in het eerste kwartaal van 2020 verwacht.

Proactieve betrokkenheid CESNI

In 2019 heeft het CBRB, onder de vlag van het IWT Platform, veel tijd besteed aan het dossier technische voorschriften voor binnenschepen. Dat doet het CBRB niet voor niets, nieuwe regelgeving kan immers een grote kostenpost voor bedrijven zijn. Nut en noodzaak moeten dan duidelijk zijn.

CESNI neemt besluiten over verschillende standaarden, waaronder de Europese standaard met technische voorschriften voor binnenschepen: [ES-TRIN](#). Onze proactieve betrokkenheid in CESNI is van groot belang. Na ieder bijeenkomst ontvangt u als CBRB-lid een terugkoppeling.

Special Nieuwsbrief – Technische voorschriften

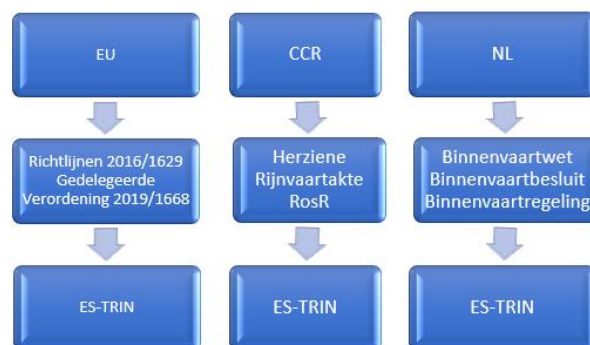
Het laatste nieuws van het CBRB wordt elke week naar de leden verstuurd. Vaak staat er nieuwsartikel met betrekking tot de technische voorschriften in.

In 2019 is er ook een speciale nieuwsbrief verstuurd over de technische voorschriften naar aanleiding van een vergadering van CESNI. [Lees hier deze nieuwsbrief](#)

Binnen CESNI is een aparte werkgroep opgenomen waarin specifiek ingezoomd wordt op de technische voorschriften voor passagiersschepen. De passagiersvaart heeft grote behoefte aan herziening van deze voorschriften.

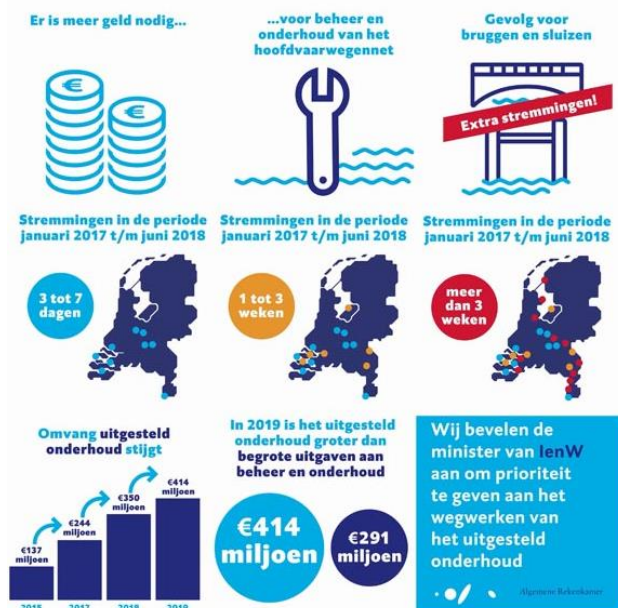
Kennis technische regelgeving

Voor veel ondernemers zijn de technische voorschriften voor binnenschepen een complexe zaak. Daarom deelt het CBRB regelmatig kennis over dit onderwerp. Kennis van regelgeving, bijvoorbeeld van de aflopende overgangsbepalingen is nuttig. Zo kan er rekening mee worden gehouden bij de planning van de hercertificering van het schip. Dit jaar heeft het CBRB [dit handige stroomschema](#) gedeeld, zodat te zien is welke overgangsbepalingen van toepassing zijn.



CBRB in COV actief op dossier natte infrastructuur

Het CBRB heeft grote zorgen over de onderhoudsstaat van de Nederlandse vaarwegen. Onverwachte stremmingen en vertragingen als gevolg van achterstallig onderhoud zijn voor veel binnenvaartondernemers dagelijkse realiteit en dat heeft grote gevolgen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het CBRB heeft samen met collega-organisaties in het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) de regering in 2019 [opgeroepen](#) om de mouwen op te stropen en aan te pakken.



Stikstof en PFAS

Het CBRB heeft zich in 2019 aangesloten bij de landelijke actiedag van de stichting Grond in Verzet morgen. De stikstof- en PFAS-impasse raakt ook de binnenvaart en daarom was het van groot belang dat de binnenvaart aansluit bij deze landelijke actiedag. Op dit soort majeure dossiers trekt het CBRB op met de collega's van VNO-NCW en de Vereniging van Waterbouwers.

2. Veiligheid en gevaarlijke stoffen

Ontgassen

Het onderwerp ontgassen is in 2019 veelvuldig in de media besproken. Het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit, oftewel de ratificatie van het CDNI verdrag in de Nederlandse wetgeving, zal naar verwachting medio 2020 in Nederland klaar zijn. De verwachting is dat dat eind 2020, de ratificatie in de overige CCR lidstaten zal hebben plaatsgevonden. Nederland zal vervolgens overgaan tot implementatie.

Er is een Taskforce opgericht om de invoering van het nationale ontgassingsverbod soepel te laten verlopen. Het CBRB neemt deel aan deze Taskforce. Het afgelopen jaar heeft deze Taskforce zich bezig gehouden met de infrastructuur, toezicht en handhaving van het ontgassen.

Een van de belangrijkste zaken is dat er bij de invoering van het CDNI voldoende dampverwerkingscapaciteit is, aangezien het niet te verwachten is dat dedicated varen op korte termijn een oplossing biedt.

De belangrijkste hobbel in het overleg in 2019 zat in de vergunningverlening voor de ontgassingsinstallaties. Het ging daarbij om de vraag of de dampvormige ladingresten afval zijn of niet. In het CDNI wordt dit gezien als restlading, in de afvalwetgeving wordt het gekwalificeerd als afval. Aangezien afval onder een aanzienlijk ingewikkeldere regelgeving valt, was geen ontgassingsinstallatie bereid onder deze wet te gaan opereren. Gevolg: een langdurige vertraging van het proces.

Gelukkig lijkt dit probleem grotendeels opgelost en lopen er inmiddels een aantal testfasen voor verschillende installaties en zijn er vergunningsaanvragen voor installaties op openbare plaatsen ingediend.

Implementatie ADN-2019, wijzigingen Explosieveiligheid



Met het nieuwe ADN kreeg de sector te maken met veel wijzigingen in het ADN-2019 ten aanzien van eisen over explosieveiligheid. Voor bestaande schepen is gepleit

voor ruime overgangsbepalingen, en met succes behaald. Schepen die nieuw gebouwd worden moeten aan strengere eisen voldoen. Dit betreft onder andere ATEX-certificering van pompen en compressoren die zich in zone 0 bevinden (in de ladingtanks, direct in contact met de lading). Om zoveel mogelijk problemen te voorkomen heeft het CBRB in 2018 al een brochure uitgebracht voor droge lading en tankschepen, waarin de destijds voorgenomen wijzigingen zijn beschreven. Ook zijn er diverse presentaties gegeven over de wijzigingen. Toch zijn er in 2019 bij nieuwbouw verschillende uitdagingen boven water gekomen en heeft het CBRB gefaciliteerd in het netwerk van klassebureaus, elektriciens en ATEX-deskundigen.

Special Nieuwsbrief – Gevaarlijke Stoffen

Twee keer per jaar vindt het ADN Safety Committee plaats in Genève. Het CBRB is, namens EBU/ESO, actief tijdens deze vergaderingen.

Na deze vergaderingen ontvangen de leden van het CBRB een speciale nieuwsbrief over de besproken punten en behaalde resultaten:

- [ADN Special Nieuwsbrief 1](#)
- [ADN Special Nieuwsbrief 2](#)

Verbetering van de leesbaarheid van het ADN en ADN-examens

In Genève, waar het ADN Safety Committee plaats vindt, vergeet men wel eens wie er met het ADN werken en wie de ADN-diploma's moeten behalen, uiteraard zijn dit de mensen aan boord. Het CBRB, heeft samen met de ADN-opleiders, geconstateerd dat verschillende artikelen consequent verkeerd worden geïnterpreteerd. Teksten die juridisch correct zijn, maar zoveel omgekeerde ontkenningen omvatten dat de geest van de tekst niet uit de fles komt. Om deze reden is er voor een aantal artikelen een tabelvorm voorgesteld, zodat voor iedereen de tekst helder is.

Ook is gebleken dat de tijd voor ADN-examens door een deel van de doelgroep als te kort wordt ervaren. In de jaren '90 is vastgesteld dat er gemiddeld per examenvraag 2 minuten tijd beschikbaar mag zijn. Aangezien de vraag en 4 multiple choice antwoorden moeten worden gelezen, blijft er weinig tijd over om door het ADN te gaan om een antwoord te vinden.

Het doel van het examen moet zijn het toetsen van vakkennis, niet hoe snel je iets kunt vinden. Want snelheid en veilig werken gaan nu eenmaal niet per se samen. In de werkgroep opleidingen heeft het CBRB, ondersteund door onafhankelijk didactisch onderzoek, gepleit voor meer examentijd. Ondanks dat dit gepaard ging met conservatieve en langdradige discussies is men in Genève hier ook enigszins voor warm gelopen en zal hier verder naar worden gekeken.

Nieuwe Zoute Verenregeling (VLG)

De gevaarlijke stoffen naar de Waddeneilanden worden vervoerd in vrachtwagens en dit vervoer valt onder het ADR. De waddenveren zijn feitelijk een verlengstuk van het wegennet. Voor de bevoorrading van de eilanden is het van belang, dat het overzetten van gevaarlijke stoffen goed en veilig geregeld is. Om die reden is destijds Artikel 7 in het VLG (de 'Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen') opgenomen. De 'zoute verenregeling' beschrijft onder welke voorwaarden veren, in combinatie met passagiers, gevaarlijke stoffen mogen overzetten.

Tijdens de inspecties van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de gesprekken die in 2017 hebben plaatsgevonden met belanghebbenden, is naar voren gekomen dat het wenselijk is als Artikel 7 van het VLG geactualiseerd en verduidelijkt gaat worden.

Om deze reden heeft het CBRB namens de waddenveren een brochure opgesteld waarin de door hen geïnventariseerde knelpunten zijn verwoord. Hierna hebben besprekingen plaatsgevonden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstraat (IenW) en ILT. Deze besprekingen hebben in gezamenlijk, goed overleg tot een vernieuwing van artikel 7 van het VLG geleid. Lees [hier](#) over de wijzigingen.

Arbocatalogus



In 2019 is er door de werkgroep Arbo gewerkt aan het actueel maken van de arbocatalogus voor de binnenvaart,

aangezien de vorige editie dateert uit 2012. De catalogus beschrijft technieken en manieren, goede praktijken, normen en praktische handleidingen voor veilig en gezond werken.

In de zomer van 2019 is de vernieuwde versie ingeleverd bij de inspectie van SZW. De inspectie heeft een behoorlijk aantal richtlijnen meegegeven. Wij zijn hier mee aan de slag gegaan en hebben in oktober 2019 nogmaals nu een herzien gedeelte

van de arbocatalogus ingediend. Net voor de sluiting van het jaar kwam de melding van ISZW dat wij de adviezen goed hadden verwerkt. De Arbowerkgroep gaat nu het volgende deel van de arbocatalogus onder handen nemen. De verwachting is dat ISZW in de loop van 2020 de vernieuwde arbocatalogus kan goedkeuren.

Branche RI&E



Het is mogelijk om een centraal opgestelde, generieke RI&E op te stellen voor een gehele sector. Hierbij moeten deskundigen uit de sector de input leveren en steun hebben van de werkgevers en werknemersorganisaties. De erkende branche RI&E mag door bedrijven tot 25 werknemers worden gebruikt zonder toetsing door een gecertificeerde Arbodeskundige.

In 2016 heeft de Werkgroep Arbo onder regie van het CBRB de branche RI&E vernieuwd en opnieuw laten erkennen. Dit was een enorme wijziging aangezien de vorige versie uit 2009 dateerde. De branche RI&E heeft standaard een geldigheidserkenning van 3 jaar. Het afgelopen jaar is een half jaar uitstel aangevraagd (en verkregen) en is voorgesorteerd op een (minimale) actualisatie van het document, dat medio 2020 opnieuw zal worden erkend.

Special Nieuwsbrief – Pensioen

Komende maanden willen werkgevers en vakbonden spreken over een vrijwillige pensioenregeling voor de binnenvaart. [Lees hier over meer in de speciale nieuwsbrief over het pensioen.](#)



3. Sociale Zaken

Pensioen

In mei 2020 toetst het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid of de verplichtstelling voor deelname aan de pensioenregeling in de sector binnenvaart blijft bestaan of dat deze wordt ingetrokken.

Ter voorbereiding hiervan zijn er in 2019 twee stappen gezet:

- Met de leden is gesproken over de uitgangspunten en ambities bij een eventuele vrijwillige pensioenregeling. De gedeelde zaken zijn bestuurlijk vastgesteld en worden door de onderhandelingsdelegatie meegenomen in de gesprekken met vakbonden.
- Met vakbonden is dit vraagstuk verkend en gezamenlijk is deskundige begeleiding bij deze onderhandelingen gezocht en gevonden.

Bemanningsregeling

In de binnenvaart legt het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) belangrijke voorschriften/regels voor de bemanning op. Op Europees niveau wordt vernieuwing en harmonisering van de regels gewenst. Deze wens voor moderniseren is tweeledig: we willen nieuwe regels, moderner en met meer flexibiliteit en we willen Europese regels.

Een eerste stap om te gaan veranderen is gezet. Vakbonden en werkgeversorganisaties hebben samen een onderzoek gedaan naar de werkbelasting. Dit resulteerde in een door de onderzoekers voorgesteld duurzaam bemanningssysteem (To A Sustainable Crew System – TASCS). In 2019 is [dit onderzoeksrapport](#) opgeleverd en zijn de gesprekken gestart om te komen tot nieuwe regelgeving.

Arbeidsmarkt

In 2018 is het CBRB één van de ondertekenaars van het programma 'alle hens aan dek'. In 2019 is dit arbeidsmarkt programma verder uitgewerkt. Dit programma beoogt in 2030 een toekomstbestendige arbeidsmarkt positie voor de binnenvaart te bereiken door middel van imago/branding, opleidingen en goed werkgeverschap.

De doelstelling is om binnen 5 jaar de instroom van personeel te verdubbelen en de uitstroom te halveren. Het CBRB is actief in de verschillende werkgroepen. Belangrijke uitdaging op dit moment is om voldoende financiering van het programma voor de komende jaren te vinden.

Lectoraat Ondernemen in de Binnenvaart

Samen met hogeschool Inholland verkent het CBRB de mogelijkheden van een lectoraat voor de binnenvaart. Een lectoraat wordt geleid door een lector die leiding geeft aan een onderzoeksgroep.

Een onderzoeksgroep houdt zich bezig met praktijkgericht onderzoek. Hierbij worden studenten van de hogeschool ingezet. Er kan onder andere onderzoek op het gebied van innovatie en duurzaamheidsvraagstukken, nieuwe bedrijfs- en verdienmodellen, arbeidsmarkt vraagstukken, bedrijfseconomische problematiek en sociaal-economische vraagstukken alsmede keten- en ketenontwikkeling worden gedaan.

Het is een opvolging van de samenwerking met de hogeschool bij de opleidingen 'bevrachter binnenvaart' en 'ondernemer in de binnenvaart'.

4. Personenvervoer

Nautische veiligheid van riviercruiseschepen

Naar aanleiding van het ongeval op de Westerschelde begin 2019, heeft het CBRB gesprekken gevoerd bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) doet onderzoek naar het ongeval en zou in september 2019 met een rapport komen. Dit is echter vertraagd. De GNA wil nu graag maatregelen treffen. Het CBRB heeft aangegeven de adviezen van de OVV af te willen wachten om niet met maatregelen te worden geconfronteerd, die uiteindelijk niet worden aanbevolen door de OVV. Het is belangrijk om uniformiteit in regelgeving te behouden en niet allerlei uitzonderingsgebieden te maken. Het CBRB zal hierover met de GNA in gesprek blijven gaan.

Vrijstellingen vaarbewijzen

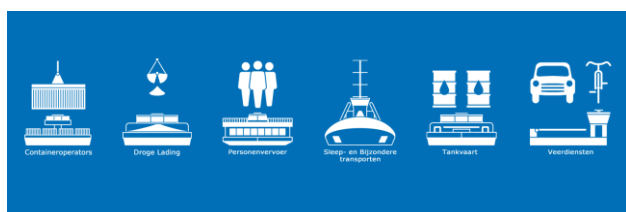
Door het van kracht worden van de Richtlijn EU 2017/2397 Erkenning Beroepskwalificaties in de binnenvaart vanaf 2022, zouden schippers van open rondvaartboten en van rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype moeten beschikken over een Groot Vaarbewijs.

Onder de bestaande richtlijn 96/50/EG zijn er diverse vrijstellingsmogelijkheden. Deze zijn geanalyseerd door het ministerie van IenW of ze stand kunnen houden onder de nieuwe richtlijn. Hierover is het CBRB in contact met het ministerie van IenW. De interne besprekingen bij het ministerie over dit onderwerp lopen nog. De verwachting is dat er begin 2020 concrete stappen gezet kunnen worden.

Arbeidsomstandigheden riviercruisevaart

In 2018 was er veel negatieve energie rond het onderwerp arbeidsomstandigheden in de riviercruisevaart. In 2019 is er gelukkig een flinke stap voorwaarts gemaakt.

In juli 2019 hebben [EBU, ETF en IG RiverCruise een intentieverklaring over riviercruisevaart ondertekend](#). Daarna is aan de slag gegaan met de gemaakte afspraken: er is een overzicht gemaakt van enerzijds de verschillende business modellen in



de riviercruisevaart, en anderzijds van de relevante regelgeving, om op basis daarvan gezamenlijk verbetermaatregelen te nemen. Het gaat hier met name om de sociale zekerheid. Inmiddels is duidelijk dat de standaard uitgangspunten, al eerder vanuit de vakbond opgesteld, voor de riviercruisevaart niet passen. Daar moet een andere mouw aangepast worden. Er is nog veel werk aan de winkel; dit wordt in 2020 vervolgd.

Presentaties bij vergaderingen ledengroep Personenvervoer

Na de voorjaars- en najaarsledenvergadering Personenvervoer werden interessante presentaties gegeven:

Voorjaar 2019

Rob van Reem, voorzitter van Edinna, gaf een presentatie over de beroepskwalificaties en opleidingsmogelijkheden in de binnenvaart.

Najaar 2019

Edith Franssen en David Emmelkamp, advocaten bij Loyens & Loeff, gaven een presentatie over "Onverwacht bezoek van de overheid: wat zijn uw rechten en plichten?".

Ontwikkeling praktijkexamen veerdienstschipper



Na enkele jaren lobbyen, is in 2019 eindelijk juridisch en beleidsmatig groen licht gegeven vanuit het ministerie om voor veerdiensten een speciaal vaarbewijs te ontwikkelen via een praktijkexamen.

De voorbereidingen zijn hier inmiddels voor gestart en hopelijk kunnen we dit afronden in 2020.

Met dit nieuwe vaarbewijs verwachten we een nieuwe zij-instroom van personeel aan te kunnen boren; personeel dat een opleiding heeft genoten waarin rekening wordt gehouden met de specifieke aspecten van de veerdienstsector.

5. Ketenpositie

Certificering drijvende werktuigen

Nadat dit onderwerp al jaren onderwerp van discussie is geweest – de regelgeving is per 1 november 2018 in werking getreden maar allerlei praktische bezwaren waren nog steeds niet opgelost – is er in het najaar van 2019 eindelijk een praktische oplossing gevonden in de vorm van een tijdelijk Certificaat van Overeenstemming voor een drijvend werktuig dat is samengesteld uit vaartuigen die individueel al gecertificeerd zijn, zoals het geval is bij het materieel van onze leden. Dit kan op nationaal niveau relatief eenvoudig geregeld worden. Het moet echter nog wel geformaliseerd worden, en dat is nog niet gebeurd. Helaas wrekt zich hier het gebrek aan mankracht bij ILT.

Mobiliteitsalliantie

In juni 2019 is [het Deltaplan Mobiliteit](#) gelanceerd. Dit plan is opgesteld door de Mobiliteitsalliantie, een groep van organisaties die gezamenlijk vinden dat mobiliteit in Nederland beter, slimmer en duurzamer kan en moet. Het CBRB en Landelijk Veren Platform (LVP) zijn eveneens aangesloten bij de Mobiliteitsalliantie.

Bij de totstandkoming van het Deltaplan is vanuit het CBRB / LVP steeds de potentie van personenvervoer over water benadrukt: zowel de 'dwarsverbindingen' (veerponten, die de vaarweg haaks oversteken) als de 'langsverbindingen' (waterbussen, als onderdeel van het OV-systeem) kunnen veel omrijkilometers besparen en ontlasten daarmee de wegen. Ook heeft het CBRB gepleit voor méér goederenvervoer over water. Ontlasting van de wegen creëert immers meer ruimte voor personenmobiliteit.

de MOBILITEITSALLIANTIE



6. Containeroperators

Congestie

Al ruim tweeëneenhalf jaar is het CBRB, samen met de andere stakeholders, onderweg met het congestieberaad via Havenbedrijf Rotterdam.

Het CBRB voert deze activiteiten uit namens [LINc](#), het samenwerkingsverband tussen de Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO) en de CBRB Container Operators. De congestiemaatregelen vormen een lastig proces waarbij er soms twee stappen vooruit gegaan wordt en weer één stap terug. Maar per saldo wordt er langzaam vooruitgang geboekt.

Intensieve lobby in Den Haag blijft noodzakelijk om focus te behouden op dit belangrijke onderwerp. Inmiddels zijn er ook diverse marktinitiatieven actief met betrekking tot de congestie. In 2019 is fase 2 van het congestieberaad voortgezet. Onder leiding van een stuur- en werkgroep worden in deze fase een aantal concrete, in de eerste fase gedefinieerde projecten, verder uitgewerkt.

- Overflowhub: een ontkoppelpunt in de haven om de pieken beter te kunnen opvangen, het volume meer te kunnen spreiden en tijdsonafhankelijker te kunnen inspelen op veranderingen in de keten, tegen zo laag mogelijke kosten die collectief worden gedeeld.
- Het opstellen van guidelines: zie onderstaande alinea
- KPI-dashboard: om de ketenperformance te meten, als basis voor verdere discussie over spelregels en verbeteringen in de keten.
- Nextlogic: zie onderstaande alinea
- Info sharing door het bestaande systeem beter te gebruiken, door informatie eerder en tijdig te delen en door cruciale data ook aan derden beschikbaar te stellen, in overleg met Portbase.

Nextlogic



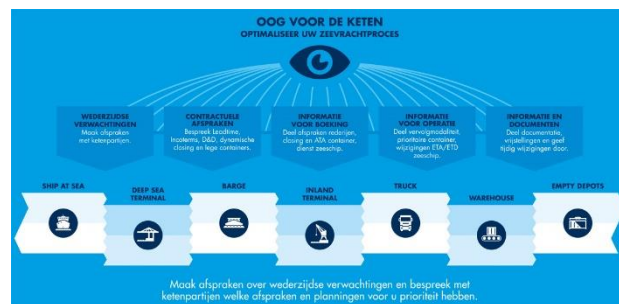
Een jarenlange en soms moeizaam project waarin LINc samen met deepseaterminals, deepsearederijen,

havenbedrijf Rotterdam, en natuurlijk onze eigen barge en inland terminal operators werken aan verbetering van de afhandeling in de Rotterdamse haven.

Een integrale planning; een tool die vraag en aanbod van afhandelcapaciteit in Rotterdam op elkaar gaat afstemmen.

Het afgelopen half jaar was zeer intensief, en met succes. Nextlogic is begin 2020 daadwerkelijk live gegaan. Het overgrote deel van de containerbinnenvaart heeft zich aangesloten op Nextlogic om het systeem uitgebreid te gaan testen, en om de toegevoegde waarde ervan in de praktijk te kunnen vaststellen. In de zomer van 2020 volgt dan hopelijk de definitieve "GO".

Guideline Containerbinnenvaart



In het najaar van 2019 is [de guideline containerbinnenvaart](#) opgeleverd. Drie elementen, een flyer, een infographic en een aanvullende website, hebben als doel om verladers en expediteurs inzicht te geven in het zeevrachtproces en de momenten waar zij (in) direct een belangrijke invloed hebben in de vormgeving van dit proces.

Ontwikkelingen in de afgelopen jaren hebben enerzijds bijdragen aan de groei van het containervolume. Anderzijds zorgen zij ook voor grotere pieken in de afhandeling en een complexere planning. Rondom twee hoofdonderwerpen, contractuele afspraken en informatie delen, is een set van adviezen geformuleerd om het proces zo goed mogelijk in te richten conform het verwachtingspatroon, en waar nodig bij te sturen.

7. Duurzaamheid

Green Deal

Op dinsdag 11 juni 2019 is [de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens](#) ondertekend. Deze Green Deal geeft invulling aan het Nederlandse klimaatbeleid en heeft voor de binnenvaart als belangrijkste doel een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050. Deze Green Deal is tot stand gekomen na een intensieve onderhandelingsperiode. Hierbij is nauw samengewerkt met BLN en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). In de Green Deal zijn ambitieuze milieudoelstellingen opgenomen. Lees [hier](#) over deze doelstellingen.



Havens: stimuleren en faciliteren schone scheepvaart

De Nederlandse binnenhavens committeren zich ook aan de doelstellingen van de Green Deal.

Eén van de acties uit de Green Deal is de ontwikkeling van een model met uniforme grondslagen voor een binnenvaartbelastingverordening. De NVB heeft, samen met het CBRB en BLN een eerste belangrijke stap gezet om deze actie uit te kunnen voeren. In 2019 heeft, onder begeleiding van haveneconoom Bart Kuipers, een afstuderende masterstudent zich gebogen over de binnenvaartbelastingstructuur. Uniformering van de grondslagen van het binnenvaartbelasting kan bijdragen aan efficiëntie van processen én de modal split en meer vervoer per binnenvaart. [Lees meer](#) over dit onderzoek.

Daarnaast is afgesproken met het ministerie van IenW en met het ministerie van Financiën dat de energiebelasting op de gebruikte elektriciteit voor walstroom door de scheepvaart wordt afgeschaft.

Modal shift

Alle partijen committeren zich aan een versterkte inzet en middelen voor een modal shift van weg naar water en spoor.

De uitvoering van de Green Deal is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheid en de maritieme sector. Er is een Task Force en een werkgroep opgericht die zich richt op de uitwerking, implementatie en voortgangsbewaking van de afspraken.

8. Milieu

De milieumaatregelen komen met een sneltreinvaart op de binnenvaart af: emissies, CO₂, stikstofoxiden, ontgassen, ladingresten, huisvuil, luchtkwaliteit, te veel om op te noemen. Er gaat veel veranderen en dat zal effect hebben op de ladingstromen. Op het vervoer van kolen, minerale oliën, veevoer en kunstmest hebben milieumaatregelen grote invloed. Waar het toe leidt is onzeker, maar een toename van lading is niet te verwachten.

CDNI verdrag



Vanuit het IWT Platform is het CBRB actief voor [het CDNI verdrag](#), dat over afval

gaat. Er moet iets gedaan worden met ons afval, allereerst verminderen en ook de vervuiler laten betalen. Als een bedrijf veel investeert in milieumaatregelen en hetzelfde blijft betalen voor afval als het bedrijf dat daar niets aan doet, dan is er iets niet helemaal eerlijk. Dit wil het CBRB veranderen, er is de nodige oppositie tegen deze plannen. We komen er uiteindelijk wel waar we willen wezen, maar het gaat langzaam.

Nieuwe hygiëncode

In 2019 is er een nieuwe hygiëncode vastgesteld, voorgesteld en ook goedgekeurd gekregen. De code is er voor het vervoer van levensmiddelen en diervoeders. De hygiëncode is een productie van het CBRB en wordt inmiddels door heel Europa gebruikt.

9. Juridisch Zaken

Opslagvoorwaarden



Op verzoek van marktpartijen hebben CBRB, BLN en ondernemersvereniging evofenedex algemene 'Opslagvoorwaarden voor de Binnenvaart' opgesteld. Veel partijen in de binnenvaart gaan er vanuit dat opslag een onderdeel is van het vervoer en daarmee onder de gewone (P&I) schadeverzekering valt. Dit is niet altijd het geval. Wanneer er sprake is van opslag van goederen, uitsluitend als opslag of in combinatie met een vervoerovereenkomst, kan er nu eenvoudig een opslagovereenkomst tussen vervoerder en afzender worden gesloten door de 'Opslagvoorwaarden' te gebruiken.

Er is gekozen voor een gezamenlijke (tweezijdige) aanpak door binnenvaartorganisaties samen met evofenedex namens handels- en productiebedrijven, omdat draagvlak belangrijk is bij het vaststellen van algemene juridische

voorwaarden voor de binnenvaartsector. Deze samenwerking vindt plaats in een neutraal overlegforum: Stichting Vervoeradres. U kunt [de nieuwe voorwaarden](#) vinden op de website van de Stichting.

CLNI verdrag

Het gewijzigde CLNI verdrag is in 2019 rond gekomen. In 2020 treedt het waarschijnlijk in werking. In het verdrag is geregeld dat de hoogte van de schade beperkt kan worden tot een bepaald bedrag. De bedragen voor passagiers worden aangepast. Het CBRB heeft zich ingezet om het verdrag te behouden en dat is gelukt. Voor de sector is de juridische infrastructuur belangrijk.

10. Jubileum – CBRB 90 jaar

In 2019 bestond het CBRB 90 jaar. Op 1 oktober 1929 werden de eerste activiteiten gestart van het CBRB. Een bijzonder jubileumjaar om bij stil te staan.

Op vrijdag 11 oktober vond het jubileumfeest plaats met een gevarieerd en interactief middagprogramma in de Lloydzaal van het STC te Rotterdam, met daarna een rondvaart door Rotterdam op het prachtige partyschip de Jules Verne van Constant in Beweging, lid van het CBRB.

Dit jubileum werd mede mogelijk gemaakt door een veertigtal bedrijven die het CBRB een warm hart toedragen, zonder hen was het niet mogelijk geweest om dit mooie evenement te organiseren.

- [Klik hier](#) om meer over dit jubileumfeest te lezen
- [Klik hier](#) om de foto's van de middag te bekijken
- [Klik hier](#) om de foto's van de avond te bekijken





Jubileummagazine

Voor deze gelegenheid heeft het CBRB een jubileummagazine uitgegeven met verhalen van toen en nu. Klik [hier](#) om het magazine te lezen.



11. Samenwerkingsverkenning

Binnenvaart Buiten Sterk. Dat is de titel van het verkenningstraject waarin BLN en CBRB zitten. Kort, krachtig en het moet uitstralen wat die verenigingen samen in de toekomst willen waarmaken: samen sterk voor een mooie sector. In 2019 zijn beide partijen gezamenlijk zeer actief bezig geweest met deze verkenning.

Tijdens de Algemene Ledenvergadering op 13 december 2019 werden de leden door Paul Goris, voorzitter CBRB, bijgepraat over de ontwikkelingen met betrekking tot de samenwerkingsverkenning met BLN. Niet anders dan bij de jaarvergadering van BLN op 8 november 2019 werd er gesproken over de aanleiding, het proces, de aanpak, de mogelijke opties, de ontwerpprincipes en de conclusies van deze samenwerkingsverkenning.

De belangrijke conclusie is om gezamenlijk te werken naar verdere integratie van de activiteiten van beide verenigingen. Men is ervan overtuigd dat het integratie-scenario de meeste voordelen biedt, zodat er in de toekomst als éénheid kan worden gewerkt voor de belangen van de leden en de binnenvaart in het algemeen. De vereniging als sociaal-economisch bindmiddel. Dit scenario wordt in 2020 verder uitgewerkt en gespecificeerd en zal later in 2020 aan de leden van beide verenigingen worden voorgelegd.



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart



Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam | 010 - 798 98 00

cbrb@binnenvaart.nl | www.cbrb.nl