



Geachte dames en heren,

Namens het Algemeen bestuur en de directie van het CBRB heet ik u van harte welkom vanavond op het eerste CBRB binnenvaart jaardiner. We hebben deze formule gekozen om het netwerkkendement van de jaarvergadering te vergroten. Hopelijk kan dit het begin zijn van een traditie.

In het bijzonder heet ik hier vanavond welkom:

- de directeur maritieme Zaken van het Ministerie Infrastructuur en Milieu, de heer Rob Huyser;
- vertegenwoordigers van de Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en Ministeries;
- vertegenwoordigers van de collega-brancheorganisaties en van banken.

Blij dat u hier allen vanavond bent want het geeft aan dat u het CBRB een warm hart toedraagt.

Het CBRB is de grootste werkgevers- en ondernemersorganisatie in de binnenvaart in Nederland met als doel het versterken van de positie van de aangesloten binnenvaartondernemingen en de binnenvaart in brede zin.

Middels de inzet van de diverse ledengroepen Containeroperators, Droge lading, Duwvaart, Personenvervoer, Sleep- en bijzondere transporten, Tankvaart en Varende ondernemers zijn wij er ook dit jaar weer in geslaagd onze doelstelling met succes te realiseren op een breed veld, variërend van operationele zaken en regelgeving, juridisch, veiligheid en milieu tot sociaal-economische aangelegenheden. Ook de bedrijfsgerichte ondersteuning wordt door onze leden als zeer waardevol ervaren en is essentieel voor de meerwaarde van het CBRB als brancheorganisatie.

Zomaar een paar successen:

- uitstel van de invoering van deel A van het scheepsafvalstoffenverdrag, financiële meevaller voor de sector;
- realisatie door het Landelijk Veren Platform van een studie die het economisch belang van veren duidelijk maakt, hetgeen politiek van belang is;
- ontwikkeling van een kostprijsberekeningsmethodiek voor de tankvaart;
- deelname aan de onderhandelingsdelegatie van Deltalinqs voor de vaststelling van de tarieven voor zee- en binnenvaart in de haven. Dit jaar geresulteerd in een crisisreductie van het Havenbedrijf Rotterdam van 7%;
- uitstel afgifte vuil water voor het personenvervoer, waardoor autoriteiten en branche de gelegenheid hebben goede operationele oplossingen te vinden;
- start van gesprekken met het Havenbedrijf Rotterdam door de Varende Ondernemers over de uitvoering van walstroom en vaarsnelheidsreductie. Deze gesprekken leiden hopelijk tot aanvaardbare oplossingen voor de binnenvaart en voor het HbR.
- een succesvolle internet-website met een vervolgstap : het CBRB is onlangs ook in de sociale media gestapt. U kunt dus twitteren met CBRB-tweets. Dit alles om onze leden nog beter te informeren.



Ik zou nog wel even door kunnen gaan maar zal dit niet doen gezien de beperkte tijd. Toch wil ik u niet onthouden dat er ook minder succesvolle activiteiten zijn geweest, waarvan de belangrijkste is het niet realiseren van het Algemeen Verbindend Verklaren van de CAO. De Varende ondernemers, tankoperators en sleepdiensten waren succesvol tot een nieuwe CAO-tekst gekomen in de onderhandelingen met de werknemers organisaties.

Ik vind het bijzonder pijnlijk te moeten constateren dat de organisatiegraad van werkgevers in de binnenvaart onvoldoende is voor een bedrijfstak-CAO. Wij kunnen onze werknemers, die hebben we keihard nodig, geen moderne en duidelijke CAO bieden.

Als CBRB willen wij het voortouw nemen om de organisatiegraad zo snel mogelijk op te krikken boven de noodzakelijke 55%. CBRB vertegenwoordigt zelf al 46%.

Ik roep werkgevers uit de bedrijfstak dan ook op hun verantwoordelijkheid te nemen en zich aan te sluiten bij het CBRB of bij andere organisaties op dit gebied. Een goede CAO voor onze werknemers is essentieel voor de ontwikkeling van de binnenvaart.

De crisis.

Als ik het jaar 2010 zou moeten karakteriseren dan lijkt mij de term Overleven het meest op zijn plaats.

Overleven van een diepe financiële en economische crisis die onze branche sterk heeft geraakt vanwege de sterk afgenomen transportvolumes en transporttarieven. Vele binnenvaartondernemingen zagen hun omzet met 30-40% afnemen en kwamen daardoor in zeer zwaar weer. Dankzij scherpe kostenreducties en financiële arrangementen met de bank is een massale faillissementsgolf voorkomen.

Het op samenwerking berustende capaciteitsreductieplan van het Crisisberaad heeft het tot mijn grote spijt niet gehaald.

De NMa zag, ondanks de door de Erasmus Universiteit aangetoonde elasticiteit, in de gepresenteerde plannen een te directe beïnvloeding van de vrachttarieven. Voor de NMa niet acceptabel, waardoor de plannen werden afgewezen.

Velen waren, gezien de economische noodzaak in de binnenvaart, hier zeer teleurgesteld over. Zo ook de Minister en het Algemeen Overleg Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

In april werd besloten een Binnenvaartambassadeur aan te stellen onder directe verantwoordelijkheid van de Minister om binnen drie maanden met een plan te komen hoe de binnenvaart op korte termijn de crisis zou kunnen overwinnen en hoe het sterker naar de toekomst kan worden neergezet. Bij de aanstelling ging men er vanuit dat deze ambassadeur meer mogelijkheden, power en autoriteit zou hebben dan het Crisisberaad waardoor andere deuren zouden kunnen opengaan en nieuwe plannen ontwikkeld.

Het is nu eind oktober en het plan van de binnenvaartambassadeur zal nu binnen enkele dagen worden gepubliceerd. Teleurstellend omdat het rapport aangeeft dat geen korte termijn plannen tussen ambassadeur, banken en overheid zijn gemaakt of te maken waren. De binnenvaartondernemingen moeten hun eigen broek ophouden vandaar mijn karakterisering: overleven.



Ik vind het des te teleurstellender omdat naast de crisis in de droge lading een gelijke situatie zal ontstaan in de tankvaart vanwege de aanwezigheid van zowel een enkelwandige – als een dubbelwandige vloot. Een grote overcapaciteit zal ontstaan met alle gevolgen voor de ondernemingen. Korte termijn oplossingen waren dus zeer welkom.

Bij deze overlevingsinzet helpt gelukkig de toename van de vrachtvolumes uit de zeehavens. Rotterdam gaf aan bij de presentatie van de derde kwartaalcijfers te verwachten dat de overslagcijfers 2010 weer het nivo van 2008 zullen benaderen. De vrachttarieven beginnen weer aan te trekken maar veel binnenvaartondernemingen zitten nog steeds in financieel zwaar weer.

Laten we hopen dat deze positieve trends doorzetten, alhoewel door vervoerexperts enige tempering van deze positieve verwachtingen wordt uitgesproken.

Ten gevolge van het uitblijven van plannen van de binnenvaartambassadeur zijn er de afgelopen tijd marktinitiatieven geweest om te komen tot coöperaties van binnenvaartondernemingen. Het CBRB ondersteunt deze initiatieven zolang deze samenwerkingsverbanden tot doel hebben gezamenlijk tot een efficiënter bedrijfsvoering en gezamenlijke acquisitie te komen. Maar de doelstelling was een andere, nl. marktmacht om verladers en bevrachters tot hogere vrachttarieven te dwingen. Dit heeft tot spanningen geleid tussen verladers en vervoerders. Dit is een verkeerde manier om samenwerking te gebruiken. Samenwerking moet tot een gezamenlijk positief resultaat leiden, een win-win situatie voor zowel bevrachter als vervoerder en niet tot een vergroting van de kloof van partners in het netwerk die elkaar keihard nodig hebben.

In het rapport van de binnenvaartambassadeur wordt samenwerking als een essentiële voorwaarde opgevoerd voor een sterkere binnenvaart.

Ik onderschrijf dit, zoals ik dat vorig jaar ook al in mijn jaarrede heb gedaan.

Een nadere definiëring van samenwerking is noodzakelijk.

In mijn ogen is samenwerking goed als dit leidt tot samenbinding waardoor positieve energie ontstaat.

Kijkend naar het belang van onze leden, namelijk zo veel mogelijk vervoer via de binnenvaart, dient samenwerking gezocht te worden met de spelers in het achterland-netwerk om een duurzame, efficiënte en betrouwbare partner te worden. Efficiënte en betrouwbare doorvoer naar het achterland is essentieel voor de ontwikkeling van de zeehavens. Met het operationeel worden van Maasvlakte II in de komende jaren moeten wij er ook klaar voor zijn om ons aandeel (het vijfvoudige van het huidige vrachtaanbod) professioneel te kunnen behandelen.

Overigens geldt dit niet alleen voor de binnenvaart maar ook voor weg, spoor en de achterlandterminals met bijbehorende infrastructuur.

Als Logistiek Nederland staan we voor een geweldige uitdaging die door velen wordt onderkend. Vele initiatieven worden genomen maar de samenhang ertussen ontbreekt veelal.

Graag zou ik hier vanavond ervoor willen pleiten te komen tot een achterland-masterplan 2020 zodat we gericht en efficiënter nieuwe en innovatieve initiatieven kunnen ontwikkelen in een multi-modale omgeving.

Aangezien de ontwikkeling van de logistieke functie een nationale aangelegenheid is lijkt het voor de hand te liggen dat het ministerie en de grote zeehavens hiertoe het



initiatief nemen in samenwerking met de bepalende modaliteiten. Als CBRB werken wij graag aan zo'n initiatief mee.

De CBRB Container Operators en de Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO) hebben het belang van netwerksamenwerking onderkend door de oprichting van LINC (Logistiek Intermodal Netwerk.Com). De eerste resultaten van deze samenwerking zijn al zichtbaar: initiatieven om te komen tot Barge Service Centrum en een interactieve dynamische havenplanning in samenhang met MISCOBIVA. Beide plannen werken mee aan een verbetering van een operationele bedrijfsvoering, sterke CO₂ reductie en een verhoging van de betrouwbaarheid van de binnenvaartmodaliteit.

Teveel hangt boven de binnenvaart het bordje: onbetrouwbaar. M.i. ten onrechte. Het betekent wel dat we er alles aan moeten doen om als betrouwbaar vervoerder een erkend partner te zijn in het achterlandnetwerk. Het ministerie heeft een subsidie gegeven om de expediteur, verlader en bevrachter te overtuigen van het ongelijk, niet alleen voor containers maar ook voor de droge lading. Dank hiervoor aan het ministerie.

Dames en Heren,

Ik heb aangegeven dat we een duurzame partner in het achterlandnetwerk moeten zijn. Duurzaam is een algemeen begrip en dient nadere invulling en uitwerking te krijgen. Duurzaam is niet alleen groen maar ook efficiënt. Want bij een efficiënte bedrijfsvoering zal er beperkter gebruik worden gemaakt van energiebronnen. Duurzaam is wat de klant vraagt, wat de maatschappij vraagt, en zou de Corporate Social Responsibility van de binnenvaart moeten zijn. De huidige financiële situatie van vele binnenvaartondernemingen is hierin op dit moment geen stimulans. Er gaat hier kostbare tijd verloren.

Een van de belangrijkste elementen van de vergroening van de vloot is het verminderen van de emissie van de hoofd- en hulpmotoren. De stimuleringsubsidie hiervoor, alhoewel het belangrijkste onderdeel van het Luchtemissieconvenant, dreigt te verdwijnen. Als CBRB hebben wij aangedrongen op handhaving. Als dit niet gebeurt valt het hart uit het Luchtemissieconvenant, waardoor alle overige afspraken zoals langzamer varen, 10% opslag e.d. hun basisgrondslag gaan missen.

We zullen dan wederom om de tafel moeten gaan zitten om te zien op welke wijze de binnenvaart in het kader van emissienivo's haar bijdrage kan leveren aan de realisatie van Maasvlakte II. Realisatie Maasvlakte II is voor de groei van de binnenvaart van essentieel belang.

Wat betreft vergroening:

Het doet me genoegen dat een 13-tal binnenvaartondernemingen vanavond een intentieverklaring tekent om te gaan voor Green Award Certificering. Deze certificering geeft aan dat deze ondernemingen hebben geïnvesteerd in verlaging van de luchtemissie van hun schepen boven een nivo dat gezamenlijk is vastgesteld door de zeehavens en de brancheorganisaties. Een geweldig signaal vanuit de binnenvaart waarvan ik hoop dat dit door autoriteiten en expediteurs wordt gehonoreerd.



Dames en heren,

Als de binnenvaart een betrouwbare netwerkpartner wil zijn zullen ook de brancheorganisaties met één stem moeten spreken. De brancheorganisaties zullen over hun schaduw heen moeten springen. Het Algemeen Bestuur van het CBRB heeft mij gevraagd nogmaals een poging te doen om te komen tot een Binnenvaart-alliantie zoals ik vorig jaar bepleitte tijdens mijn jaarrede. Samen staan we sterk.

Er zijn nog vele, vooral operationele, onderwerpen die ik zou kunnen aanroeren. Ik doe dit niet maar ik wil wel alle ledengroepen tesamen met hun secretarissen bedanken voor de inzet en de wijze waarop ze het specifieke branchebelang op de kaart zetten, zowel nationaal als internationaal bij CCR en EU.

Deze jaarrede was het voorgerecht. Het hoofdgerecht zal worden uitgeserveerd door de heer Menno Menist die ons een doorkijk zal geven in de mogelijkheden van de binnenvaart in de toekomst. Wij zijn vereerd dat hij onze uitnodiging heeft aanvaard. Ik dank de sponsor van onze jaarvergadering de firma EMIGREEN, gespecialiseerd in emissiereducering van binnenvaartmotoren.

Hartelijk dank voor uw aandacht en eet u smakelijk.