



JAARREDE 2011

Geachte aanwezigen, mijne dames en heren.

Allen van harte welkom op ons tweede CBRB-jaardiner namens mijn medebestuurders, directie en het gehele CBRB team.

In het bijzonder wil ik welkom heten:

Mevrouw Jaenette Baljeu, wethouder haven, verkeer en regionale economie.
Gemeente Rotterdam

Mevr. Tessa Menssen, directeur en COO Havenbedrijf Rotterdam

Evenals de heer Arie Kraaijeveld, voorzitter Transitiecomité en

De heer Alexander Sakkers, voorzitter van TLN, Transport en Logistiek

Nederland evenals de Logistieke Alliantie waar het CBRB lid van is.

Verder uiteraard alle vertegenwoordigers van het ministerie van I&M, de Nederlandse zeehavens, bevriende brancheverenigingen en andere binnenvaart gelieerde organisaties en ondernemingen.

Wij zijn ook zeer vereerd dat twee van onze ereleden hier vanavond aanwezig zijn Rinus de Korte en Bert Visser. Heren welkom

Zowel mevr. Baljeu als de heren Kraaijeveld en Sakkers zullen vanavond een bijdrage leveren om vanuit hun verantwoordelijkheid ons deelgenoot te maken van hun visie op de binnenvaart. Hartelijk dank dat u op onze uitnodiging bent ingegaan.

Dames en Heren,

Het afgelopen jaar was voor de branche wederom een moeilijk jaar om te herstellen van de gevolgen van de economische crisis en diensgevolge van een sterk verminderd aanbod van lading. De omzetten van de ondernemingen kwamen nog niet terug op het niveau van voor 2009. De concurrentie met de andere vervoersmodaliteiten, weg en rail, bleef hevig.

De kwetsbaarheid van onze bedrijfstak werd helaas nog eens duidelijk met de stremming van de Rijn ten gevolge van het ongeluk met de WALDHOF.

De economische gevolgen van deze ramp zijn voor de gehele logistieke keten op instigatie van het CBRB in nauwe samenwerking met andere partijen onderzocht. De noodzaak om te investeren in calamiteiten-bestrijdingsmaterieel en de implementatie van verregaande procedures werd hiermede nog eens aangetoond. Het CBRB samen met andere branche organisaties zetten zich hier sterk voor in bij de verantwoordelijke autoriteiten en naar het zich laat aanzien met succes.



In een jaarrede kijk je meestal terug op het afgelopen jaar, ik heb deze behoefte deze keer niet.

Het is mijns inziens veel belangrijker om te kijken wat we als branche en brancheorganisatie naar de toekomst toe moeten doen, welke prioriteiten we moeten stellen, waar we onze energie in moeten stoppen.

Alle analyses, studies en prognoses over toekomstige vervoervolumes stemmen voor de kortere termijn niet al te vrolijk, terwijl op de langere termijn, zeker voor onze branche, een rooskleurige toekomst wordt voorspeld.

Aangezien de core-business van onze leden in de gehele keten is het vervoeren van lading, zullen we moeten zorgen dat we een professionele, efficiënte, betrouwbare en duurzame vervoersmodaliteit zijn tegen aantrekkelijke tarieven zodat producenten, verladers, bevrachters en expediteurs het plezierig vinden ons te gebruiken in een enkel, Multi- of synchromodaal systeem. Lading genereren moet leidend zijn in ons handelen. We zullen dan wel aan de gestelde voorwaarden moeten voldoen.

Professioneel betekent een professionele bedrijfsvoering en een daarbij behorend personeelsbeleid. Al 30 jaar kent onze bedrijfstak een verplicht gestelde pensioenregeling die door een eigen bedrijfstakfonds wordt uitgevoerd. Een CAO waarin dit soort zaken wordt geregeld is van belang voor zowel werkgever als werknemer. Momenteel wordt het voortbestaan van onze eigen pensioenregeling bedreigd. Onvoldoende werkgevers hebben zich aangesloten bij een vertegenwoordigingsbevoegde werkgeversorganisatie om te kunnen voldoen aan de tegenwoordig geldende representativiteits van 55-60 % georganiseerde werknemers te vertegenwoordigen. We komen tot nu toe helaas niet verder dan 45%. Kunnen we bij de volgende toetsing van het Ministerie SZW (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), eind december, niet het vereiste percentages aantonen

dan kan de verplichtstelling worden ingetrokken. We worden dan een weinig professionele bedrijfstak.

Het CBRB zet zich sterk in om dit niet te laten gebeuren. Wij hebben het initiatief genomen om alle niet georganiseerde werkgevers uit te nodigen, tegen een bodemtarief van 250 €, een jaar lang lid te worden van het CBRB in een speciale ledengroep om de vereiste representativiteit te realiseren. Ook deze bedrijven hebben een belang bij het behoud van een eigen

bedrijfstakpensioenfonds zodat ik er vanuit ga dat dit aantrekkelijke aanbod hen over de streep zal trekken. Toch roep ik u allen op dit in uw contacten mede te stimuleren. Willen we aantrekkelijk zijn voor personeel, willen we voldoende zekerheden bieden aan de jeugd om in onze bedrijfstak te gaan werken en willen we een Onderwijs Centrum Binnenvaart behouden dan moet deze krachtsinspanning slagen.

In het belang van onze klanten zullen we ook efficiënt dienen te zijn. Verbeterde vervoersconcepten zullen moeten worden ontwikkeld en dat betekent inzet op



logistieke innovatie. Een aantal leden van het CBRB ziet dit ook zo en nemen initiatieven met name bij container operators.

Ook het Topteam Logistiek, in opdracht van de minister van ELI (Economische Zaken, Landbouw en Innovatie), benoemt logistieke innovatie als hoogste prioriteit.

Samen met onderzoeksinstituten en Universiteiten zullen slimme oplossingen moeten worden gevonden voor planningen, beladingen en netwerkbenutting. De te ontwikkelen nationale achterlandstrategie betekent een gezamenlijke strategie voor zowel weg, spoor als binnenvaart. Deze modaliteiten kunnen niet zonder elkaar en gezamenlijk zullen ze de Nederlandse zeehavens een Unique sellingpoint moeten leveren, wat, gekeken naar onze core-business, belangrijk is voor een toename van ladingstromen in de binnenvaart.

Zeehavens zonder goede achterlandontsluitingen zullen in hun ontwikkeling worden geremd. Hetgeen niet mag gebeuren.

Daarom zullen wij als CBRB onze inzet hiervoor continueren en verstevigen.

We zullen tevens samenwerking zoeken met andere netwerkspelers als EVO, Fenex, VRC, VITO en TLN enz.. De reden hiervoor is om beter te weten wat de wensen zijn van onze klanten en om gezamenlijk tot slimme oplossingen te komen. Het doet me dan ook genoegen dat de heer Sakkers vanavond zijn visie geeft vanuit TLN en de Logistieke Alliantie, ons gezamenlijke platform.

Met de VITO is een samenwerking reeds gerealiseerd middels LINC hetgeen reeds nu positieve resultaten oplevert middels de samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam in het uitvoeringsprogramma "Ketenoptimalisatie".

Ook de vervoerders zelf kunnen met elkaar komen tot efficiency verbeteringen in grotere of kleinere vormen van onderlinge samenwerking. Dit lijkt me een uitdagend thema voor de gestarte samenwerking tussen Varende Ondernemers CBRB en Kantoor Binnenvaart. Overigens een prima initiatief.

Het derde door mij genoemde element is duurzaamheid. Wij zullen onze diensten aan dienen te bieden binnen maatschappelijk verantwoorde kaders.

Onze klanten vragen er om evenals de sociale omgeving. Ik realiseer mij ook dat de bedrijfsomstandigheden niet ideaal zijn om hier sterk op in te zetten in financiële zin. Toch is het nodig dat we ons voordeel als schone modaliteit behouden juist in een moeilijker tijd. Ook hier zullen slimme dingen moeten worden ontwikkeld om de luchtmissies te verlagen. Hoe kunnen we dit doen?

Breng knappe koppen van de Technische Universiteit, ontwikkelaars van motorproducenten en gebruikers bij elkaar om tot een betaalbare emissiereductie tool te komen. We noemen dit een innovatieschuur, een beproefd concept. We hebben een EICB-voorstel ingediend middels het transitiecomité om dit te realiseren. Omdat dit ook voor banken een belangrijke verbetering kan zijn voor de door hen gefinancierde schepen hopen we sterk dat zij dit initiatief substantieel willen steunen.



In de recente brief aan de Tweede Kamer schrijft de Ministerie van I&M (ik citeer): de binnenvaart is haar voorsprong als schone modaliteit aan het verliezen.

Ik deel haar mening als zij vervolgt: dat de binnenvaart het verloren terrein zal moeten terugwinnen, wil zij haar toekomstige rol als leidende modaliteit in het achterlandtransport vanuit Rotterdam waar kunnen maken. U weet: 45% modal split in 2035.

Hoewel er allerlei redenen te bedenken zijn waarom, denk ik dat hier de grootste uitdaging voor ons ligt: duurzame water logistiek te realiseren.

Ik zie ook een groot aantal, dat de noodzaak van vergroening inzien en op basis van “Cost gaat voor de baet uit” investeren. Vorig jaar werd tijdens dit diner de Green-Award –Binnenvaart gelanceerd, een mogelijkheid voor frontrunners zich te onderscheiden en te tonen dat ze duurzame binnenvaart schepen voor het vervoer over water kunnen aanbieden aan onze klanten. Gebleken is dat er al meer dan 50 schepen het certificaat hebben verkregen. Prima. Vanavond zal één van hen het 60-ste certificaat uitgereikt krijgen. De wethouder, tevens bestuurslid van het Rotterdams Climate Initiative , zal dit voor haar rekening nemen. Dank. Dank wil ik hier ook uitspreken voor het ministerie en de Nederlandse zeehavens die de ontwikkeling van de Green Award- binnenvaart financieel mogelijk hebben gemaakt. Ik ga er vanuit dat de zeehavens de investeringen van deze Green-Award ondernemers zullen waarderen en dit hopelijk tot uitdrukking zullen brengen middels incentives op het binnenhavengeld.

Wat kan het CBRB in dit alles betekenen? Veel denk ik en ik ben dan ook blij met het initiatief van de nieuwe directeur Robert Tieman om met zijn managementteam een beleidsplan voor de komende jaren te schrijven waarin duidelijk wordt op welke wijze zij denken de leden het beste te kunnen ondersteunen. Dit plan zal de eerst komende tijd in alle ledengroepen worden besproken zodat ook onze leden kunnen aangeven wat ze verwachten van het CBRB.

Samenwerking: Laat ik duidelijk zijn op specifieke dossiers of onderwerpen gaat en ging samenwerking best goed. Recent voorbeeld hiervan is het convenant met het Havenbedrijf Rotterdam over snelheidsreductie. Koninklijke Schuttevaer en CBRB Varende ondernemers, onder mandatering van Kantoor Binnenvaart, hebben gezamenlijk dit resultaat behaald. Kees en Jacco prima gedaan. Iets anders is de samenwerking tussen branche-organisaties Schuttevaer, Het Kantoor en het CBRB.

Het CBRB zet in op een ketenbrede, kwalitatief hoogwaardige,branche organisatie waarin de kwaliteiten van de drie genoemde organisaties zullen zijn opgenomen. Dat dit niet a la minute kan is ook voor ons duidelijk maar wat wel kan is nu gezamenlijk deze doelstelling onderschrijven.



Een punt op de horizon zetten, zodat niet de vraag overblijft **of** maar alleen **hoe**. Een werkproces dat enige tijd zal vergen. Maar we hebben dan wel een gezamenlijk doel en kunnen onze energie gezamenlijk positief inzetten.

Ik onderstreep het woord positief.

Ik vraag mijn collega-voorzitters deze uitgereikte hand op korte termijn te grijpen!

Als CBRB willen we onze energie alleen nog maar positief gebruiken voor alle doelstellingen die belangrijk zijn voor onze leden en hun bedrijven en hopelijk valt daar ook onder de realisatie van een ketenbrede branchevereniging.

Het voordeel van een punt zetten is dat je gezamenlijk positief kan acteren.

Geen gezamenlijk punt op de horizon is doormodderen, slecht voor de branche en niet het spel wat het CBRB wil spelen en ik neem aan de andere partners ook niet.

Hopelijk is het bereikte akkoord over de inzet van de NN-gelden de doorbraak. In de eerder genoemde brief van de Minister, geeft zij aan dat de totstandkoming van een sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging de lakmoesproef is van het Transitiecomité.

Ik voel me dus in goed gezelschap en met een vette knipoog naar de heer Sakkers zeg ik:

Laten we BLN (Binnenvaart Logistiek Nederland) of misschien beter WLN (Water Logistiek Nederland) zo snel mogelijk in de steigers zetten om het huis vervolgens zelf samen af te bouwen.

Het is mooi dat de heer Kraaijeveld later vanavond zijn visie over dit onderwerp wil geven vanuit zijn positie als voorzitter van het Transitiecomité.

Dames en Heer,

Het gaat goed met het CBRB .

Onze leden- en overleggroepen: containeroperators, droge lading, duwvaart, personenvervoer, sleep-en bijzondere transporten, tankvaart, varende ondernemers, havensleepdiensten, particuliere tankvaartondernemers(OPTO), veerdiensten en de verenigde zand- en grintschippers, hebben het afgelopen jaar, samen met de secretarissen, hun belangen kunnen verdedigen in goede overleggen en intensieve vervolgacties indien dit noodzakelijk bleek. Prima.

Ik bedank hier graag alle besturen en deelnemers aan de leden- en overleggroepen evenals de secretarissen voor hun inzet.

Onze werkwijze en brede inzet wordt gewaardeerd door de leden en daarbuiten.

Een toenemend aantal leden dit jaar is hiervan het gevolg

Ook mijn medebestuurders en de directie met hun team wil ik bedanken voor de bijdrage het afgelopen jaar geleverd aan de groei en bloei van het CBRB.



Dames en Heren,

Ik zou nog uren kunnen spreken over de belangen en kansen van de binnenvaart maar daar is deze avond niet voor bedoeld.

Ik sluit dan ook af

Ik wens u een plezierige en vooral smakelijke avond.

Dank voor uw aandacht.

Ik geef nu graag het woord aan wethouder Baljeu.