



Speech 3 november 2009

Geachte aanwezigen, mijne dames en heren,

Welkom namens het Bestuur, directie, management en het team van het Centraal Bureau voor de Binnenvaart op haar openbare jaarvergadering.

Wij zijn vereerd dat u de tijd heeft kunnen vinden hier aanwezig te zijn hetgeen aangeeft dat u de binnenvaart een warm hart toedraagt en het belang van de binnenvaart als modaliteit inziet.

Wij vieren deze jaarvergadering voor de 80 ste keer en vonden hierin geen aanleiding dit met groots feest te vieren gezien de moeilijke omstandigheden waarin wij als branch ons bevinden tengevolge van de financiële en de daarop volgende economische crisis.

Het ladingaanbod is ten opzichte van vorig jaar, afhankelijk van de vervoerssector, met gemiddeld 30 % gedaald. Gecombineerd met een halvering van de vrachttarieven zien een groot aantal binnenvaart ondernemingen zich geconfronteerd met omzet nivo's die op 40-50% liggen van het vorige jaar.

Aangezien binnenvaart ondernemingen alleen kunnen overleven bij een rendabele exploitatie zien we dat in de huidige omstandigheden 60-70% van de binnenvaart ondernemingen in financiële problemen komen.

Als brancheorganisatie kunnen wij niet in de verantwoordelijkheid van de ondernemer stappen en dus ook niets doen op bedrijfsniveau. Wel kunnen wij proberen omstandigheden te realiseren waardoor het mogelijk wordt voor onze leden om zo ongeschonden mogelijk door de crisis heen te komen.

Wij hebben hier actief op geanticipeerd vanuit de overtuiging dat een efficiënte en duurzame binnenvaart in de toekomst een noodzakelijke modaliteit is binnen het logistiek netwerk .

Samen met Het Kantoor, ondersteund door de BVB, hebben we het Crisisberaad opgericht met als opdracht zoveel mogelijk faillissementen te voorkomen. Twee pijlers zijn aangegeven: financiële ruimte en capaciteitsreductiemogelijkheden.

Vele werkgroepen hebben zich ingezet om de mogelijkheden en de onmogelijkheden te verkennen. Hartelijk dank hiervoor .

Wat de resultaten en de verwachtingen zijn zal de voorzitter van het Crisisberaad, de heer Wim van Sluis, zo meteen uitgebreid uiteenzetten.

Vandaar dat ik me beperk tot de opmerking dat onder zijn leiding veel is gerealiseerd, maar dat dit vooral ook te danken is aan de brede samenwerking van de verschillende branchorganisaties. Waar ik vorig jaar mijn jaarrede eindigde met de oproep intensiever binnen de branch samen te werken om sterker te kunnen acteren mag met het optreden van het Crisisberaad dit als een bewezen stelling worden gezien.



Dat deze samenwerking niet onopgemerkt is gebleven en zeer is gewaardeerd moge blijken uit de zeer positieve reactie van de staatssecretaris en de leden van Tweede Kamer (overigens kamerbreed). Dank daarvoor.

We hadden niet zo veel support gekregen als we als brancheorganisaties versnipperd aan de gang waren gegaan.

Hieruit moet dus een les te leren zijn dat op veel gebieden meer te bereiken valt met samenwerking dan met versnippering.

Ik heb dan ook de collega brancheorganisaties voorgesteld om een hernieuwde poging te doen tot samenwerking op meerdere terreinen.

Het zou een goede zaak zijn te komen tot een BINNENVAART ALLIANTIE, een samenwerkingsverband voor brancheorganisaties overschrijdende zaken, m.a.w. voor die beleidsonderwerpen die van belang zijn voor de brede binnenvaart.

Te denken valt aan onderwerpen als: milieu en duurzaamheid, veiligheid, onderwijs en arbeid, innovatie, voorlichting, ontwikkelingen in informatietechnologie, tarieven en toeslagen alsmede Havenraadzaken.

Ik ben blij dat de collega-organisaties op dit voorstel positief hebben gereageerd en de eerste stappen zullen binnenkort worden genomen.

Dat samenwerking essentieel is voor verdere ontwikkelingen, is onderkend door de CBRB containeroperators en de VITO (Vereniging Inland Terminal Operators).

Samen hebben zij opgericht Logistiek Intermodaal Netwerk.com (LINC).

Het platform LINC heeft de overtuiging, die ik overigens deel, dat een professioneel, duurzaam en efficiënt achterland netwerk essentieel is voor de verdere ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens. Om dit te bereiken is samenwerking een absolute noodzakelijkheid, naast eigen duurzame en groene ontwikkelingen. Om te komen tot een professioneel en efficiënt achterlandnetwerk zal contact worden gezocht met de essentiële netwerkspelers: havenautoriteiten, deep-sea terminals, verladings, Douane, Rijkswaterstaat en informatie service providers. Een diepgaand innovatie- en verbeterprogramma zal hopelijk in gezamenlijkheid worden opgestart.

Het CBRB heeft de ministeries en de havenautoriteiten opgeroepen in deze crisistijd de operationele kosten voor de binnenvaart niet te verhogen. Met name het Havenbedrijf Rotterdam reageert op deze oproep positief door een flexibele omgang met de jaarbriefjes toe te staan en, mijn inschatting, ook voor 2010 niet met een verhoging van het binnenhavengeld te zullen komen. Gezien het belang van het behoud van de binnenvaart op langere termijn zou een verlaging noodzakelijk zijn. Ik wacht het resultaat van de nu lopende onderhandelingen middels Deltalinqs, waarin het CBRB participeert, met een positief gevoel af.



Een tastbaar resultaat met het Havenbedrijf Rotterdam is bereikt met het uitstel van de toeslag van 10% op het binnenvaartengeld per 1-1-2010. Deze toeslag was bedoeld ter stimulering van de emissieafname binnenvaartschepen en gekoppeld aan de subsidieregeling ter stimulering inbouw CCR 2-motoren. Deze emissieafname is noodzakelijk om voldoende binnenvaartschepen te hebben om het transport vanaf de Maasvlakte te verzekeren als de milieuzonering in 2025 wordt ingesteld.

Het Havenbedrijf heeft in samenspraak met het CBRB besloten deze toeslag pas te gaan heffen per 1-1-2012 en voor de jaren 2010 en 2011 innovatiesubsidies voor emissiereducerende projecten ter beschikking te stellen van 250.000 euro per jaar.

Hartelijk dank voor deze oplossing. Andere zeehavens in de Havenraad hebben aangegeven het voorbeeld van Rotterdam in overweging te willen nemen. Ik nodig hen gaarne uit hierover van gedachten te wisselen.

Terug naar de core business van onze leden : het vervoeren van lading op een zo efficiënt mogelijke wijze als duurzame modaliteit binnen een intermodaal netwerk als achterland van de zeehavens.

Toekomstige vervoerprognoses geven aan dat op termijn het 4 à 5-voudige met de binnenvaart moeten worden vervoerd.

Hoe krijgen we dit voor elkaar?

In mijn overtuiging alleen door nieuwe innovatieve logistieke concepten te ontwikkelen in combinatie met kwalitatief hoogwaardig materieel, management en bemanning. Ik ben er van overtuigd dat de binnenvaart- ondernemingen dit kunnen en dat de binnenvaart het industriële logistieke product kan brengen wat in de toekomst wordt gevraagd .

We zullen daar met z'n allen hard aan moeten werken en initiatieven nemen. Gelukkig zie ik dat vele initiatieven worden genomen zowel op technisch/milieu gebied als op logistiek gebied. Voorbeelden van het eerste zijn het onderzoeken van de toepassingsmogelijkheid van andere soorten brandstoffen, biodiesels en LNG maar daarnaast ook het zo min mogelijk verbranden bij gelijke vervoerprestaties middels het project "Voortvarend Besparen " waarbij brandstofbesparingen tot 40% geen uitzondering zijn.

Op logistiek gebied zijn te melden MIS-COBIVA, PAT, ontwerpen van nieuwe kleine koppelschepen voor Distrivaart en haarvatenlogistiek.

Met hulp en steun van het Ministerie, overigens dank daarvoor, hebben de gezamenlijke brancheorganisaties kunnen oprichten het EICB (Expertise- en



InnovatieCentrum Binnenvaart) . Het EICB heeft een vliegwielfunctie ter stimulering van de Innovatie Binnenvaart. In het eerste jaar van haar bestaan heeft zij die functie volledig waar gemaakt. In de komende jaren zullen we het EICB intensief dienen te gebruiken , met ideeën te komen, stimuleren willen wij als binnenvaart onze innovatie-inzet waar kunnen maken.

Daarom hebben we vanmiddag prof. Jo van Nunen uitgenodigd om nog eens de logistieke mogelijkheden van de Binnenvaart over het voetlicht te brengen en ons uit te dagen deze mogelijkheden te grijpen. Ik ben er van overtuigd dat hij de innovatiekracht van onze sector aan ons duidelijk zal maken, temeer omdat hij ook voorzitter is van de Innovatieraad van het EICB.

Dames en heren,

De ruggengraat van het functioneren van het CBRB zijn onze ledengroepen. In deze ledengroepen worden de belangen van de verschillende deelsectoren besproken en waar nodig extern verdedigd door onze secretarissen.

Een aantal zorgpunten vanuit deze ledengroepen zou ik u vanmiddag niet willen onthouden.

Ledengroep Tankvaart en OPTO

(Overleggroep Particuliere Tankvaart Ondernemers).

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip is belangrijk bij de distributie van chemicaliën en olieproducten in Europa. De ledengroep heeft intensief gecommuniceerd met de EBIS (*European Barge Inspection Service*) om te komen tot geharmoniseerde inspectieprocedures in lijn met de internationale wetgeving. Zij zijn daarin geslaagd maar een constante dialoog is noodzakelijk om te zorgen dat de binnenvaarttankschepen aan een hoge kwaliteitsnorm blijven voldoen ter voorkoming van ongelukken en calamiteiten. Middels de ontwikkeling van een Milieukeurmerk kon in samenwerking met IVW een onderscheidend element worden toegevoegd. Helaas moet ik constateren dat dit is mislukt. Toch wil de ledengroep een herkenbare waardering voor ondernemers die extra investeren in duurzaamheid, veiligheid, trainingen personeel en hoogwaardige managementsystemen. Er zal gekeken gaan worden of in analogie met de zeevaart een Green Award Systeem Binnenvaart kan worden geïntroduceerd te beginnen met tankers. De ledengroep en EICB hebben een eerste gesprek met Green Award Foundation.

Te vermelden valt deze middag dat we afscheid hebben genomen van Bert Visser als voorzitter. Jarenlang de stuwende kracht. Hartelijk dank.

Ook de Directie van het Havenbedrijf Rotterdam heeft het belang van het werk van deze ledengroep onderkend en als waardering Bert onderscheiden met het



“sleepanker van de Haven van Rotterdam”. Bert nogmaals gefeliciteerd, hij is dubbel en dwars verdiend.

Ledengroep Havensleepdiensten

Voor deze ledengroep stond dit jaar in het teken van de afronding van de CAO , een zeer belangrijk sociaal document. Te samen met de ledengroep Varende Ondernemers en Tankoperators is men er in geslaagd een CAO-tekst uit te onderhandelen met de vakbonden. Hiervoor mijn waardering. De volgende stap in het proces is het algemeen verbindend verklaren hiervan voor de gehele branche om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Om deze AVV te verkrijgen moeten de gezamenlijke brancheorganisaties voldoende representatief zijn of te wel 55% van de branche vertegenwoordigen. Ook hier ondervonden we groot nadeel van de versnippering in de branche en de vele B.V.'s. Tevens is de organisatiegraad van de binnenvaartondernemers en schippers veel te laag. Te veel schippers profiteren alleen maar van de resultaten van het werk wat brancheorganisaties in hun belang bereiken zonder hier aan bij te dragen. Ik roep hier graag niet georganiseerde ondernemingen en schippers op aan te sluiten bij een brancheorganisatie en uiteraard het liefst bij het CBRB. Ook hier geldt samen staan we sterk. Overigens door veel spuurwerk lijken we er in geslaagd de noodzakelijke representativiteitsnorm te halen en zal binnenkort de aanvraag voor een Algemeen Verbindend Verklaring worden toegezonden aan het ministerie van Sociale Zaken.

Ledengroep Personenvervoer

Per 1 november is het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking getreden, hetgeen onder andere inhoudt dat geen vuil water meer mag worden geloosd. De ledengroep Personenvervoer maakt zich grote zorgen omdat welke oplossing ook wordt gekozen er nog totale onduidelijkheid is vanuit het ministerie V&W. Als men kiest voor een zuiveringsinstallatie aan boord om schoon water alsnog te kunnen lozen weet men niet welke installaties de goedkeuring zullen verkrijgen. Als men kiest voor vuilwatertanks is er geen infrastructuur om af te geven, terwijl die verplichting wel is opgenomen in het verdrag als verantwoordelijkheid van de Centrale Overheid. Graag zouden wij met het ministerie tot een oplossing komen en wij doen het verzoek tot die tijd niet te handhaven.

Ik zou nog een tijdje door kunnen gaan met duidelijk te maken waar het CBRB



zich ten behoeve van de leden en in veel gevallen de gehele binnenvaart voor inzet en mee bezighoudt.

Wij moeten dat meer duidelijk maken en laten zien zodat ondernemers kunnen zeggen: *“Ik word lid in ons aller belang en daarmee ook mijn eigen.”*

In de huidige tijd is een website met alle relevante informatie de aangewezen weg. Onze website is vernieuwd en wij vinden deze jaarvergadering en uw aanwezigheid een goede aanleiding om deze te lanceren.

Ik zal dit doen met een druk op deze knop, maar niet nadat ik u allen heb bedankt voor de samenwerking het afgelopen jaar, speciaal te noemen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, SenterNovem alsmede Connekt, omdat deze nieuwe positieve impulsen hebben gegeven.

Ook dank aan de sponsors van hedenmiddag Pon-Caterpillar, UNISAFE en ABN-Amro.

Het CBRB dankt u allen voor wat we gezamenlijk hebben gedaan, zowel intern als extern, om van de binnenvaart een nog betrouwbaarder, duurzamer en professionelere modaliteit te maken.

Middels een druk op deze knop wordt onze nieuwe website gelanceerd en spreken wij de hoop uit dat u en vele anderen met u hier nog vele aangename, leerzame en informatieve bezoeken aan zult brengen.

Pieter Struijs
3 november 2009