



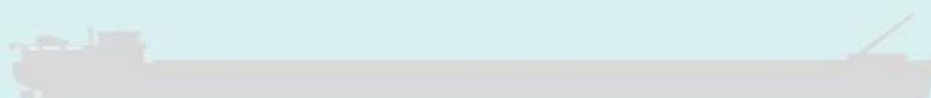
Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart

Jaarverslag 2018

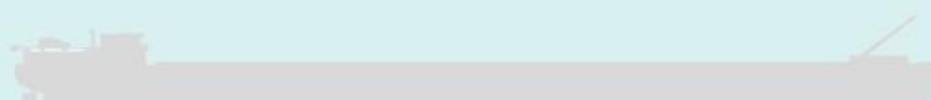


Inhoudsopgave

Voorwoord	4
1. Nautiek en Techniek	6
1.1 Harmonisatie.....	6
1.2 Wijzigingen.....	6
1.2.1 Overgangsbepalingen geluidseisen.....	7
1.3 Nieuwe instructie ILT-certificering.....	7
1.4 Laag water.....	7
1.5 Centraal Overleg Vaarwegen	8
1.6 Certificering drijvende werktuigen	8
2. Ketenpositie	9
2.1 IWT Platform	9
2.2 Mobiliteitsalliantie	10
3. Containerbinnenvaart.....	11
3.1 Congestie.....	11
3.2 Uniforme Terminal Regels	11
3.3 Papierarm varen.....	11
3.4 Nextlogic	12
4. Personenvervoer.....	13
4.1 Overgangsbepalingen passagiersvaart	13
4.2 Arbeidsomstandigheden riviercruisevaart.....	13
4.3 Algemene voorwaarden.....	13
5. Gevaarlijke stoffen en veiligheid.....	14
5.1 Voorbereiding sector op majeure wijzigingen ADN 2019.....	14
5.2 Risk assessment ongeval Grave	15
5.3 Deelname Informele Werkgroep Stoffen	15
5.4 Deelname Informele Werkgroep ADN Deskundigenopleiding	15
5.5 Zoute verenregeling	16



6.	Duurzaamheid	17
6.1	Ontgassen	17
6.2	Green Deal	18
6.3	NRMM-verordening	19
7.	Sociaal	20
7.1	Representativiteit	20
7.2	Model Arbeidsvoorwaarden	20
7.3	VPL-regeling	20
7.4	Arbeidsmarkt	20
7.5	ARBO	21
7.6	Europese ontwikkelingen sociaal	21
7.6.1	Modernisering bemanningseisen	22
7.6.2	Harmonisatie beroepskwalificaties	22
7.6.3	Sociale dumping praktijken	22
8.	Overig	23
8.1	Juridische zaken	23
8.2	Verkenning samenwerking Koninklijke BLN-Schuttevaer	23
8.3	Op naar het jubileumjaar 2019	23



Voorwoord

In 2018 heeft het CBRB zich sterk gericht op een aantal centrale thema's, waaronder ketenpositie, nautiek en techniek, gevaarlijke stoffen en veiligheid, duurzaamheid en sociaal/personeel. In dit CBRB-jaarverslag treft u een overzicht van onze werkzaamheden aan, gedefinieerd in de diverse thema's. Als voorzitter sta ik graag stil bij een paar belangrijke ontwikkelingen van het afgelopen jaar.

Milieu & klimaat

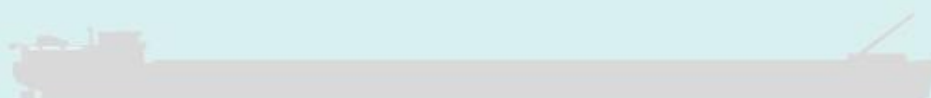
In 2018 hebben wij veel aandacht aan de vergroening besteed. De wereld verandert, de gevolgen van de klimaatverandering zijn voor iedereen te voelen, ook de binnenvaart. Het beperken van de emissies en de uitstoot van CO2 zijn belangrijk om de groenste modaliteit te blijven, want dat zijn wij! Het CBRB is actief geweest op diverse niveaus: klimaattafel mobiliteit, klimaatdeeltafel binnenvaart en Green Deal. Dit kost enorm veel lobbykracht. Onze inzet is en blijft een realistische, haalbare en betaalbare vergroening voor iedereen. Wij vragen iedereen, ook de overheid, banken en verladers, om de vergroening realistisch te blijven bezien en de binnenvaart te blijven steunen bij de maatregelen die getroffen moeten gaan worden.

Laag water

Een bijzonder jaar met veel aandacht voor het lage water op de rivieren. De binnenvaart heeft geleden, maar het belang van de binnenvaart is ook overduidelijk gebleken. Het lage water heeft meerdere kwetsbare aandachtspunten blootgelegd, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur. Minister van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat heeft een bedrag van 375 miljoen euro voor het Programma Integraal Rivier Management gereserveerd. "Extra investeren in het rivierstelsel is nodig voor de waterveiligheid, de scheepvaart, ecologische waterkwaliteit, waterbeschikbaarheid, rivierbodempligging en vegetatiebeheer", aldus de minister. Wij zijn als gehele branche actief betrokken bij de ontwikkeling van een robuust plan voor de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn.

Congestie

In 2018 hebben wij goede stappen gezet in het komen tot oplossingen voor de congestie in de containerafhandeling van binnenvaartschepen. Als partners praten wij constructief en gefaciliteerd door het Havenbedrijf Rotterdam met containerterminals, VRC, evofenedex en andere binnenlandse en buitenlandse partijen. De eerste stappen zijn gezet, met het bouwen aan een virtuele hub, een overflow hub en implementatie van Nextlogic. Wij zijn er echter nog niet; in 2019 gaan wij verder om deze vooruitgang door te zetten.



IWT Platform

Binnenvaart en logistiek stopt niet bij de landgrenzen. Daarom vraagt dit om een sterke vertegenwoordiging in Brussel en Straatsburg, maar ook bij onze buurlanden. Het CBRB is dan ook zeer actief in Europa; dit doen wij in EBU-verband. In 2018 is het European Inland Waterway Transport (IWT) Platform opgericht. Belangrijkste doel is een sterkere positionering van de binnenvaart in het Europese vervoersbeleid. Het IWT Platform zal worden gecoördineerd en bestuurd door EBU en ESO, als afzonderlijke organisaties. Beoogd is een intensieve en proactieve inzet voor de Europese binnenvaart op een aantal focuspunten, waaronder Arbeidsmarkt, Innovatie & Vergroening, Veiligheid, Nautisch & Technisch en Infrastructuur.

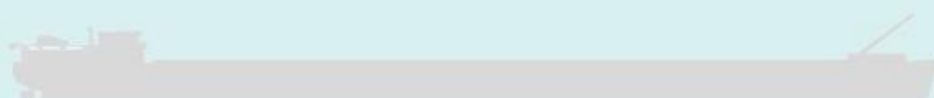
Leden

Al de activiteiten en inspanningen van het CBRB zijn alleen maar mogelijk geweest met de steun van leden, geassocieerde leden en stakeholders. De lobby doen wij met elkaar, maar wij hebben als branche meer support nodig. Zo past ook de verkenning naar verder vormen van samenwerking met Koninklijke BLN-Schuttevaer bij het versterken van onze positie.

Als afsluiting wil ik iedereen bedanken voor de support die het CBRB krijgt. Het is zo enorm van belang om bij alle ontwikkelingen samen te blijven optrekken.

Paul Goris

Voorzitter



1. Nautiek en Techniek

In 2018 heeft het CBRB, voornamelijk in EBU-verband, veel tijd besteed aan het dossier technische voorschriften voor binnenschepen. Dat doen wij niet voor niets, nieuwe regelgeving kan immers een grote kostenpost voor bedrijven inhouden. Nut en noodzaak van nieuwe regelgeving moet dan



duidelijk zijn. Namens EBU en ESO neemt het CBRB deel aan de overleggen van CESNI. Dit Europese Comité is bevoegd om besluiten te nemen voor standaarden in de binnenvaart, bijvoorbeeld de Europese standaard voor

technische voorschriften voor binnenschepen: ES-TRIN.

1.1 Harmonisatie

Vanaf oktober 2018 is een belangrijke stap gezet in de harmonisatie van technische voorschriften in Europa: de gelijkwaardigheid van certificering van de Europese binnenvaartvloot. In zowel de Rijn-regelgeving (het ROSR) als de EU-regelgeving wordt verwezen naar de standaard ES-TRIN; ruim 500 pagina's met technische eisen voor de bouw, inrichting en uitrusting van binnenschepen.

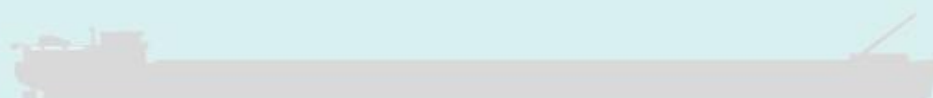
1.2 Wijzigingen

Om het hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart te waarborgen en technologische ontwikkelingen te volgen, wordt de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) regelmatig herzien. Recent heeft het CESNI-comité het ES-TRIN 2019 aangenomen. Dit zal vanaf 1 januari 2020 gelden.

Nieuw in ES-TRIN 2019 zijn bijzondere bepalingen voor elektrische aandrijvingen. Verder zijn overgangsbepalingen voor de eerder aangenomen nieuwe regelgeving voor elektrische installaties opgenomen. En – heel belangrijk! – in ES-TRIN 2019 zijn de oplossingen voor knelpunten in overgangsbepalingen verankerd.

Nieuwe regelgeving tot stand brengen duurt lang, wijzigen van regelgeving zo nodig nog langer. Uitgebreide onderzoeken, intensieve onderhandelingen en jarenlange inzet door binnenvaartorganisaties heeft geresulteerd in een oplossing voor knelpunten in overgangsbepalingen.

De geluidseisen, schema's voor elektrische apparaten en installaties, bijboten, vluchtwegen en voortstuwingsystemen van passagiersschepen, stuk voor stuk grote knelpunten voor het binnenvaartbedrijfsleven. Het CBRB is verheugd dat voor al deze knelpunten in de overgangsbepalingen een oplossing is vastgelegd in ES-TRIN 2019.



1.2.1 Overgangsbepalingen geluidseisen

Een groot knelpunt in de overgangsbepalingen zijn de geluidseisen voor schepen die gebouwd zijn vóór 1976. Dit raakt 95% van de gehele Europese binnenvaartvloot. Wanneer geen oplossing zou zijn gevonden, dan zouden al deze schepen na 2020 onverkort moeten voldoen aan de bestaande geluidseisen. In een TNO-rapport van 2014 is te lezen dat alleen al in Nederland ruim 2500 schepen niet kunnen voldoen. In ES-TRIN 2019 is een oplossing opgenomen. Zo is onder bepaalde voorwaarden een beperkte overschrijding toegestaan. Daarnaast is de wijze van geluidsmetingen voor deze schepen aangepast. Onderzoeken hebben aangetoond dat meten op 95% van het motorvermogen geen recht doet aan de dagelijkse praktijk van het binnenvaartschip en daarmee evenmin aan de tijd dat personen aan boord daadwerkelijk worden blootgesteld aan onverantwoorde geluidsniveaus. In het nieuwe meetprotocol wordt uitgegaan van een gewogen gemiddelde van het toerental van de motor. Het CBRB is blij dat er internationaal een oplossing is gevonden, die de binnenvaartondernemers de mogelijkheid biedt om het geluidsniveau van schepen tegen aanvaardbare kosten te verbeteren. Enkele leden van het CBRB zijn nauw betrokken geweest bij dit onderwerp en weten hoeveel tijd en energie in dit onderwerp gestoken is.

1.3 Nieuwe instructie ILT-certificering

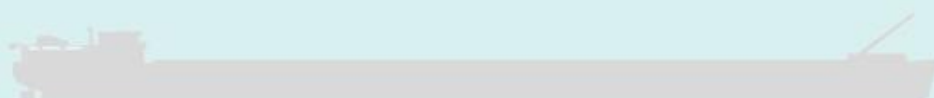
Dit jaar is de ILT een andere koers gaan varen met betrekking tot de afgifte van de certificaten van onderzoek. Er zijn nu harde deadlines en geen voorlopige certificaten meer. Alle inspecties - inclusief nacontrole - moeten uitgevoerd zijn voordat het lopende certificaat van onderzoek afloopt. Voor de bedrijfsvoering en planning van de certificering van de schepen is deze wijziging van belang. Wij benadrukken dat het zaak is om tijdig contact op te nemen met een certificerende instelling. Let op: om aanspraak te kunnen maken op overgangsbepalingen moet het schip voorzien zijn van een geldig certificaat!

Helaas was ook in 2018 het functioneren van de ILT onverminderd een zorgpunt. Er zijn vele aandachtspunten, denk aan de certificering van drijvende werktuigen, maar ook het besluit van ILT om niet meer deel te nemen aan internationale overleggen. Het CBRB heeft, samen met het totale maritieme cluster, per brief een groot aantal zorgen geuit.

1.4 Laag water

Het kan u in 2018 niet zijn ontgaan: het lage water. Samen met de collega's van Koninklijke BLN-Schuttevaer is in 2018 buitengewoon veel tijd en energie in dit onderwerp gestoken. Het voert te ver om verslag te doen van de vele overleggen over dit onderwerp. Eén punt noemen wij graag: wij hebben de noodklok geluid over de diepgang op de Waal. Zowel een juridische als een nautisch-technische analyse leert dat Nederland een inspanningsverplichting heeft om een bepaalde streefdiepte op deze zo belangrijke vaarweg te bewerkstelligen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verzocht te zorgen dat deze essentiële transportas blijft voldoen aan de internationale eisen die de functie scheepvaart stelt.

In het najaar van 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een toezegging gedaan en een bedrag van 375 miljoen euro gereserveerd voor het Programma Integraal Riviermanagement. De laagwaterproblematiek stopt echter niet bij de landsgrenzen. Ook internationaal is een programma en budget noodzakelijk. Het CBRB zal zich hier in EBU-verband voor in blijven zetten.



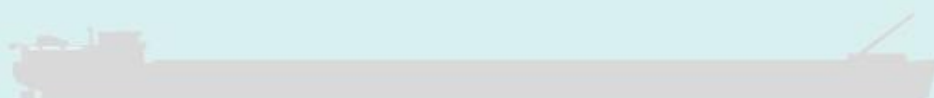
1.5 Centraal Overleg Vaarwegen

De belangrijkste inzet in het kader van het Centraal Overleg Vaarwegen, waar het CBRB samen met evofenedex, Koninklijke BLN-Schuttevaer en de Vereniging van Waterbouwers is vertegenwoordigd, waren dit jaar:

- **Knelpunten in de infrastructuur:** de ontoereikende Rijnvaarthoogte van bruggen voor modern containervervoer en de ligging en hoogte van de voorgenoemde brug over het IJ in Amsterdam. Gelukkig heeft Rijkswaterstaat in 2018 alle voorgestelde varianten van de brug afgeschoten.
- **Onderhoud vaarwegen:** de binnenvaart heeft in toenemende mate te maken met onverwachte storingen. De sterk verouderde infrastructuur vraagt onderhoud, renovatie en verbetering.
- **Capaciteitsuitbreiding sluizen Zuid Westelijke Delta:** er is capaciteitsuitbreiding nodig bij de Volkeraksluis, Kreekraksluis en Krammersluis. De gemiddelde wachttijd bij deze sluizen overstijgt structureel de 30 minuten die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is afgesproken.
- **Brug en sluisbediening:** door de bezuinigingen in voorgaande jaren loopt de capaciteit van Rijkswaterstaat tegen grenzen aan. Hoewel de inzet van Rijkswaterstaat groot is, kampt de organisatie met onvoldoende personeel om het netwerk soepel draaiend te houden. Het COV heeft de Tweede Kamer daarom gevraagd extra budget vrij te maken voor betere bediening.

1.6 Certificering drijvende werktuigen

De regelgeving inzake de certificering van drijvende werktuigen is per 1 november 2018 in werking getreden. Helaas zijn, ondanks vele overleggen, de door ons aangedragen bezwaren nog niet opgelost. Er zijn weliswaar positieve en constructieve gesprekken met de ILT over een dienstinstructie, dat wil zeggen een leidraad voor ILT over hoe om te gaan met bepaalde voorschriften, die in CESNI-PT verband besproken zal worden, maar het tempo ligt laag. Het gebrek aan mankracht bij ILT is – ook hier – een groot punt van zorg.



2. Ketenpositie

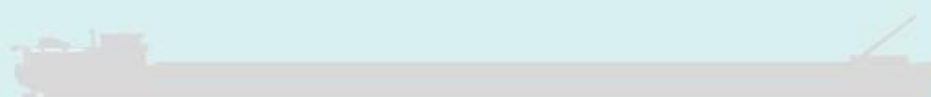
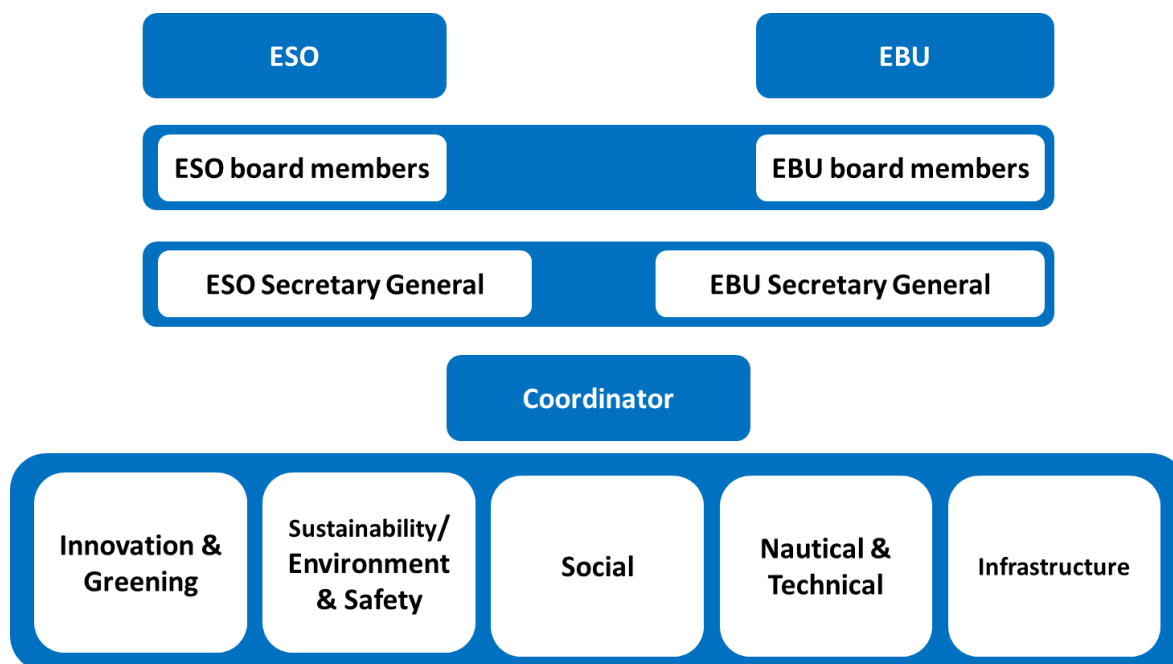
2.1 IWT Platform

Het in 2018 opgerichte Inland Waterway Transport (IWT) Platform is medio oktober 2018 eindelijk van de grond gekomen. De oorspronkelijke bedoeling was het werk dat veelal door CBRB-medewerkers werd gedaan en waar de hele binnenvaart van profiteerde op een ander niveau vorm te geven. Dat is gelukt. Door de nodige strubbelingen tussen de Europese Commissie en de lidstaten heeft de feitelijke oprichting veel langer geduurd dan gepland, maar het is uiteindelijk voor elkaar gekomen. De toekomst van het platform is ook zeker gesteld voor de eerstkomende tien jaar.

Er zijn voor het IWT Platform aan aantal comités gevormd:

- Nautical/Technical
- Infrastructure
- Innovation & Greening
- Sustainability/Environment & Safety
- Social

Op 21 januari 2019 heeft de officiële lancering van het IWT Platform plaats gevonden in Brussel. Er is een coördinator (Nik Delmeire) aangesteld die op 1 februari 2019 is begonnen en ondersteund door de nationale organisaties het platform aanstuurt.



2.2 Mobiliteitsalliantie

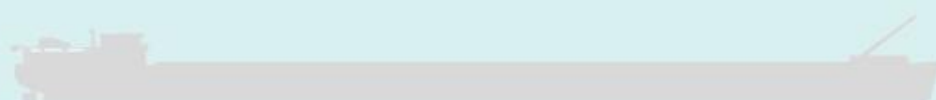
Het CBRB is samen met het Landelijke Veren Platform aangesloten bij de mobiliteitsalliantie. Een brede alliantie met meer dan 20 partijen uit OV- en transportwereld, variërend van NS, ANWB, TLN maar ook de Fietzersbond, die gezamenlijk vinden dat personen- en goederenmobiliteit beter, slimmer en groener kan en moet. De focus ligt vooralsnog met name op personenmobiliteit.



Er is een Deltaplan voor mobiliteit in ontwikkeling; de oplevering is voorzien medio 2019. Dit moet een omvangrijk plan worden om de mobiliteit van Nederland naar een next level te brengen, bestaand uit een uitdagende en maakbare visie en perspectief op het duurzaam bereikbaar houden van Nederland. Het Deltaplan gaat de komende maanden opgesteld worden in verbinding tussen de verschillende werkgroepen die de Mobiliteitsalliantie kent.

Het Landelijk Veren Platform en Centraal Bureau voor de Rijn- en de Binnenvaart maken deel uit van de volgende werkgroepen:

- **Werkgroep Investeringsagenda (infrastructuur):** voor de lange termijn wordt er gestreefd naar een nieuw Mobiliteitsfonds, met lange looptijd (bij voorkeur voor onbepaalde tijd) en met voldoende middelen voor investeringen, onderhoud, beheer en renovatie van (verkeers)infrastructuur en voorzieningen voor slimme benutting en duurzame brandstoffen.
- **Werkgroep Mobility as a Service (MaaS),** wat gedefinieerd wordt als “een dienstverleningsconcept waarbij de reiziger de reis van deur tot deur krijgt aangeboden als één dienst”. Wij proberen hier te bewerkstelligen, dat veerdiensten gezien worden als een integraal onderdeel van dit concept.
- **Werkgroep Smart Mobility,** waarbij wij bijvoorbeeld pleiten voor het opnemen van veerponten in openbaarvervoernetwerken om mensen uit de auto in het OV te krijgen en omrijdkilometers te besparen.



3. Containerbinnenvaart

3.1 Congestie

Al ruim anderhalf 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 belangrijk onderwerp. Inmiddels zijn er ook diverse marktinitiatieven gestart met betrekking tot de congestie.

In september 2018 is fase 1 van het congestieberaad afgerond en fase 2 gestart. In deze fase zullen een aantal concrete, in de eerste fase gedefinieerde, projecten verder uitgewerkt worden:

- **Overflow hub:** een ontkoppelpunt in de haven om de pieken beter te kunnen opvangen, het volume meer te kunnen spreiden en tijdsafhankelijk te kunnen inspelen op veranderingen in de keten, tegen zo laag mogelijke kosten die collectief worden gedeeld.
- **Het opstellen van guidelines** voor verladers, expediteurs en andere partijen in de keten om inzicht te geven in de containerketen en suggesties te doen voor het nog beter gebruik maken van de containerbinnenvaart.
- **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:** gericht op een integrale en neutrale planning waarin alle containers op tijd bij de juiste kade worden afgehandeld, en waarbij alle schepen binnen hun opgegeven rotatietijd blijven; een op zichzelf staand project, dat echter wel van groot belang is in dit kader.
- **KPI-dashboard** om de ketenperformance te meten, als basis voor verdere discussie over spelregels voor verbeteringen in de keten.

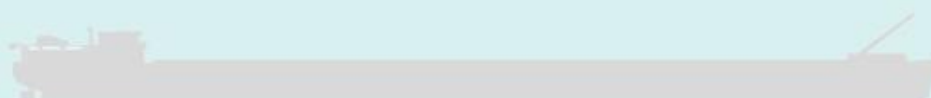
3.2 Uniforme Terminal Regels

Eind september 2018 zijn de Uniforme Terminal Regels Containerbinnenvaart officieel gepresenteerd. Onder de vlag van Deltalinqs hebben LINc, Koninklijke BLN-Schuttevaer, VRTO en Havenbedrijf Rotterdam een document opgesteld met veiligheidsregels die nu uniform geldend zijn op de containerterminals binnen het Rotterdamse havengebied.

Een tweetal complexere onderwerpen, stackeren van containers en assistentie bij aanhaken van lading, zijn hier nog niet in opgenomen. Deze onderwerpen worden de komende maanden verder opgepakt. Risicoanalyse en de juridische verantwoordelijkheid van partijen zullen onderdeel zijn van dit traject.

3.3 Papierarm varen

Eveneens eind september 2018 heeft LINc het resultaat gepresenteerd van het project 'papierarm varen in de containerbinnenvaart'. Verordening 11, die een papieren document aan boord voorschreef, was in de vorige projecten de belangrijkste showstopper. Bij de overheid bestaat nu ook nadrukkelijk de behoefte om logistieke data te digitaliseren. Door pragmatisch overleg met betrokken overheden hebben wij, na vele jaren, eindelijk een oplossing kunnen realiseren.

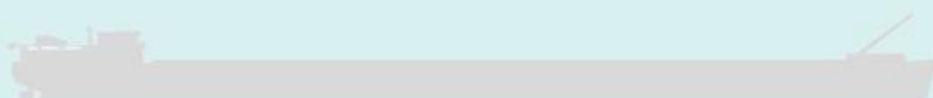


Door gebruik te maken van bestaande IT-infrastructuur tussen het bedrijfssysteem van de barge-operator en de stuwagesoftware aan boord van het schip is het met een relatief eenvoudige technische aanpassing mogelijk om de containerinformatie van de niet-ADN- en niet-afvalstoffencontainers elektronisch door te sturen naar het schip en hier zichtbaar te maken voor de controlerende overheden. De huidige stapels papieren vervoersdocumenten aan boord kunnen hierdoor vervangen worden door de output in het computersysteem. Stapels papier in de stuurhut zijn nu vervangen door één EDI-bericht. Zowel overheden, operators als schippers onderstrepen de tijdswinst in het totale proces.

Een volgende stap in het project is de ambitie om ook de ADN en afvalstoffen te digitaliseren. Het gaat hier echter om meer dan enkel containers en de modaliteit binnenvaart. Daarnaast zal ook de huidige (Europese) wetgeving tegen het licht gehouden moeten worden om 'digitization' van deze gegevens mogelijk te maken.

3.4 Nextlogic

Voor Nextlogic, dat zich richt op het verbeteren van de afhandeling van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven, is 2018 een belangrijk jaar geweest. Nextlogic wordt een tool die vraag (vanuit binnenvaart operators) en aanbod (vanuit terminals/depots) van afhandelcapaciteit op elkaar gaat afstemmen, en biedt daarmee een neutrale en integrale planning. Dit zal leiden tot een efficiënter totaalproces voor alle betrokkenen. In september 2018 zijn de eerste twee partijen aangesloten; zij wisselen nu informatie met elkaar uit via het informatieplatform. De komende maanden zullen ook andere partijen aangesloten gaan worden. Dit informatieplatform moet de centrale planningstool BREIN gaan voeden met de juiste informatie. Naar verwachting zal BREIN medio 2019 live gaan.



4. Personenvervoer

4.1 Overgangsbepalingen passagiersvaart

In ES-TRIN 2019 zijn ook de overgangsbepalingen voor de passagiersvaart opgenomen. Het gaat hierbij om de vluchtwegen die niet door keukens mogen leiden en de tweede onafhankelijke voortstuwing.

- **Vluchtwegen niet door keukens:** als het realiseren van een vluchtweg anders dan door de keuken voor bestaande passagiersschepen technisch moeilijk uitvoerbaar is of tot onevenredig hoge kosten leidt, dan mag, bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1-1-2020, het certificaat toch worden verlengd als de risico's die een vluchtweg door de keuken met zich meebrengt zijn geanalyseerd door een deskundig bedrijf, en de aanbevelingen van het deskundig bedrijf zijn doorgevoerd.
- **Tweede onafhankelijke voortstuwing:** bestaande passagiersschepen mogen afzien van een tweede, onafhankelijke voortstuwing in een gescheiden machinekamer als er voldaan wordt aan aanvullende eisen op het gebied van brandbestrijding en lenscapaciteit.

Het CBRB is zeer blij met deze resultaten, omdat daarmee gelijkwaardige maar aanzienlijk goedkopere alternatieven voor de vluchtweg en de tweede voortstuwing gevonden zijn.

4.2 Arbeidsomstandigheden riviercruisevaart

Er is in 2018 veel (negatieve) media-aandacht voor arbeidsomstandigheden riviercruisevaart geweest. Deze negatieve – deels ongefundeerde c.q. uit zijn verband getrokken c.q. op onbekendheid gebaseerde – uitlatingen zijn niet bevorderlijk voor de sfeer en brengen een oplossing niet dichterbij. Zowel nationaal (via het CBRB) als internationaal (EBU) zijn wij actief betrokken geweest bij dit onderwerp. Er zijn diverse gesprekken gevoerd met onder meer Aquapol en de internationale vakbonden. Het voorstel is om gezamenlijk met de vakbonden en Aquapol een goede inventarisatie te maken van het probleem (de vinger op de zere plek te leggen) en op basis daarvan verbetervoorstellen uitwerken. Zie ook alinea 7.6.3. Social dumping praktijken

4.3 Algemene voorwaarden

De Algemene Voorwaarden en Personenvervoerscondities voor de binnenvaart bestonden al sinds de jaren '90 en waren daarom toe aan een herziening. Na een intensief traject is sinds het voorjaar van 2018, de vernieuwde en herziene CBRB Algemene Voorwaarden Passagiersvaart en CBRB Personenvervoercondities voor de binnenvaart gereed en klaar om te gebruiken. Eerder waren het drie onderdelen, nu is het één geheel geworden.

De Ledengroep Personenvervoer is nauw betrokken geweest bij de herziening. Leden zijn in het voorjaar van 2018 geïnformeerd over wat er zoal is gewijzigd ten opzichte van de oude voorwaarden en condities, en zijn op de hoogte gesteld van de zaken waarop ze moeten letten bij het gebruik van de nieuwe voorwaarden en condities.

Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart

CBRB
ALGEMENE VOORWAARDEN
PASSAGIERSVAART
&
CBRB
PERSONENVERVOERCONDITIES
VOOR DE BINNENVAART

2018

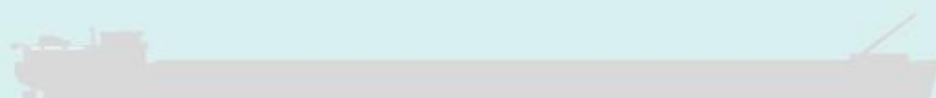
5. Gevaarlijke stoffen en veiligheid

5.1 Voorbereiding sector op majeure wijzigingen ADN 2019

Ook in het jaar 2018 zijn onder de vlag van de EBU in het kader van gevaarlijke stoffen en veiligheid gezamenlijk met de ESO veel werkzaamheden op diverse ADN-dossiers verricht.

Het ADN wordt iedere twee jaar gewijzigd, net als de reglementen voor de overige vervoersmodaliteiten ADR en RID. Via de EBU levert het CBRB een belangrijke bijdrage in Genève vanuit de binnenvaartsector. De vele voorstellen die daar worden gedaan worden op de voet gevolgd door een team waarin met de BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.) en Koninklijke BLN-Schuttevaer wordt samengewerkt. Naast het volgen van voorstellen heeft het CBRB een actieve deelname in werkgroepen van het ADN Safety Committee en brengt zelf ook voorstellen in, bijvoorbeeld ter verbetering van de leesbaarheid van het ADN voor de mensen aan boord die er mee moeten kunnen werken.

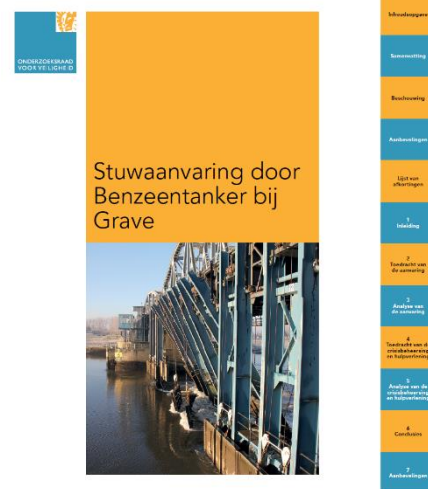
In samenwerking met het ministerie heeft het CBRB dit jaar een brochure wetwijziging ADN 2019 explosieveiligheid opgesteld om de majeure wijzigingen van ADN 2019 aan de sector kenbaar te maken. De brochure is op verschillende themabijeenkomsten en informatiesessies gepresenteerd en uitgedeeld.



5.2 Risk assessment ongeval Grave

Naar aanleiding van het ongeval te Grave, waarbij op 29 december 2016 een met gevaarlijke stoffen geladen tankschip door de stuw is gevaren in plaats van door de sluis, heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek uitgevoerd en een rapport uitgebracht. Vanuit het ministerie is er op aangedrongen om als sector te reageren op de aanbevelingen uit dit rapport.

Het CBRB heeft een integraal risk assessment opgezet en uitgevoerd met Koninklijke BLN-Schuttevaer om de nautische risico's in kaart te brengen en te kwantificeren. Diverse stakeholders met zowel nautische- als gevaarlijke stoffenexpertise hebben hieraan deelgenomen. Naar aanleiding van de uitkomst van het risk assessment is antwoord gegeven op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad en middels een brief aan de minister overhandigd. De sector kon zich niet vinden in alle aanbevelingen en heeft daarbij gehoor gevonden bij het ministerie.



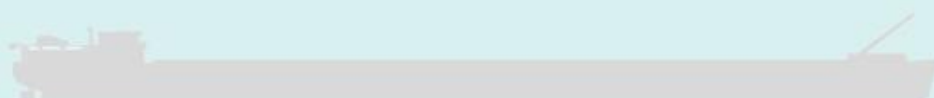
5.3 Deelname Informele Werkgroep Stoffen

Vanwege een fout in de wijzigingen die bij het ADN 2017 is doorgevoerd, konden vele stoffen die meer dan 10% benzeen bevatten (bijvoorbeeld ingedeeld onder UN 1268 en UN 3295) niet meer in Type C22-tankschepen met sproeileiding worden vervoerd, omdat ten onrechte een aantal posities zijn geschrapt. Het uitsluitend in de theorie bestaande Type C11-schip zou deze stoffen mogen vervoeren, een ander alternatief zou het Type G11 (de 'gastanker') kunnen zijn, maar daarvoor is de markt ontoereikend, zoveel van dergelijke schepen zijn er niet. Deze fout is tijdelijk rechtgezet voor de periode van 2017 en 2018 met een multilaterale overeenkomst, deze loopt af op 30 juni 2019.

Het CBRB heeft in EBU-verband deelgenomen aan de Informele Werkgroep Stoffen, die in Berlijn plaats vond op 25 april 2018 en meegeholpen aan een structurele oplossing; een reparatie in het ADN 2019. Ondanks het feit dat er alleen een omslachtige oplossing mogelijk is gebleken, is het gelukkig nog wel mogelijk om dergelijke stoffen in het reguliere tankschip van het type ADN C22 te kunnen blijven vervoeren.

5.4 Deelname Informele Werkgroep ADN Deskundigenopleiding

Het CBRB heeft uit naam van EBU en namens ESO de binnenvaart vertegenwoordigd in de Informele Werkgroep 'IAG Sachkundigerausbildung', die in september 2018 heeft vergaderd in Straatsburg. Het werk omvatte onder andere het klaarmaken van de internationale examenvragedcatalogi voor het ADN 2019. Hiernaast zijn diverse vragen, maar ook de mogelijke antwoorden vereenvoudigd ter bevordering van de leesbaarheid tijdens de examens die onze leden in het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten halen en iedere 5 jaar verlengen. Dit betrof de examencatalogus ADN Basis, ADN Gas en ADN Chemie. Een verbetering van de kwaliteit van de toetsing van de opgedane kennis rond het vervoer van gevaarlijk stoffen over de binnenwateren.



5.5 Zoute verenregeling

Het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de Waddeneilanden wordt uitgevoerd door de waddenveren; de veerdiensten van het vasteland naar Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. De waddenveren (Teso, Rederij Doeksen en Wagenborg Passagiersdiensten) zijn lid van het CBRB en vallen onder de ledengroep Personenvervoer.

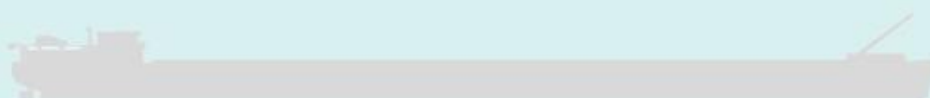
De 'Zoute verenregeling' (artikel 7 van het VLG; de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen) beschrijft onder welke voorwaarden veren, in combinatie met passagiers gevaarlijke stoffen mogen overzetten.

De gevaarlijke stoffen worden vervoerd in vrachtwagens en dit valt onder het ADR. Omdat de veren feitelijk een verlengstuk zijn van het wegennet en voor de eilanden de navelstreng vormen met het vasteland is het van belang voor de bevoorrading van de eilanden, dat het overzetten van gevaarlijke stoffen goed geregeld is. Om deze reden is destijds Artikel 7 in het VLG opgenomen.

Tijdens inspecties van ILT en de gesprekken die hierna ontstaan zijn in 2017 is naar voren gekomen dat het handig zou zijn als Artikel 7 van het VLG geactualiseerd zou kunnen worden. Immers niet alle gevaarlijke stoffen die noodzakelijk zijn voor de eilanden waren benoemd. Daarnaast gaf ILT beschikkingen af voor de situatie dat een veer in onderhoud en dus uit de vaart was.

Om deze reden heeft het CBRB namens de waddenveren een brochure opgesteld waarin de door hen geïnterviewde knelpunten zijn verwoord. Hierna is contact gezocht met het ministerie en met ILT, dat heeft geleid tot twee besprekingen met alle genoemde partijen. Deze besprekingen hebben in gezamenlijk, goed overleg, tot een vernieuwing van artikel 7 van het VLG geleid. In de wijziging is naast een actualisering van de opsomming van de stoffen die onder de regeling mogen worden vervoerd, een tekstuele verheldering doorgevoerd, hetgeen de leesbaarheid van het artikel ten goede komt.

Het CBRB en zijn leden zijn blij met een dergelijke vorm van samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid.



6. Duurzaamheid

6.1 Ontgassen

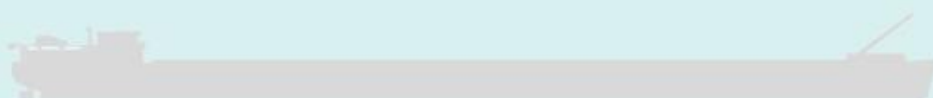
Een belangrijke mijlpaal in 2018 is dat de Tweede Kamer akkoord is gegaan met het nieuwe Scheepsafvalstoffenverdrag, waardoor nu de ratificatie- en implementatieprocedure in Nederland is gestart. Hierna kan Nederland het verdrag vertalen in een uitvoeringsbesluit. De verwachting is dat dat de internationale afspraken hierdoor halverwege 2020 in Nederland ingevoerd zijn.

- Het begint met een verbod op het ontgassen van motorbrandstoffen en benzeen in 2020,
- gevolgd door meer dan tien procent benzeen houdende vloeistoffen in 2022,
- en ten slotte in 2023 een verbod op de 25 meest vervoerde gevaarlijke stoffen.

In mei 2018 is een startdocument getekend waarbij alle betrokken partijen zich committeren aan een rechtvaardige uitvoering van het ontgassingsverbod. Tevens is een taskforce opgericht om de invoering van dit nationale ontgassingsverbod soepel te laten verlopen.

De taskforce, bestaande uit het ministerie, verladers, vervoerders, waaronder het CBRB en Koninklijke BLN-Schuttevaer, havenbedrijven, provincies en omgevingsdiensten, is opgericht om zo snel mogelijk de infrastructuur, toezicht en handhaving voor het ontgassen mogelijk te maken.

Het CBRB blijft zich inzetten voor een spoedige afhandeling van de speerpunten, zodat bij de inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit in Nederland de middelen en afspraken rondom deze activiteiten direct in werking kunnen treden.



6.2 Green Deal

Het is noodzakelijk dat de binnenvaart zich door ontwikkelt naar een klimaat- en milieu neutrale transportmodaliteit.



Van de binnenvaart worden de komende jaren substantiële bijdragen gevraagd in relatie tot de klimaatdoelstellingen die de overheid zich ten doel heeft gesteld. Het terugdringen van de CO²-uitstoot is een zelfstandige doelstelling met eigen normen, instrumenten en tijdpad, maar kan

volgens ons niet los worden gezien van het terugdringen van de uitstoot van NOx en fijnstof. Daar waar mogelijk moeten uitdagingen op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit dan ook in samenhang worden gezien.

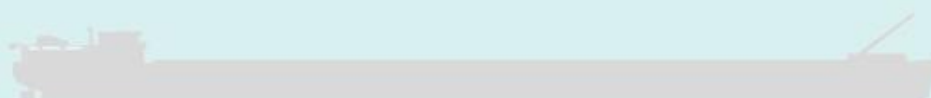
In het regeerakkoord van oktober 2017 is vastgesteld dat in de binnenvaart en zeevaart nog veel milieuwinst is te behalen. In het afgelopen jaar is veel tijd besteed aan het opstellen van de Green Deal voor de verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens met de Rijksoverheid.

De belangrijkste punten die in dit overleg met het ministerie naar voren komen, zijn:

- De **vergroeningsdoelstellingen** zullen voor een belangrijk deel behaald moet worden met bestaande motoren. **Reductie** van NOx en fijnstof waar mogelijk door het gebruik van alternatieve brandstoffen en met behulp van nageschakelde technieken. Belemmeringen in de regelgeving voor nieuwe en bestaande motoren om, bijvoorbeeld via nageschakelde technieken, aan de stage V norm te voldoen moeten worden weggenomen; het zogenoemde **gelijkwaardigheidsprincipe**.
- Door snel te starten met het **bijmengen van biobrandstoffen** aan de gasolie kan aanzienlijk minder CO² uitgestoten worden. Een Europees level playingfield is daarbij voor ons een vereiste.
- Er moet gezamenlijk met de overheid en verladers een **modaal shift** programma worden opgezet om zoveel mogelijk lading van de weg naar het water en het spoor te krijgen.
- De vergroening kost geld. Een Green Deal zonder **financiële stimuleringsmaatregelen** is voor de branche geen optie.

De maatschappelijke baten van vermindering van emissies zijn zeven keer zo groot als de benodigde investering. Onderzoek heeft aangetoond dat voor drie miljard de hele Europese binnenvaart zo schoon kan worden als momenteel mogelijk is. De maatschappelijke baten zijn met 22 miljard een veelvoud daarvan.

Er zijn op dit moment diverse projecten die, met een iets andere insteek of ander uitgangspunt, gericht zijn op elektrisch varen in combinatie met een modulair energie-opslagsysteem. Daarbij wordt in samenwerking met energiebedrijven en banken, geïnvesteerd in een netwerk van uitwisselbare energie units. Scheepseigenaren betalen dan alleen voor gebruik van energie en investeren niet in de energiesystemen zelf. Een zogenaamd 'pay per use' concept. De containers met batterijen, of waterstofcellen worden gevuld via overtollige groen opgewerkte energie. In navolging op de presentatie van hoofdlijnen van het klimaatakkoord op 10 juli 2018, werd op 21 december 2018 het ontwerp klimaatakkoord gepresenteerd. Bij de totstandkoming van het klimaatakkoord is het CBRB zeer actief betrokken geweest, door deel te nemen aan verschillende klimaat(deel)tafels. Het was niet altijd een gemakkelijk proces door de verschillende belangen van de deelnemende



partijen. Maar met de uiteindelijke uitkomst, die beschreven staat in het ontwerp klimaatakkoord, zijn wij tevreden.

De klimaattafels gaan in 2019 de laatste stap zetten naar een solide pakket van maatregelen en afspraken die invulling geven aan een breed gedragen klimaatakkoord.

6.3 NRMM-verordening

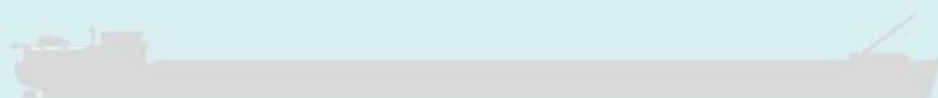
De binnenvaart moet uiteraard schoner vervoeren en kan dat ook. Lastig voor ons is dat de overheid de binnenvaartsector helemaal klem heeft gezet met de NRMM-verordening.

Het resultaat van die verordening is dat de huidige nieuwbouwschepen noodgedwongen worden uitgerust met CCRII-motoren. Techniek van 30 jaar geleden met veel milieuschadelijke emissies en CO²-uitstoot. Wij lopen tegen regelgeving aan die schone motoren belemmert. De vraag van het CBRB aan de overheden (nationaal en internationaal) is om te regelen dat er echt schone motoren gebruikt kunnen gaan worden.

De volgende punten moeten daarbij opgepakt / opgelost worden:

- Gemariniseerde EURO VI-motoren moeten kunnen worden ingebouwd;
- Stage V-omgebouwde NRE-motoren tot 560 KW moeten ook toegelaten worden;
- Nageschakelde technieken moeten zonder belemmeringen op de markt kunnen komen;
- Biobrandstof tot 40% voor de binnenvaart moet beschikbaar zijn en dat ook blijven.

Door deze bovengenoemde punten, kan de binnenvaart schoner gaan varen en veel minder emissies en CO²-uitstoot genereren. Het CBRB probeert de verantwoordelijkheid daar te leggen waar deze in dit geval hoort.



7. Sociaal

7.1 Representativiteit

Algemeen verbindende arbeidsvoorwaarden of te wel een cao is voorlopig niet mogelijk door de lage representativiteit van de werkgeversorganisaties. Naar verwachting zal daardoor over 2-4 jaar ook de verplichtstelling van de pensioenregeling komen te vervallen. Er worden op dit moment met werknemersorganisaties gesprekken gevoerd over het opzetten van een vrijwillige pensioenregeling op bedrijfstakniveau.

7.2 Model Arbeidsvoorwaarden

Sociale partners hebben overeenstemming bereikt over Model Arbeidsvoorwaarden, aansluitend op de inhoud van de voormalige bedrijfstak-cao. Doel van partijen hierbij is om het juridisch raamwerk dat in het kader van de cao is opgebouwd in stand te houden. Bedrijven kunnen er daardoor naar verwijzen in individuele arbeidsovereenkomsten en ondernemingscao's. Ook het bedrijfstakbelang is hiermee in onze ogen gediend. Er blijkt kennelijk massaal behoefte aan dit bestand te zijn, gezien het feit dat het model de eerste maand na publicatie al ruim 500 keer is gedownload.

7.3 VPL-regeling

Sociale partners hebben afgesproken dat alle deelnemers die nog een VPL-toezegging hebben, deze onvoorwaardelijk toegezegd krijgen. Wij wachten nu op uitvoering van deze afspraak door het bedrijfspensioenfonds.

7.4 Arbeidsmarkt

Ruim 35 organisaties hebben zich tijdens Maritime Industry in mei 2018 geschaard achter de strategische arbeidsmarktagenda voor de binnenvaart 'Alle hens aan dek' van het Bureau Voorlichting Binnenvaart. De missie van de convenantpartners is te werken aan een toekomstbestendige arbeidsmarkt voor de binnenvaart. Met voldoende instroom, behoud en doorstroom van personeel, arbeidsmobiliteit en ondernemerschap in de sector. Het programma rust op een drietal strategische thema's, te weten:

- Imago
- Opleiden
- Goed werkgeverschap



7.5 ARBO

De werkgroep Arbo heeft dit jaar het nodige werk verricht waarbij het CBRB de kar trekt.

Digitale branche RI&E tool

Het CBRB heeft de leiding genomen rond het uitrollen van de digitale RI&E-tool die voor leden van het CBRB en Koninklijke BLN-Schuttevater ter beschikking worden gesteld. Middels de RI&E-tool kan op eenvoudige wijze de branche RI&E worden toegepast en systematisch de arbeidsrisico's voor een scheepvaartbedrijf in kaart worden gebracht.

Na de inventarisatie volgt de evaluatie en wordt een plan van aanpak gemaakt met welke prioriteiten en welke maatregelen de risico's beheerst zullen gaan worden.

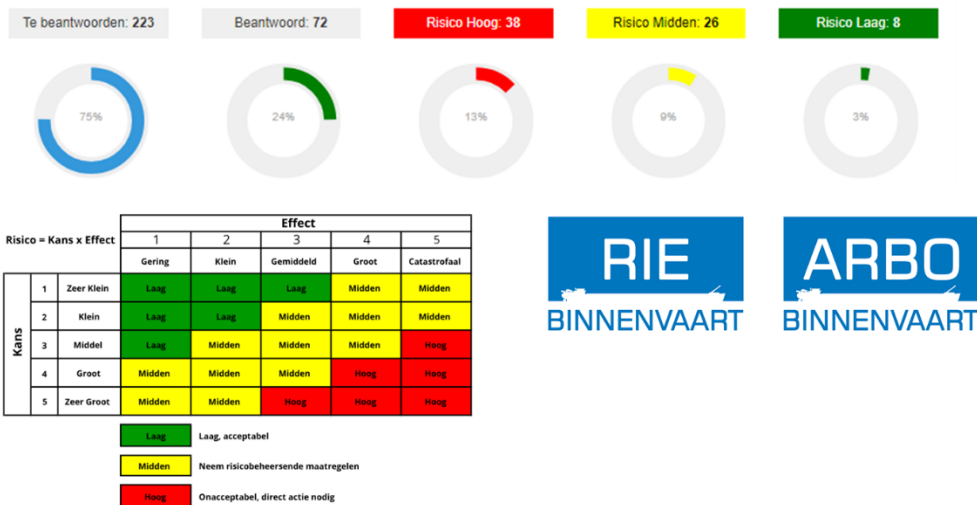
Onder andere voor grotere bedrijven is het mogelijk de basis arbogegevens van een schip te dupliceren, waardoor het programma gebruiksvriendelijker is bij een grotere vloot.

Actualisatie Arbocatalogus

De werkgroep Arbo heeft in 2018 hard gewerkt aan het vernieuwen van de Arbocatalogus; de handreikingen aan de binnenvaart hoe het beste arbeidsrisico's aangepakt kunnen worden.

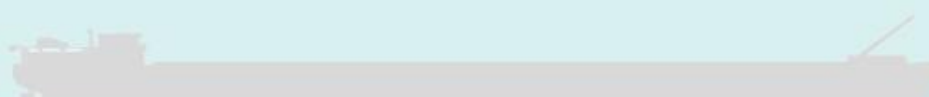
Naast het opzetten en coördineren van de werkzaamheden voor de actualisatie heeft het CBRB afstemming gezocht met het ministerie rond de erkenning van de Arbocatalogus.

totaal aantal vragen: 295



7.6 Europese ontwikkelingen sociaal

Naast de zaken op nationaal niveau behartigt het CBRB ook belangen op Europees niveau. Het gaat hierbij om langetermijnprocessen waarbij sociale partners op Europees niveau (EBU, ESO en ETF) afspraken met elkaar maken. Als dat lukt, zo is onze ervaring, worden die afspraken ook door de EU en de CCR gerespecteerd.



7.6.1 Modernisering bemanningseisen

Bij de rondetafelconferentie die de CCR eind 2014 organiseerde, is een aantal knelpunten in de bemanningsvoorschriften gedefinieerd, die op korte termijn in het RSP konden worden opgelost. Op één na zijn deze oplossingen inmiddels gerealiseerd; de laatste, het rusten tijdens de vaart in de A1 en A2, werd begin december 2018 aan de CCR voorgelegd. Op lange termijn zal er worden onderhandeld over een nieuwe, duurzame bemanningsregeling op Europese schaal.

Op dinsdag 18 december vond in Brussel het final event van het Europese onderzoek TASCs plaats. TASCs is een wetenschappelijke studie naar de taakbelasting van bemanningsleden in de binnenvaart. Enkele belangrijke conclusies van het onderzoek zijn:

- Wat betreft navigatie zijn de lengte & breedte van een schip niet relevant; voor het daadwerkelijke varen is in feite maar één persoon nodig. Wél is er natuurlijk additionele bemanning nodig bij het manoeuvreren in sluizen en dergelijke.
- Waar de huidige bemanningsregels zijn gebaseerd op een combinatie van scheepstype, lengte/capaciteit, technische uitrustingsstandaard, en exploitatiewijze zou de nieuwe bemanningsregelgeving een “task based approach” moeten zijn. De minimale bemanning (zowel qua sterkte als qua kwalificaties) zou dan per individueel schip en per reis te bepalen zijn. Dit betekent echter een fundamentele systeemwijziging.

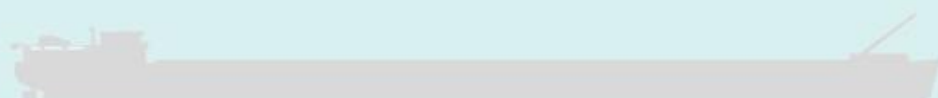
Het CBRB is blij met het uitgevoerde onderzoek. Wij zien dit als uitgangspunt voor de discussies over de zo gewenste fundamentele modernisering van de bemanningseisen op Europese schaal. Dit onderzoek vormt het beginpunt voor internationale onderhandelingen over de nieuwe bemanningsregeling. Deze onderhandelingen zullen plaatsvinden binnen de kaders van CESNI.

7.6.2 Harmonisatie beroepskwalificaties

Door druk van de sociale partners is een verordening tot stand gebracht die de erkenning en harmonisatie van beroepskwalificaties regelt voor de binnenvaart in Europa. Het CESNI heeft onlangs de Europese standaarden vastgesteld voor beroepsopleidingen en specifieke kwalificaties, zoals het varen met behulp van radar, de vereiste deskundigheid op het gebied van LNG en op het gebied van passagiersvaart. Er zijn ook standaarden vastgesteld voor praktijkexamens en examens op een simulator. Over 10 jaar moeten alle bemanningsleden beschikken over een Europees kwalificatiecertificaat. De werking van de Europese arbeidsmarkt, met name de arbeidsmobiliteit van gekwalificeerde bemanningsleden, zal daardoor op termijn verbeteren.

7.6.3 Sociale dumping praktijken

In het kader van de Sociale Dialoog is een werkgroep gevormd die zich richt op social dumping, vooral praktijken die een eerlijke concurrentie verstoren. De focus ligt hierbij met name op het hotelpersoneel in de sterk groeiende en professionaliserende riviercruisevaart. Politiediensten hebben gerapporteerd dat de sociale wetgeving ten aanzien van dit personeel in toenemende mate wordt overtreden. Vakbonden zien dit gemakshalve als social dumping, maar op Europees niveau hebben we nog geen duidelijke afspraak over wat daar wel en niet onder valt. Alle voorbereidingen om dit lastige thema op Europees niveau te bespreken zijn inmiddels getroffen. De riviercruiserebedrijven staan nu voor de uitdaging om dit thema succesvol op te pakken en zodoende de regie naar zich toe te trekken.



8. Overig

8.1 Juridische zaken

Over de juristerij in de binnenvaart valt veel te zeggen. Er is een set aan internationale verdragen die borgen dat goederen- en personenvervoer tamelijk ongestoord plaats kan vinden. Er zijn verschillende algemene voorwaarden waar iedereen gebruik van kan maken.

Verder is het CBRB internationaal bezig met:

- Aansprakelijkheden als schepen autonoom varen
- De toekomst van averij-grosse
- Nieuwe opslagvoorwaarden waar vooral de duwvaart en droge lading belangstelling voor zullen hebben.

8.2 Verkenning samenwerking Koninklijke BLN-Schuttevaer

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer zijn in 2018 begonnen met de verkenning van een intensievere vorm van samenwerking. De diverse actuele uitdagingen vragen om een stevige en eenduidige vertegenwoordiging in de binnenvaart. Externe ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, duurzaamheid, arbeidsmarkt, energietransitie en mobiliteit vragen om een duidelijke visie en een sterke sectorvertegenwoordiging bij de positionering van de binnenvaart in het logistieke, politieke en maatschappelijke veld. Wat de vorm van samenwerking betreft, staan alle opties open.

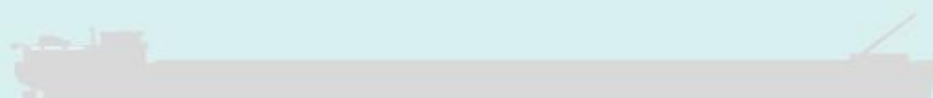
8.3 Op naar het jubileumjaar 2019

Bij de uitvoering van al onze werkzaamheden zal ook in 2019 het belang van de CBRB-leden voorop staan en maatgevend zijn. Bij de werkzaamheden voor alle beleidsterreinen zal steeds gedacht en gewerkt worden vanuit de diverse (logistieke) ketens in de markt.

In 1929 vonden de eerste activiteiten plaats van het CBRB, dit jaar 90 jaar geleden. Een jubileumjaar om bij stil te staan. De komende maanden gaan wij dit jubileum op verschillende momenten en manieren met u delen.



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart
90 jaar | 1929
2019





Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart



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

cbrb@binnenvaart.nl | www.cbrb.nl