



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Technische regelgeving	5
1.2 Nieuwe regels voor elektrische installaties	5
1.3 Themamiddag regelgeving binnenschepen	5
1.4 Overgangsbepalingen passagiersvaart	5
1.5 Certificering drijvende werktuigen	6
2. European IWT platform	6
3. Containerbinnenvaart	7
4. Update onderzoek veerdiensten	7
5. Gevaarlijke stoffen	8
5.1 Oliezaadkoeken	8
5.2 10% benzeen	8
5.3 Vlamkerende roosters	8
6. Duurzaamheid	9
6.1 Ontgassen	9
6.2 CDNI	9
6.3 NRMM	9
6.4 Fonds Verduurzaming Binnenvaart	9
7. Arbeidsmarkt	10
7.1 Arbeidstijdenrichtlijn	10
7.2 Beroepskwalificaties	10
7.3 Overleg sociale partners	11
7.4 Arbeidsmarkt	11
7.5 Opleiding bevrachter binnenvaart	11
7.6 Modernisering bemanningseisen	12
8. Branche RI&E binnenscheepvaart	12
9. Ketenpositie	13
9.1 Mobiliteitsalliantie	13
9.2 Centraal Overleg Vaarwegen	13

Voorwoord

Ook in 2017 heeft het CBRB zich gericht op de speerpunten veiligheid, duurzaamheid, personeel en ketenpositie.

Op het gebied van technische regelgeving is veel tijd besteed aan nieuwe regels voor elektrische installaties, de overgangsbepalingen passagiersvaart en certificering van drijvende werktuigen. Deze regels blijken in de praktijk ook voor technische diensten van binnenvaartondernemingen bijzonder complex te zijn.

Eind 2017 is de aanvraag van EBU en ESO voor de oprichting van het IWT platform geaccepteerd door de Europese Commissie. Het platform is gericht op het versterken van de organisaties EBU en ESO op Europees niveau en zal zich o.a. gaan bezighouden met de ook voor onze leden belangrijke thema's als vergroening, duurzaamheid en de arbeidsmarkt.

In 2017 is veel aandacht besteed aan de structurele congestie bij de afhandeling van schepen bij de Rotterdamse zeehaventerminals. Continue inzet vanuit LINc (het samenwerkingsverband tussen CBRB en VITO) richting havenbedrijven, verladers, politiek en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft er voor gezorgd dat dit punt hoog op de agenda staat. We zetten deze 'strijd' onverminderd voort.

Op het gebied van gevaarlijke stoffen zijn wij actief bij het ADN Safety Committee in Geneve. Samen met de industrie hebben wij het dossier 'vlamkerende roosters' opgepakt en daarmee hebben wij vrijwel zeker onnodig hoge kosten voor de binnenvaart kunnen vermijden.

Na jarenlang onderhandelen in Straatsburg is dit jaar overeenstemming bereikt over de aanpassing van het CDNI verdrag in het kader van het ontgassingsvraagstuk.

De binnenvaartsector staat voor een grote en noodzakelijke vergroeningsslag. Ook in 2017 zijn de gesprekken met het ministerie van I&W over het opzetten van een fonds voor de vergroening van de binnenvaartsector voortgezet. Daarover is in het regeerakkoord een Green Deal voor de verduurzaming van de binnenvaart opgenomen. Over dit onderwerp is tijdens ons Binnenvaartjaardiner, eind 2017, een duidelijke boodschap afgegeven door Mark Frequin, directeur-generaal bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De vernieuwing van de bemanningseisen is van groot belang voor de sector. CBRB en EBU hebben veel tijd geïnvesteerd in een gemeenschappelijke strategie van de sociale partners op Europees niveau voor het moderniseren van de bemannings-eisen. Daarnaast wordt er samen met het BVB en de sociale partners gewerkt aan een breed gedragen communicatieplan met als doel om de instroom van vooral jongeren in de binnenvaart te bevorderen en de binnenvaart een betere positie op de arbeidsmarkt te geven.

In 2017 is de opzet gemaakt voor de digitale RI&E tool, die eind november live is gegaan. Onder regie van het CBRB is ook de Arbo-catalogus verder geactualiseerd en uitgebreid.

Dit jaarverslag vertelt u meer over onze werkzaamheden in 2017 op het gebied van de gedefinieerde speerpunten. Bij de werkzaamheden is steeds het uitgangspunt zijn dat er gedacht en gewerkt wordt vanuit de diverse logistieke ketens in de markt.

Zoals u zult lezen blijft het CBRB volle kracht vooruit gaan. Daar werken we samen met u hard aan.

Paul Goris

Voorzitter



1. Technische regelgeving

1.1 CESNI

CESNI besluit tot technische standaarden op verschillende gebieden, bijvoorbeeld technische voorschriften voor schepen. Een belangrijke plaats is ingeruimd voor vertegenwoordiging namens de binnenvaart. In de zomer van 2017 heeft het CESNI-Comité de technische standaard ES-TRIN 2017 goedgekeurd. De CCR en de EU zijn voornemens om het van kracht worden hiervan op elkaar af te stemmen door in hun wettelijke regelingen naar de afgesproken standaard te verwijzen. Dit betekent dat internationale technische voorschriften vanaf oktober 2018 geheel geharmoniseerd zijn door verwijzingen naar ES-TRIN.

1.2 Nieuwe regels voor elektrische installaties

In ES-TRIN 2017 staan nieuwe regels voor elektrische installaties in hoofdstuk 10. Uiteraard zijn we blij dat voorschriften worden aangepast aan ontwikkelingen. Vooralsnog gelden de nieuwe voorschriften alleen voor nieuw te bouwen schepen. Het binnenvaartbedrijfsleven heeft verzocht om een effectbeoordeling van de wijziging van regelgeving voor de bestaande binnenvaartvloot, om de juiste overgangstermijnen vast te kunnen stellen. Naar verwachting zullen de overgangstermijnen van deze nieuwe regels in ES-TRIN 2019 komen.

1.3 Themamiddag regelgeving binnenschepen

CESNI, ES-TRIN, steeds meer nieuwe termen. Omdat het CBRB merkte dat zelfs doorgewinterde technische diensten van binnenvaartondernemingen de binnenvaartregelgeving complex vinden, is op 21 september 2017 een themamiddag regelgeving binnenschepen georganiseerd. Een divers gezelschap in een goed gevulde zaal is tijdens deze middag bijgepraat over de totstandkoming van de technische regelgeving voor de binnenvaart. In deelsessies werd dieper ingegaan op bijzondere regelgeving, bijvoorbeeld voor de passagiersvaart.



1.4 Overgangsbepalingen passagiersvaart

Dit thema is al geruime tijd aan de orde. Voor de passagiersvaart gaat het daarbij specifiek om de onafhankelijke tweede voortstuwing, de vluchtwegen door de keuken en de alarminstallaties. De onderzoeken die in opdracht van de EBU zijn uitgevoerd, zijn in het voorjaar van 2017 opgeleverd en gepresenteerd aan de CESNI-werkgroep in Straatsburg.

De inzet heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. De voorstellen voor de vluchtwegen door keukens en alarminstallaties zijn inmiddels door de CESNI-werkgroep geaccepteerd en zullen ter besluitvorming in het voorjaar van 2018 aan het CESNI-comité voorgelegd worden. In het voorjaar wordt tevens besluitvorming verwacht over ons voorstel voor de onafhankelijke tweede voortstuwing bij de CESNI-werkgroep.

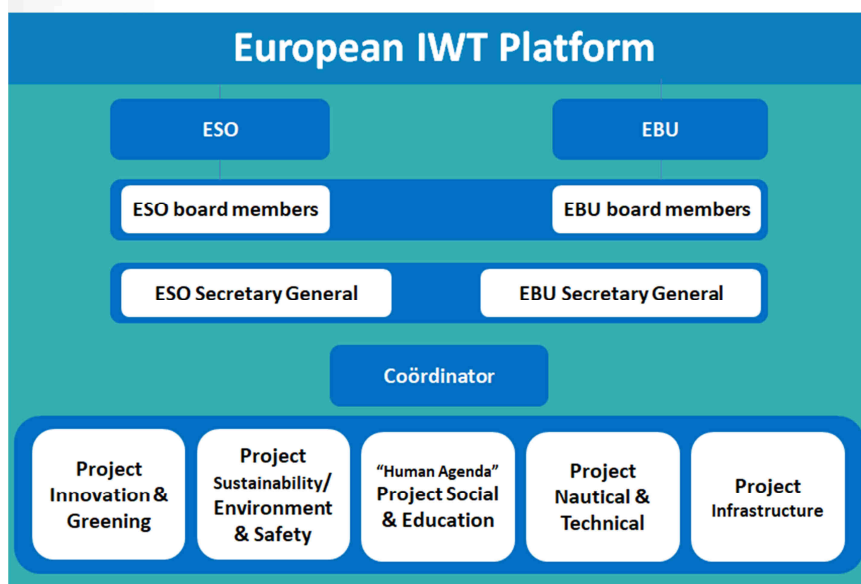
1.5 Certificering drijvende werktuigen

Vanaf 2018 moeten reeds bestaande drijvende werktuigen gecertificeerd zijn. Dit voorstel leidt tot veel discussie waar het gaat om samenstellen van pontons en andere materieel die in steeds verschillende configuraties tot een drijvend werktuig samengesteld worden.

Certificering per klus van een dergelijk drijvend werktuig leidt niet alleen tot een enorme lastenverzwaring, maar is ook onmogelijk vanwege de vaak korte termijn waarop de werkzaamheden moeten plaatsvinden.

Het CBRB steekt enerzijds in op aanpassing van de regelgeving; een langdurig traject. Parallel daaraan wordt gezocht naar een pragmatische oplossing (bijvoorbeeld een schip voor meerdere doeleinden c.q. meerdere configuraties certificeren).

2. European IWT platform



In november 2017 is de aanvraag van EBU en ESO voor de oprichting van het IWT platform geaccepteerd door de Europese Commissie. Het platform is gericht op het versterken van de organisaties EBU en ESO op niveau van de Europese Unie.

Het IWT platform richt zich op de volgende thema's:

- Vergroening en innovatie
- Duurzaamheid, veiligheid en gevaarlijke stoffen.
- Arbeidsmarkt
- Nautisch-technische zaken
- Infrastructuur

3. Containerbinnenvaart

Een groot deel van de werkzaamheden op het gebied van de containerbinnenvaart wordt uitgevoerd onder de vlag van LINC, het samenwerkingsverband tussen de CBRB containeroperators en de VITO inland-terminals.



LOGISTIEK INTERMODAAL NETWERK.COM (LINC)
is een samenwerkingsverband van
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
Vereniging Inland Terminal Operators (VITO)

Het belangrijkste resultaat uit 2017 is de brede aandacht voor de congestieproblematiek in de containerbinnenvaart en de erkenning voor het feit dat deze inmiddels structureel is. Dit is bereikt door stevige, gestructureerde en continue inzet vanuit LINC richting havenbedrijven, verladers, politiek en het Ministerie.

Na een jarenlang en soms moeizaam traject is er verder gewerkt aan het havenbrede project Nextlogic. De implementatie is voorzien voor 2018 en zal een belangrijke stap zijn in de efficiencyverbetering van het totale havenproces.

Papierarm varen is een ander onderwerp waaraan veel aandacht is besteed. Doelstelling is om de arbeidsintensieve papierwinkel aan boord te minimaliseren en de relevante ladinginformatie digitaal uit te wisselen met de handhavende overheden.

De CCR heeft de stabiliteitsgids voor de containerbinnenvaart uitgegeven. Het CBRB was, via de EBU, één van de schrijvers van deze praktijkgids.

4. Update onderzoek veerdiensten

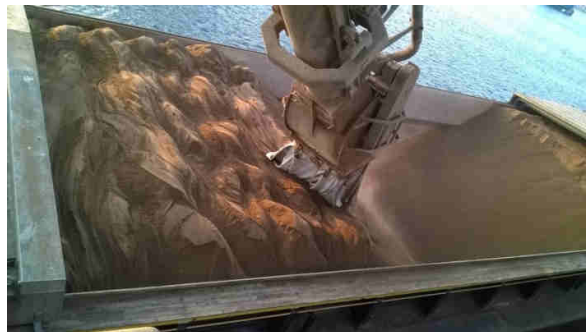
In het voorjaar is het onderzoek naar het economisch en maatschappelijk belang van veerdiensten opgeleverd. Het betreft hier een herziening van het rapport “verdiensten van veerdiensten” uit 2010. De belangrijkste kengetallen van de veerdiensten zijn geactualiseerd. Tevens zijn voor het eerst niet alleen de zogenoemde utilitaire veerdiensten, maar ook de toeristische veerdiensten onderzocht.



5 Gevaarlijke stoffen

5.1 Oliezaadkoeken

Samen met het comité van graanhandelaars (Nevedi) is een internationale werkgroep opgezet naar aanleiding van een handhavingsactie van ILT over het vervoer van oliezaadkoeken in droge ladingsschepen zonder ADN type goedkeuring. In overleg met ILT heeft de sector de tijd gekregen de zaak uit te zoeken. Vervolgonderzoek wees uit dat palmpitschilfers geen gevaarlijke stoffen zijn. Vervolgens is een oplossing gevonden binnen de vervoerswetgeving.



In augustus is bij het ADN Safety Committee in Geneve een INF document ingediend dat in januari 2018 zal worden besproken.

5.2 10% benzeen

In het ADN 2017 bleek dat bepaalde posities van stoffen met >10% benzeen waren verdwenen. Als gevolg hiervan zouden deze producten in het vervolg uitsluitend in gasschepen vervoerd mogen worden. In goede samenwerking met de industrie en de IAG Stoffen in Berlijn zijn wij er in geslaagd om in dit in Geneve gerepareerd te krijgen. Deze stoffen mogen inmiddels weer in het normale ADN Type C schip vervoerd worden.

5.3 Vlamkerende roosters

In april van dit jaar werden wij geconfronteerd met het feit dat de Duitse Wasserschutzpolizei veel tankschepen aanhielden omdat er geen typemarkeringen aanwezig waren op de kofferdam ontluchtingen. Door een wijziging in het ADN 2015 moesten de roosters voorzien zijn van een markering. Er was echter geen overgangsbepaling voor opgenomen.

We hebben de problematiek kunnen opschuiven tot de augustuszitting van het ADN Safety Committee in Geneve. Daar

hebben we een overgangsregeling tot 31 december van dit jaar kunnen verkrijgen. Door een lang geleden gemaakte fout in het ADN zijn, om dit te herstellen, door Duitsland voor een grote groep stoffen andere typen vlamkerende roosters voorgeschreven. Dit impliceert óf een forse investering in andere vlamkerende roosters óf een aanzienlijke beperking van de stoffen die vervoerd mogen worden.



In het Duitse voorstel heeft het CBRB een aantal veronderstellingen en fouten ontdekt. Gezamenlijk met de industrie is voor de zomer hard gewerkt aan een tegengeluid, waardoor in de augustus zitting in Geneve 2 jaar overgangstermijn is verkregen. Tijd die we nodig hebben om voor een aantal stoffen beter uit te laten zoeken welk type vlamkerend rooster feitelijk vereist is.

Wij verwachten samen met de industrie aan te kunnen tonen dat deze scherpere eisen voor veel stoffen niet nodig zijn. Naar verwachting levert dit de binnenvaart een besparing van zo'n 30 miljoen euro op.

6. Duurzaamheid

6.1 Ontgassen

Ook in 2017 is er in het kader van het ontgassingsvraagstuk veel overleg gevoerd over de aanpassing van het CDNI verdrag. Uiteindelijk is in juni in Straatsburg overeenstemming bereikt tussen de lidstaten.

Na jaren van gezamenlijk lobbyen door EBU en ESO zijn de verantwoordelijkheden van zowel vervoerders als verladers goed vastgelegd en zijn tevens zodanig flexibel dat de binnenvaart en verladers er goed mee uit de voeten kunnen.

Alle lidstaten moeten nu het verdrag ratificeren en de nationale uitvoeringsregelingen aanpassen.

De verwachting is dat dit nog 1,5 jaar zal duren.

Samen met de lidstaten wordt gewerkt aan de opstelling van een aantal FAQ's waar een toelichting op de belangrijkste vragen zal worden gegeven.

6.2 CDNI

In december 2017 heeft het CBRB bij de hearing in Straatsburg over het CDNI verdrag, gepleit voor differentiatie van de verwijderingsbijdrage om daarmee een eind te maken aan de te grote bijdrage van grootverbruikers van gasolie en meer te werken volgens het principe dat de vervuiler betaalt. Het gesprek hierover met de lidstaten van de CCR wordt in 2018 voortgezet.

6.3 NRMM

De binnenvaartsector staat voor een grote en noodzakelijke vergroeningsslag. In 2020 zal de NRMM norm gaan gelden voor nieuwe motoren en vanaf 2025 staat de Rotterdamse haven alleen nog binnenvaartschepen toe met CCR-II motoren of schoner.

Indien de vergroeningsslag niet wordt gestimuleerd en het aan de autonome ontwikkeling wordt overgelaten zal het overgrote deel van de vloot niet voldoen aan de nieuwe Europese emissienorm. Het risico van de NRMM norm is dat bestaande schepen voor 2019/2020 zullen kiezen voor vervanging door motoren die aan de CCR-2 eisen voldoen, met als effect dat een emissie verlaging van de binnenvaart sterk vertraagd wordt.

De kosten van de vergroening zou volgens schattingen ongeveer 600 miljoen euro voor de West-Europese vloot bedragen. De financiering van dit bedrag is één van de grote bottlenecks voor de sector.

6.4 Fonds Verduurzaming Binnenvaart

In 2017 zijn de gesprekken met het ministerie van I&W over het opzetten van een fonds voor de vergroening van de binnenvaartsector voortgezet.

Het nieuwe kabinet heeft na veel lobbywerk een Green Deal voor de verduurzaming van de binnenvaart opgenomen in het regeerakkoord. De gesprekken met het ministerie van I&W over de exacte uitwerking van deze Green Deal worden in 2018 voortgezet.

7. Arbeidsmarkt

7.1 Arbeidstijdenrichtlijn

De specifieke arbeidstijdenrichtlijn voor de binnenvaart is dit jaar ingevoerd. Uit de in februari gehouden themabijeenkomst bleek dat de inzichtelijkheid van de Nederlandse wetgeving te wensen over laat. Het CBRB heeft het afgelopen jaar alle vragen geïnventariseerd en met antwoorden aan de leden beschikbaar gesteld.



Door het besluit van de verantwoordelijke ministeries (I&W en SZW) om geen beleidsregel in te voeren om de toepasselijke regels te verduidelijken is blijft Hoofdstuk 5 van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer zo ondoorgroondelijk als het nu is. De oorzaak hiervan is dat twee afzonderlijke rusttijdnormen, de verplichte rusttijd voor bemanningsleden ten behoeve van de veiligheid van de vaart en het wettelijke recht op rusttijd ter bescherming van werknemers, met elkaar zijn vermengd.

Niet alleen zijn hierbij de verschillen tussen beide normen volledig uit het oog verloren, maar ook is over het hoofd gezien dat het vaartijdenboek zich niet leent voor adequate registratie van de rusttijd waarop werknemers jegens hun werkgever aanspraak kunnen maken.

Het CBRB blijft zich inzetten voor een juiste oplossingsrichting: de normen voor bemanningsleden horen thuis in de Binnenvaartwet, die voor werknemers in de Arbeidstijdenwet.

7.2 Beroepskwalificaties

De Europese richtlijn voor de erkenning van beroepskwalificaties is aangenomen in de ministerraad. Deze richtlijn stroomlijnt de regelgeving in Europa en introduceert een uniforme benadering op basis van vereiste competenties. Dat bevordert de arbeidsmobiliteit op de Europese arbeidsmarkt die voor Nederlandse werkgevers onmisbaar is (30% van de bemanning van Nederlandse schepen komt uit andere EU-lidstaten).

7.3 Overleg sociale partners

Sociale partners hebben een akkoord bereikt over het premiebudget voor de pensioenregeling in 2018, beëindiging van de VPL-regeling en de bestemming van het overschot in de VPL-reserve.

Sinds 2014 is er geen bedrijfstak-cao meer. Door de gedaalde organisatiegraad van werkgevers zijn algemeen verbindend verklaarde cao-bepalingen niet meer mogelijk en staat de verplichtstelling van de pensioenregeling op de tocht. Zodra de nieuwe pensioenwetgeving van het recent aangetreden kabinet is uitgekristalliseerd wil het CBRB inzetten op een nieuwe pensioenregeling die zowel voor werkgevers als voor werknemers aantrekkelijker is dan de huidige.

7.4 Arbeidsmarkt

Samen met het BVB en de sociale partners wordt er momenteel gewerkt aan een breed gedragen communicatieplan met als doel om de instroom van vooral jongeren in de binnenvaart te bevorderen en de binnenvaart een betere positie op de arbeidsmarkt te geven. Een optimaal effect moet worden bereikt door de werkgelegenheid in de sector gedurende een groot aantal jaren te promoten.

7.5 Opleiding bevrachter binnenvaart

Dit jaar zijn de eerste diploma's aan degenen die de opleiding 'bevrachter Binnenvaart' hebben afgerond uitgereikt. De tweede groep heeft inmiddels ook een diploma en een derde groep is nog aan het studeren.



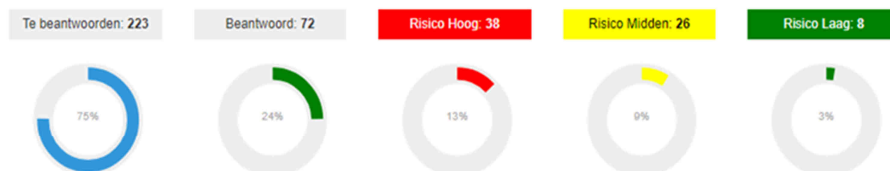
7.6 Modernisering bemanningseisen

CBRB en EBU hebben veel geïnvesteerd in een gemeenschappelijke strategie van de sociale partners op Europees niveau (EBU/ESO en ETF) voor het moderniseren van de bemannings-eisen. Die bestaat uit twee sporen:

- Op korte termijn wordt een aantal knelpunten in het RSP opgelost; grotendeels zijn die oplossingen al door de CCR aangenomen
- Op lange termijn wordt een nieuwe, toekomstbestendige regeling op Europese Schaal nagestreefd. Als voorbereiding daarop wordt een groot Europees onderzoek uitgevoerd naar de taakbelasting van bemanningsleden.

8. Branche RI&E binnenscheepvaart

totaal aantal vragen: 295



Risico = Kans x Effect

		Effect				
		1	2	3	4	5
		Gering	Klein	Gemiddeld	Groot	Catastrofaal
Kans	1 Zeer Klein	Laag	Laag	Laag	Midden	Midden
	2 Klein	Laag	Laag	Midden	Midden	Midden
	3 Middel	Laag	Midden	Midden	Midden	Hoog
	4 Groot	Midden	Midden	Midden	Hoog	Hoog
	5 Zeer Groot	Midden	Midden	Hoog	Hoog	Hoog

Laag Laag, acceptabel
Midden Neem risicobeheersende maatregelen
Hoog Onacceptabel, direct actie nodig



In 2017 is de opzet gemaakt voor de digitale RI&E tool. Na testen met leden en een evaluatie is de tool eind november live gegaan.

Onder regie van het CBRB is de Arbo-catalogus verder geactualiseerd en uitgebreid.

9. Ketenpositie

9.1 Mobiliteitsalliantie



Het CBRB heeft zich in 2017 aangesloten bij de Mobiliteitsalliantie, een brede coalitie van 23 partijen uit de mobiliteits- en openbaar vervoersector, die pleit voor een integraal mobiliteitsbeleid om Nederland bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden. Deze gezamenlijke lobby heeft zich vooral gericht op de formatiegesprekken bij de vorming van de nieuwe regering.

9.2 Centraal Overleg Vaarwegen



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

- Beter onderhoud bij sluizen en bruggen om goed bereikbaar achterland te houden.
- Zorgen voor 24/7 bediening op grote vaarwegen en voor voldoende flexibiliteit op overige vaarwegen. Betere afstandsbediening en bediening op afroep.
- Capaciteitsuitbreiding van de sluizen in de Zeeuwse Delta
- Robuust rivierenstelsel: d.w.z. tijdig baggeren en maatregelen treffen om bodemerosie tegen te gaan.
- Ophoging van de bruggen op de Schelde Rijnverbinding.