Jaarverslag 2019

van de Vereniging Verticaal Transport

VERENIGING
VERTICAAL
TRANSPORT

Versie: Ledenvergadering VVT
Datum: 11 juni 2020
Auteurs: L.G.A.M. Verhagen / C.J.P.M. Samuels-Soeterboek / P.W.J. van den Berg / G.H. Kleinsmit

Voorwoord

De Vereniging Verticaal Transport (VVT) is een brancheorganisatie voor bedrijven die hijskranen en/of hoogwerkers verhuren. Naast gewone leden kent de VVT geassocieerde bedrijven die de VVT steunen. Leden van de VVT zijn traditiegetrouw verhuurders van mobiele kranen, maar ook van hoogwerkers, railkranen (KROL) en torenkranen.

De sector staat voor een, relatief gezien, groot geïnvesteerd vermogen. Het economische afbreukrisico voor de Nederlandse industrie en bouwsector is vele malen groter dan het geïnvesteerd vermogen in het materieel. Niet alleen het geïnvesteerde vermogen vertegenwoordigt een groot afbreukrisico; ook de goederen die verticaal worden getransporteerd en de risico's met betrekking tot gevolgschade die rechtstreeks daarmee verbonden zijn. Kwaliteit, veiligheid en efficiency nemen daarom een centrale plaats in. Vanwege deze specifieke belangen zien de leden van de VVT veel voordelen bij een gespecialiseerde, herkenbare, goed aanspreekbare, slagvaardige en zelfstandige brancheorganisatie.

VVT geassocieerde bedrijven benadrukken hun relatie met de sector door de VVT te steunen. Men krijgt daarvoor toegang tot alle ledeninformatie van de VVT en men heeft de mogelijkheid om deel te nemen aan interne commissies van de VVT. Verder kan men een nauwer contact verwerven bij de leden van de VVT via ledenbijeenkomsten en bij door de VVT georganiseerde informatieavonden. Via deze informatieavonden kan men aan VVT leden gericht voorlichting geven over bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen. Het doel van de samenwerking is elkaar versterken door informatie met elkaar te delen en ideeën uit te wisselen.

Het wordt steeds moeilijker voor Nederlandse bedrijven om het huidige tempo van de digitalisering te blijven volgen. Minder dan de helft van de MKB-bedrijven houdt de ontwikkelingen op technologisch gebied nog bij. Dat maakt de ondernemers in toenemende mate kwetsbaar voor het kunnen voldoen aan regelgeving en voor concurrentie. De VVT gaat bijdragen om in deze behoefte te gaan voorzien.

De branche is op zoek naar volledige integratie van veilig werken in de sector. Het realiseren van een dynamisch systeem van risico-inventarisaties en -evaluaties om te komen tot het gewenste niveau van deskundigheid en beheersmaatregelen, moet mogelijk zijn door gebruikmaking van nieuwe informatietechnologieën en -systemen. De VVT wil helpen om hiervoor de basis te leggen.

Betreffende vakmanschap zoekt de VVT de oplossing in: het ontwikkelen van instrumenten voor bedrijven betreffende een leven lang leren / leren tijdens het werken en het opstellen van beroeps-competentieprofielen ten behoeve van het ontwikkelen van opleidingsaanbod en examinering t.b.v. certificatie. De VVT heeft een opleidingskolom met branchekwalificaties voor de sector opgesteld.

De sector staat voor het collectief afsluiten van arbeidsvoorwaarden en het algemeen verbindend verklaren daarvan. De VVT neemt namens de sector deel aan het arbeidsvoorwaardenoverleg van de cao beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen.

Het Europese beleid van de VVT is gericht op doelen ten aanzien van harmonisatie in brede zin zoals bijvoorbeeld: wetgeving, certificatie van machinisten, ontheffingen, leveringsvoorwaarden en ideeën over ontwerp van toekomstig materieel. Hiervoor is actieve betrokkenheid bij de ESTA (Europese koepelorganisatie voor kraanverhuur en exceptioneel transport) en een zorgvuldige selectie van deelname aan internationale normcommissies en andere overlegorganen van groot belang om hier invloed op uit te kunnen oefenen. De lobby van de VVT is betreffende deze onderwerpen dan ook meer Europees georiënteerd, naast de nationale lobby.

Het jaarverslag van de VVT geeft weer waar het secretariaat zich namens het bestuur mee heeft beziggehouden. Dit is tevens de verantwoording naar de leden, die in de algemene ledenvergadering zich daarover mogen uitspreken.

Het secretariaat is per 1 juni 2019 versterkt met een nieuwe senior beleidsmedewerker, de heer Gerke Kleinsmit. Wij wensen hem veel succes. Daarnaast een woord van dank aan alle medewerkers van het secretariaat die dankzij hun inzet en toewijding deze rapportage over 2019 mogelijk hebben gemaakt.

Namens het bestuur,
ing. L.G.A.M. Verhagen, directeur

Inhoudsopgave

Voorwoord **1**

Het jaar in vogelvlucht **4**

Vereniging **6**
Inleiding 6
Algemene leden- en regiovergaderingen 6
Ledenevenementen 6
Jubileumfeest VVT 20 jaar 6
Geassocieerde bedrijven 7
Informatiebijeenkomsten 7
Algemene ledenvergaderingen 7
Beleidsplan en begroting 7
Samenstelling bestuur 8
Joop Saan onderscheiden als erelid van de VVT 8
Secretariaat 8
Transport en Logistiek Nederland (TLN) 9
Samenwerking met de SSVV 9
Samenwerking met de SEVT 9
Samenwerking met Bouwend Nederland 9
Samenwerking met STL 9
Samenwerking met Sdu 9
Ledenmutaties 10
Panteia onderzoek ‘Ontwikkeling kostenniveau verticaal transport’ 10

Bestuurszaken **10**
Richtlijn mobiele kraan 10
Veilige opstelplaatsen voor kranen bij windmolens 11
Werken met een werkbak/asbestbak 12
Stikstof en PFAS 13
Extra vergadering ‘Toekomstontwikkelingen VVT’ 13
Onderzoek naar milieuvraagstukken en milieubeleid 13
VVT Service 13
Tekort aan machinisten: doorstroomproject verticaaltransportsector 13
Commissies 14

Techniek **14**
Standaard berekening uitstoot kranen 14
Ontwikkelingen en gebruikservaring kranen 14

Arbo **15**
Nieuwe beleidsregel Arbocatalogus 2019 15

Opleiden, certificeren en examineren **15**
Branchekwalificatiestructuur en werkend leren 15
Door de branche erkende waardering via STL 15

Sociale zaken **15**
Loon bij vakantie / waarde vakantiedag 15
Onderhandelingen nieuwe Arbeidsvoorwaarden cao 16

Rail **17**
Hoogwerkers op het spoor 17

VVT Erkenningsregeling **17**
De kern van de VVT Erkenningsregeling 17
De waarde van de VVT Erkenningsregeling 17

TCVT **17**

Economische zaken **17**
Algemeen 17
Vooruitzichten 2020 en corona 18
Ontwikkeling kranenpark leden 18
Tabellen (pre-corona) 18
Tabel Bouwproductie per sector, 2019-2024 (bron EIB) 18
Tabel Kerngegevens voor Nederland (bron CPB, CEP 2020) 19

Europese betrekkingen / ESTA **20**
Vertegenwoordiging VVT 20
Voluntary road inspection scheme for cranes 20
Wind safety workgroup 20
Normcommissie EN-13000 21
ECOL European Crane Operator Licence 21
Verder besproken in ESTA verband betreffende kranen 21

Bijlagen:

Bijlage 1: Overzicht bestuur en commissies ultimo 31 december 2019 23
Bijlage 2: Ledenbestand 24
Bijlage 3: Samenstelling machinepark leden 25
Bijlage 4: Overzicht bedrijfsomvang 2019 gerelateerd aan het aantal kranen 26
Bijlage 5: Overzicht bedrijfsomvang 2015 tot en met 2019 27
Bijlage 6: Representatie extern ultimo 31 december 2019 28
Bijlage 7: Jaaroverzicht 2019 van de Technische commissie 29
Bijlage 8: Jaaroverzicht 2019 van de Arbocommissie 31
Bijlage 9: Jaaroverzicht 2019 van de Opleidingscommissie 33
Bijlage 10: Jaaroverzicht 2019 van de Sociale commissie 35

Het jaar in vogelvlucht

Te hoge vreugdevuren richten grote schade aan in Scheveningen
Het vreugdevuur bij de jaarwisseling in Scheveningen is volledig uit de hand gelopen. Daken, tuinen en mensen vatten vlam door de vonken die van de 48 meter hoge vuurstapel op het strand zijn afgekomen. De vonken werden door een opstekende wind uit zee het dorp in geblazen.

Landing op achterkant van de maan
Was het een nieuwe stap in de ontdekking van het heelal of de voorbode van een planetaire kolonisatiegolf? China roerde op 3 januari vooral de wetenschappelijke trom nadat de *Chang'e 4* een geslaagde, zachte landing had gemaakt op de achterkant van de maan.

Klimaatspijbelaars eisen actie
De organisatie had gerekend op vierduizend betogers. Maar op 7 februari kwamen zo'n vijftienduizend jongeren naar Den Haag om in plaats van in de schoolbanken te zitten politici aan te sporen concreet actie te ondernemen tegen de opwarming van de aarde. Volgens de zogeheten "klimaatspijbelaars" waren de politici de eigenlijke klimaatspijbelaars.

Kabinet koopt aandelen Air France-KLM
Het nieuws kwam uit de lucht vallen voor vrijwel alle betrokken partijen. Op 26 februari maakten de Nederlandse ministers Wopke Hoekstra (Financiën, CDA) en Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur, VVD) bekend dat de Nederlandse staat in het grootste geheim zo'n veertien procent van de aandelen van Air France-KLM had gekocht. Daarmee was een bedrag van 744 miljoen euro gemoeid.

Veldslag in Parijs
De beweging leek op haar retour: de zaterdagse demonstraties in Parijs en andere Franse steden trokken steeds minder gele hesjes. Tegelijkertijd leken de gewelddadigheden juist toe te nemen: op 16 maart werd Parijs het toneel van geweld, plunderingen en brandstichting.

Schietpartij in tram in Utrecht
Wat waren zijn motieven? Die vraag hield velen bezig nadat Gökmen T. op 18 maart in een tram in Utrecht om zich heen had geschoten. Uiteindelijk kostte de schietpartij vier mensen het leven.

Brexit voor derde keer uitgesteld
Omdat niemand een oplossing had en niemand een Brexit zonder goede afspraken wilde, bleef er maar één uitweg over. Op 11 april besloten de 27 lidstaten van de Europese Unie om Groot-Brittannië voor de derde keer uitstel te verlenen. Dit keer tot 31 oktober. Maar dan moesten de Britten de EU toch echt verlaten hebben.

***Arcade* blijkt "winning game"**
Het Eurovisie Songfestival kende een adembenemend slotakkoord. Nadat bijna alle stemmen waren geteld, bleken nog maar twee liedjes het verrassende Italië te kunnen passeren: *Too Late For Love* van John Lundvik uit Zweden en *Arcade* van de Nederlander Duncan Laurance. De televoters bleken op 18 mei massaal voor *Arcade* te hebben gestemd. En dus won Nederland voor het eerst in 44 jaar weer eens het liedjesfestival.

Eikenprocessierups zet opmars voort
Jeuk, huiduitslag, benauwdheid. Honderdduizenden mensen kregen hier vanaf het voorjaar mee te maken. De oorzaak: brandhaartjes van de eikenprocessierups. De overlast werd zo groot dat minister van Landbouw Carola Schouten (CU) op 27 juni een landelijk informatiecentrum optuigde.

Levenslang voor Holleeder
"Gewetenloos en onverschillig". Zo werd Willem Holleeder omschreven door rechter Frank Wieland. Op 4 juli veroordeelde de rechtbank van Amsterdam de topcrimineel tot levenslang voor onder meer vijf moorden en het lidmaatschap van een criminele organisatie.

Johnson volgt May op
Het ging zoals verwacht. Op 23 juli bleek een twee derde meerderheid van de 160.000 leden van de Conservatieve Partij te hebben gestemd voor Boris Johnson als nieuwe partijleider en dus als nieuwe premier. Zijn rivaal Jeremy Hunt maakte geen schijn van kans tegen de flamboyante politicus die zijn land koste wat het kost uit de EU wilde loodsen - met of zonder akkoord.

Hitte teistert Lage Landen
het was een droge zomer, maar het regende hitterecords. Op 25 juli werd in het Noord-Brabantse Gilze-Rijen 40,7 graden gemeten en in Begijnendijk, in Vlaams-Brabant, liep het kwik zelfs op tot 41,8 graden! Zo heet was het in de Lage Landen sinds het begin van de officiële metingen nog nooit. Ook de voorgaande dagen was het extreem warm geweest - en het bleef niet bij één hittegolf.

Verwarrend boerkaverbod
Officieel heette het de “Wet gedeeltelijk verbod gezichtsbedekkende kleding”. Op 1 augustus werd deze “boerkawet”, zoals die in de volksmond werd genoemd, van kracht. Maar voor de handhaving ervan bestond weinig animo.

Epstein sterft in cel
Op 10 augustus werd Jeffrey Epstein dood aangetroffen in zijn cel in een gevangenis in New York. Uit onderzoek bleek dat de 66-jarige multimiljonair zichzelf door verhanging van het leven had beroofd. Hij ontliep daardoor een (nieuwe) veroordeling voor misbruik van minderjarige meisjes.

Derk Wiersum geliquideerd
Een aanslag op de rechtsstaat. Zo werd de moord op Derk Wiersum omschreven. De 44-jarige advocaat werd in de ochtend van 18 september bij zijn woning in Amsterdam Buitenveldert in koelen bloede doodgeschoten. Wiersum verdedigde een kroongetuige in de zaak tegen de voorvluchtige Ridouan Taghi.

Goed geïsoleerd
De boerderij lag verscholen en was moeilijk bereikbaar. Mede daardoor hadden omwonenden in Ruinerwold niet gemerkt dat er een man met zes kinderen woonde. Op 15 oktober kwam aan hun jarenlange afzondering een einde nadat een 25-jarige zoon in een café om hulp had gevraagd.

Boeren en bouwers boos
“Met dit stikstofbeleid raken we alles kwijt.” Aldus verwoordden landbouwers hun onvrede over de nieuwe, strengere regels om de uitstoot van stikstof tegen te gaan. Op 16 oktober bezetten ze met tractoren het Malieveld in Den Haag. Eerder die dag waren ze bij de RIVM in Bilthoven langsgegaan om daar verhaal te halen.

Out of Orrrderrr
Ze leken onlosmakelijk met elkaar vergroeid: parlementsvoorzitter John Bercow en de Brexit. Bij de debatten over de Britse uittreding uit de EU trok “mister speaker” de aandacht met zijn langgerekte pogingen het parlement tot stilte te manen: Orrrderr. Op 31 oktober nam Bercow afscheid. Op die dag had premier Boris Johnson ook afscheid willen nemen van de EU, maar dat mislukte faliekant.

Terug naar 100
De VVD had zich jarenlang geafficheerd als “vroemvroempartij”, maar ook de automobilist moest inleveren. Op 13 november presenteerde minister-president Mark Rutte (VVD) een noodpakket om de bouw weer aan het werk te krijgen. Opvallendste onderdeel: verlaging van de maximumsnelheid van 130 naar 100 kilometer per uur.

Johnson kan Brexit doordrukken
“Get Brexit done.” Dat was de boodschap die de Britse kiezers in ruime meerderheid meegaven aan Boris Johnson. Het regelen van de Brexit was ook precies het belangrijkste campagnepunt waarmee diens Conservatieve Partij de verkiezingen van 12 december was ingegaan. Het bleek een juiste keuze.

Impeachment aangenomen
Een nieuwe slag in de oorlog tegen Donald Trump eindigde in een voorspelbare overwinning voor de Democraten. De Democratische meerderheid in het Huis van Afgevaardigden stemde op 18 december voor impeachment van de president wegens machtsmisbruik en tegenwerking van het Congres. Even voorspelbaar was echter dat de afzetting van Trump zou stranden in de door de Republikeinen gedomineerde Senaat.

Vereniging

Inleiding
De Vereniging Verticaal Transport verenigt bedrijven werkzaam in het verticaal transport en onderhoudt het contact met en tussen de leden in de meest ruime zin. Ze stimuleert de ontwikkeling en behartigt de belangen van de verticaaltransportbranche in het algemeen en van haar leden in het bijzonder.

De VVT houdt tweemaal per jaar een algemene ledenvergadering. Vaste onderwerpen die aan bod komen zijn:
- De samenstelling van het bestuur.
- De samenstelling van de kascommissie.
- De behandeling en goedkeuring van het jaarverslag en de jaarrekening.
- De behandeling en goedkeuring van het beleidsplan en de begroting.
- Goedkeuring en eventuele wijziging van statuten, reglementen en leveringsvoorwaarden.
- Eventueel instemming met onderhandelingsresultaten voor cao's.

Statutair wordt het bestuur gevormd door de voorzitters van de regio's en secties en de leden van het dagelijks bestuur. De algemene ledenvergadering neemt besluiten op voordracht van het bestuur.

De VVT publiceert c.q. herziet dit jaar o.a. twaalf werkinstructies, twaalf ledencirculaires, de richtlijn kraanopstelplaatsen bij windturbines, het VVT veiligheidshandboek en herziet de op RI&E.nl erkende branche-RI&E Verticaal Transport.

Algemene leden- en regiovergaderingen
Er worden goede gesprekken en discussies gevoerd met de leden tijdens regio- en algemene ledenvergaderingen. Dialogen die nodig zijn om te bepalen hoe de kraanverhuursector de toekomst in wil gaan, welke ontwikkelingen er op de sector afkomen en hoe de VVT daarop kan anticiperen. Discussies die bepalend zijn voor de toegevoegde waarde die de VVT de komende jaren gaat bieden. Toegevoegde waarde die niet, of met veel meer energie en kosten, door bedrijven zelf kan worden geleverd. Vertegenwoordiging namens de sector, standpunten innemen namens de sector, oplossingen zoeken voor de sector wanneer zaken niet lopen zoals ze moeten lopen, vooruitkijken voor de sector, relevante ontwikkelingen herkennen, erover informeren en daarop anticiperen. Maar vooral ook niet de zingeving vergeten: het bij elkaar komen, elkaar ontmoeten en elkaar spreken. Dat is het voordeel van het collectief, daarvoor is de vereniging.

Ledenevenementen
Ledenevenementen worden zoveel mogelijk gekoppeld aan de halfjaarlijkse algemene ledenvergaderingen. Hier werpen zich de vruchten af van de introductie van geassocieerde bedrijven bij de VVT. Deze bedrijven zijn graag bereid als gastheer en/of inleider te fungeren. De geassocieerde bedrijven worden uitgenodigd voor het niet besloten gedeelte van de algemene ledenvergadering. Een ideaal netwerkmoment voor en met onze leden.

Jubileumfeest VVT 20 jaar
Op zaterdag 26 oktober jl. heeft de VVT haar twintigjarig bestaan gevierd. Samen met haar leden, commissieleden, geassocieerden bedrijven, bijzondere leden, leden van verdiensten en ereleden en aanwezige partners, kan zij terugkijken op een prachtig en zeer geslaagd feest!
In de wondere wereld van de Efteling zijn de genodigden ontvangen door de Oosterse Wachters die de gasten de gehele avond begeleidt hebben op een sprookjesachtige reis door de Efteling.

Een feest speciaal voor de leden
De voorzitter van de VVT, de heer Til Kroes, heeft het feest geopend met een mooi woord van welkom in de Oosterse entourage van het Fata Morgana Paleis.

Een feest speciaal voor leden die betrokken zijn, die actief zijn en die de functie van de Vereniging Verticaal Transport als brancheorganisatie op waarde schatten. Een vereniging voor en door de leden, die het belang dient van de deelnemende bedrijven, die een actieve rol speelt in het behartigen van belangen en het inhoud geven van deze belangen. Collectief voor en namens de sector.

Heel blij is de VVT met mensen die actief betrokken zijn zoals bestuursleden en commissieleden, die hun tijd willen investeren in de collectiviteit van alle bedrijven, die hun tijd en kennis willen investeren in het

mede vorm geven van de maatschappelijke betrokkenheid van onze sector. Dankbaarheid hiervoor is wat de VVT dan ook via dit feest heeft willen uiten!

Onderscheiding erelidmaatschap VVT
Zo zijn er personen die een onderscheidende bijdrage leveren aan de sector. Daarvoor heeft de VVT dan ook onderscheidingen. De voorzitter, de heer Kroes heeft de eer gekregen om op het feest, in aanwezigheid van alle gasten, de hoogste onderscheiding van de VVT, het erelidmaatschap, te mogen uitreiken aan Joop Saan, voormalig bestuurslid en penningmeester van de VVT.

Joop Saan is bestuurder geweest van o.a. de FNK, de SCK en de VVT, is mede grondlegger en vormgever van waar de VVT voor staat. Daarnaast maatschappelijk bijzonder actief. En dit opgeteld al jarenlang, naast het leiden van zijn eigen bedrijf wat ook geen sinecure is. Het is de VVT dan ook een genoegen geweest om deze onderscheiding aan Joop Saan te mogen uitreiken.

Een sprookjesachtige reis
De genodigden zijn na een overheerlijk Oosters buffet meegenomen op een sprookjesachtige reis door de wondere wereld van de Efteling. Men is aan boord gestapt van een prachtige spook schip ‘De Vliegende Hollander’, waarna men op audiëntie is gegaan bij de koning in ‘Symbolica’.

Na deze exclusieve attractiebezoeken is een heerlijk dessert geserveerd in restaurant ‘Polles Keuken’ waarna de reis is vervolgd naar een wervelende water-show, de Tiësto Aquanura show. Na dit spektakel van water, licht en vuur is de feestavond geopend.

De VVT kijkt terug op een prachtige avond en wil alle aanwezigen heel erg bedanken voor het zeer geslaagde feest!

Geassocieerde bedrijven
Geassocieerde bedrijven willen hun relatie met de sector benadrukken door zich te associëren met en te verbinden met de VVT. Men krijgt toegang tot alle ledeninformatie van de VVT en heeft een mogelijkheid om deel te nemen aan interne commissies van de VVT, wat tevens bijdraagt aan de kwaliteit van de besluitvorming binnen de VVT. Verder kan men een nauwer contact verwerven met en ingangen krijgen bij de leden van de VVT via ledenbijeenkomsten. Tevens kan men gebruik maken van door de VVT georganiseerde informatieavonden, waar men aan VVT-leden voorlichting kan geven over bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen. Geassocieerde bedrijven genieten ook andere voordelen, zoals korting op cursussen die worden uitgevoerd door de SEVT.

In totaal ondersteunen in 2019 twintig geassocieerde bedrijven de VVT.

Informatiebijeenkomsten
De VVT betrekt geassocieerde bedrijven bij haar activiteiten. Er kunnen vergaderingen worden gepland bij bedrijven en informatieve bijeenkomsten of workshops worden georganiseerd. Geassocieerde bedrijven kunnen informatie uitwisselen en klankborden met leden van de VVT, waarbij de VVT als gastheer optreedt en de bijeenkomst verzorgt.

In 2019 organiseert de VVT in samenwerking met het geassocieerde bedrijf Raetsheren van Orden, makelaar in verzekeringen, de workshop “De risico’s en de verzekeringsmogelijkheden in de verticaal transport sector”. In de workshop zijn de deelnemers meegenomen in de risico`s die verticaal transport met zich meebrengen, aansprakelijkheid en welke verzekeringsmogelijkheden er zijn.

Algemene ledenvergaderingen
De leden hebben in de voorjaarsvergadering ingestemd met de tekst van het jaarverslag van 2018 en het financieel jaarverslag van 2018. Het bestuur is gedechargeerd. In de najaarsledenvergadering is ingestemd met het beleidsplan 2020-2023 en de begroting van 2020.

Beleidsplan en begroting
In 2019 is het beleidsplan 2020-2023 vastgesteld. Een beleidsplan van de VVT heeft een scope van vier jaar, wat zoveel betekent dat gedurende deze periode wordt gewerkt aan onderwerpen die de vereniging belangrijk vindt. Het accent ligt uiteraard op realisatie in het eerste jaar, maar lang niet alle onderwerpen lenen zich voor realisatie binnen het eerste jaar. Daarnaast wordt de sector doorgaans toch geconfronteerd met onverwachte onderwerpen die moeten worden opgepakt waardoor voor het secretariaat de activiteiten en prioriteiten veranderen. In het jaarverslag legt het secretariaat namens het

bestuur van de vereniging verantwoording af door weer te geven welke onderwerpen zijn opgepakt en wat is gerealiseerd.

Met het goedkeuren van de begroting van 2020 is bepaald welke middelen beschikbaar zijn t.b.v. het functioneren van het secretariaat binnen de statutaire en beleidsmatige kaders van de VVT zoals deze zijn vastgelegd in het beleidsplan 2020-2023. Het bestuur en het dagelijks bestuur handelen voor het stellen van prioriteiten naar bevinding van zaken, binnen de kaders van de vastgestelde begroting.

Samenstelling bestuur
De heer B.P.S. Bruijsten is regiovoorzitter Noord-Oost-Nederland, hij is voorgedragen door de regio voor een nieuwe termijn van drie jaar en wordt bijna unaniem herkozen. Zijn nieuwe termijn loopt tot en met 31 december 2022.

De heer R.A. Nederhoff is regiovoorzitter Zuid-Holland. Vanwege zijn lange zittingstermijn zou hij echter niet meer herkozen kunnen worden. In overleg met hem en met de regiovergadering is, bij hoge uitzondering, voorgesteld om de heer Nederhoff te opnieuw te benoemen totdat er een andere regiovoorzitter is gevonden en benoemd. Zijn nieuwe termijn gaat in per 1 januari 2020 en loopt tot nader order. De algemene ledenvergadering stemt unaniem hiermee in.

De heer M.J. Kroes is voorzitter, aftredend en heeft zich niet herkiesbaar gesteld. De VVT heeft een kandidaat voorzitter gevonden en voorgedragen in de persoon van de heer P.H.P. Sierat. De heer Sierat wordt unaniem gekozen en zijn termijn loopt tot en met 31 december 2022.

De heer E.H. Kroes is lid van het dagelijks bestuur. Zijn eerste termijn loopt van 1 juli 2018 tot en met 31 december 2019 in verband met de tussentijds opvolging van de heer S.G. Splinter. Hij heeft zich herkiesbaar gesteld als secretaris van de VVT als gevolg van het aftreden van de heer F.J.E. van Schaijik en is daarvoor voorgedragen. De heer Kroes wordt unaniem gekozen en zijn termijn loopt tot en met 31 december 2022.

De heer F.J.E. van Schaijik is niet herkiesbaar vanwege vertrek uit de sector. De VVT heeft een kandidaat lid gevonden en voorgedragen in de persoon van de heer G. Bastiaansen. De heer Bastiaansen wordt unaniem gekozen en zijn termijn loopt tot en met 31 december 2022.

Joop Saan onderscheiden als erelid van de VVT
Conform het VVT reglement ‘Bijzondere lidmaatschappen’ dient de uitreiking van de onderscheiding plaats te vinden op een voor alle leden toegankelijke bijeenkomst. Het lustrumfeest van de VVT is hiervoor dan ook een zeer geschikte gelegenheid om de heer Joop Saan te onderscheiden als erelid van de VVT.

De heer Saan wordt onderscheiden als erelid vanwege zijn jarenlange bijdrage aan het behartigen van de belangen van de kraanverhuursector, o.a. door deelname in diverse besturen zoals FNK, VVT, SEVT en SCK en als jarenlange pleitbezorger van kwaliteit, opleidingen en veiligheid. De onderscheiding wordt hem opgespeld door de voorzitter van de VVT, de heer Til Kroes.

Een zeer bijzondere onderscheiding, wetende dat er pas zes personen de heer Joop Saan zijn voorgegaan.

Secretariaat
Het secretariaat in Culemborg wordt in 2018 bemenst door:
- dhr. L.G.A.M. Verhagen, directeur VVT en SEVT
- dhr. P.W.J. van den Berg, deskundige KAM & Techniek VVT
- dhr. G.H. Kleinsmit, beleidsmedewerker Arbo, opleidingen en algemene zaken
- mw. A.J.T.E. van der Heijden-van de Laak, office manager VVT
- mw. C.J.P.M. Samuels-Soeterboek, management assistent VVT
- mw. S.J.G. van Zandvoort-Duijf, opleidingscoördinator SEVT

De VVT en SEVT houden samen kantoor in Culemborg aan de Blokdrukweg 8.

Per 3 juni 2019 is de heer G.H. Kleinsmit aangenomen als beleidsmedewerker o.a. voor Arbozaken, opleidingen en algemene zaken.

Transport en Logistiek Nederland (TLN)
De VVT heeft een speciale relatie met TLN, Transport en Logistiek Nederland. TLN vertegenwoordigt de branche van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Samen met TLN sluit de VVT de cao af van het "Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen", met FNV, CNV Vakmensen en De Unie. Over allerlei onderwerpen vindt er frequent overleg plaats tussen TLN en VVT.

De VVT heeft een zetel in de Sociale commissie van TLN ten behoeve van informatie-uitwisseling, stroomlijning van het cao-overleg en onderwerpen die op sociaal gebied spelen. Voor de representatie van de VVT: zie bijlage 6.

De VVT heeft een zetel in het bestuur van de deelmarkt exceptioneel transport en TLN is lid van de ad hoc commissie Ontheffingen en Vergunningen van de VVT. Onderwerpen die hier worden besproken overlappen beide sectoren en er worden zoveel als mogelijk gelijke standpunten bepaald en elkaars standpunten gesteund.

Samenwerking met de SSVV
De SSVV is de beheersstichting van het VCA certificatiesysteem en de SSVV Opleidingengids.

Deze gids wordt binnen de SSVV beheerd door een centrale waarborgcommissie en wordt voor het opstellen en onderhouden van de opleidingsschema's ondersteund door een schema gebonden waarborgcommissie. De SSVV opleidingengids is een initiatief van VNCI, SIR en Nogepa.

De VVT is lid van de waarborgcommissie SSVV Opleidingengids betreffende heffen en hijsen. Namens de VVT is de heer Verhagen in 2018 lid geworden van het bestuur van de SSVV.

Als bestuurslid van het nieuwe bestuur van de SSVV is de VVT actief in twee verschillende werkgroepen, 'Samenwerken' en 'ICT-strategie'. De SSVV heeft als doel gezamenlijk te streven naar veilige werkomgevingen. Men wil gebruik maken van elkaars kanalen en streven naar integratie van informatiestromen. Daarnaast wil men gebruik kunnen maken van elkaars initiatieven, meer van elkaar leren, om zo een groot draagvlak te kunnen creëren binnen de deelnemende sectoren voor de doelstellingen van de SSVV.

Samenwerking met de SEVT
De VVT werkt nauw samen met de SEVT, de Stichting Educatie Verticaal Transportbranche, een stichting die door de sector in het leven is geroepen om opleidingen die voor de sector noodzakelijk zijn te waarborgen. Het gaat om opleidingen die door de sector zelf als belangrijk worden geacht en die zonder steun vanuit de sector niet gegeven zouden worden.

Samenwerking met Bouwend Nederland
De VVT vindt samenwerken met andere voor de VVT relevante branches belangrijk. Belangrijk, omdat wanneer men de krachten bundelt, een grotere groep wordt vertegenwoordigd en onderlinge afstemming tot synergie voor de bedrijven leidt. Bouwend Nederland, specifiek de KOMAT, is een partij waarmee de VVT de samenwerking op het gebied van verticaal transport en daaraan gerelateerde zaken zoekt. Op het gebied van veilig en vakbekwaam werken komen de belangen samen.

Samenwerking met STL
Het sectorinstituut voor de transportsector is STL. STL is de afkorting van het Sectorinstituut Transport en Logistiek. STL richt zich op het functioneren en de ontwikkelingen van de arbeidsmarkt in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen. Steeds vaker wordt echter als sectornaam "Transport en Logistiek" gebruikt omdat logistiek een steeds groter deel uitmaakt van de sector. Met transport wordt horizontaal transport (vervoer over de weg) en verticaal transport (mobiele kranen) bedoeld.

STL staat voor instroom in, doorstroom binnen en uitstroom uit de sector, voor inzetbaarheid van werknemers, voor veilig en gezond werken, voor plaatsing van werknemers in en behoud van werknemers voor de sector. Waar de sociale partners voor deze aspecten de arbeidsmarkt willen stimuleren en/of ondersteunen, is STL de uitvoerder voor de sector. De VVT streeft ernaar dat de inspanningen die voor instroom en opleiding van chauffeurs worden gedaan ook voor machinisten worden opgetuigd.

STL is o.a. uitvoerder van het SOOB-subsidiebeleid, doet arbeidsmarktonderzoek, plaatst BBL-leerlingen in de sector, is het kenniscentrum voor functiewaardering (voorheen FuWa), beheert de branche RI&E

voor de sector, beheert de Arbocatalogi voor de sector, doet aan dienstverlening en voert projecten uit. Dit alles in opdracht van sociale partners en ten behoeve van het welzijn van de sector.

De VVT werkt samen met STL aangaande het onderhouden van de Arbocatalogus Verticaal Transport, het onderhouden van de branche RI&E en het ondersteunen van bedrijven met de implementatie van de branche RI&E en deze te helpen aanpassen op het bedrijf. De VVT helpt ook bij het opstellen en onderhouden van beroepskwalificaties voor het mbo onderwijs en in de toekomst voor de eigen branchekwalificatiestructuur. De VVT is in samenwerking met STL in 2015 het project gestart betreffende het opstellen van een branchekwalificatiestructuur voor de sector met als doel leren tijdens het werk mogelijk te maken.

De VVT voert werkzaamheden uit onder de werkingssfeer van STL voor verticaal transport. Deze werkzaamheden zijn ten behoeve van alle bedrijven en niet alleen voor de leden. Hierbij kan als voorbeeld worden gedacht aan het opstellen van de Arbocatalogus Verticaal Transport en de branche RI&E, die via het Arboportaal van STL voor alle bedrijven is te gebruiken.

Samenwerking met Sdu
De VVT is auteur van de uitgave AI-17 “Hijs- en hefmiddelen” van de Sdu. Dit is een goed verkopende titel bij de Sdu en een goed gewaardeerd en algemeen geaccepteerd naslagwerk in de verticaal transportbranche. De Sdu is overgegaan naar een Arboportaal waarbij de inhoud van AI-17 daarin is overgezet. De VVT heeft hieraan bijgedragen. De VVT blijft voorstander voor uitgave van AI-17 in boekvorm en is hier nog over in overleg met de Sdu.

Ledenmutaties
Voor de ledenmutaties: zie bijlage 2. Het ledensaldo is plus vier. Nieuwe leden weten de VVT te vinden.

De VVT is een vereniging die haar zeggenschap ontleent aan representativiteit (aantal leden) en als doelstelling heeft bedrijven die verticaal transportmiddelen exploiteren te verenigen. Deze argumenten maken dat doorgaans wordt besloten om nieuwe bedrijven die binnen de scope van de vereniging vallen zoveel mogelijk toe te laten als lid van de vereniging.

Panteia onderzoek ‘Ontwikkeling kostenniveau verticaal transport’
Panteia doet jaarlijks onderzoek naar de transportsector en stelt hiervoor publicaties op. In overleg met de VVT heeft Panteia een onderzoek ontwikkeld naar de ontwikkelingen van het kostenniveau voor verticaal transport binnen de transportsector. De VVT koopt dit onderzoek voor haar leden en verspreidt dit onder haar leden.

De VVT publiceert voor haar leden het Panteia rapport “Ontwikkeling kostenniveau verticaal transport 2019 en 2020” voorafgaand aan de najaarsledenvergadering.

Bestuurszaken

Richtlijn mobiele kraan
Besloten wordt om naast de uitgave AI-17 “Hijs- en hefmiddelen”, in navolging van de richtlijn torenkraan van Bouwend Nederland, een richtlijn mobiele kraan op te stellen. In december van 2017 wordt daarmee gestart. De heer Wouter Ormel begeleidt dit traject en schrijft de richtlijn in opdracht van de VVT. De voltallige Arbocommissie van de VVT fungeert als werkgroep en er worden gedurende het traject al gesprekken gevoerd met de KOMAT, het adviesorgaan van Bouwend Nederland betreffende de richtlijn torenkranen.

De voortgang van het opstellen van de richtlijn wordt besproken binnen het bestuur. De voortgang van het samenstellen van de richtlijn wordt behandeld en besproken in de regiovergaderingen in het voorjaar en de algemene ledenvergadering in het najaar. Op 22 mei stelt het bestuur de inhoud van de richtlijn vast voor interne en externe afstemming. Geïntroduceerd worden de termen ‘verhuur’ en ‘service’ om onderscheid te maken tussen het Arbowettelijke verschil tussen regie of aangenomen werk.

Het uiteindelijke doel van hiervan is om, samen met Bouwend Nederland, te komen tot één gezamenlijke richtlijn kranen.

De meerwaarde van het publiceren van een richtlijn mobiele kraan bestaat eruit dat er meer bekendheid kan worden gegeven aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan het veilig uitvoeren van hijswerkzaamheden. Dit is nu onvoldoende bekend; de teneur is toch vaak dat wanneer er een kraan

wordt ingehuurd dat dan alles is geregeld en dat de machinist verantwoordelijk is. Middels de richtlijn mobiele kraan wil de VVT daar verandering in brengen door overzichtelijk uit te leggen wat werken met hijskranen inhoudt. Een richtlijn draagt ook bij aan draagvlak en afstemming tussen partijen en de handhaver (ISZW). De wijze waarop de wet- en regelgeving wordt uitgelegd en wat de gangbare praktijk daarbij is voorkomt misverstanden en verschillen in interpretaties.

Dit draagt bij aan het veilig en vooral efficiënt uitvoeren van de werkzaamheden. Hijswerkzaamheden moeten goed worden voorbereid; er moet vooraf over worden nagedacht en dat moet kunnen worden aangetoond (hijsplan) en worden uitgevoerd door deskundige personen onder deskundige supervisie. Een goede hijswerkvoorbereiding en goede instructies dragen bij aan veiliger werken, het reduceren van ongevallen en het verlagen van kosten door schades. Afspraken hierover moeten in de opdrachtverlening al worden besproken en afgesproken. De VVT gaat uitwerken hoe dat zou kunnen, bijvoorbeeld door het laten opstellen van voorbeeld raamovereenkomsten voor verhuur.

Eind 2019 was het project nog niet afgerond en stonden nog enkel termen ter discussie. Gekozen is voor de lijn om eerst zelf de richtlijn mobiele kranen af te ronden en dan in overleg te treden met Bouwend Nederland over het komen tot één richtlijn hijskranen.

Veilige opstelplaatsen voor kranen bij windmolens
De wereldwijde behoefte aan windturbines welke meer en goedkopere stroom produceren heeft geleid tot de ontwikkeling van hoge turbines met zware elementen. Om deze turbines te realiseren zijn hoge en zware kranen ontwikkeld die op hun beurt leiden tot zeer hoge belastingen op de kraanopstelplaatsen. Voortkomend uit de schaalvergroting in de windturbinemarkt bleek een sterke behoefte te bestaan aan eenduidigheid en handreikingen voor het ontwerp van zwaarbelaste kraanopstelplaatsen bij de bouw van windturbines.

Het was aanvankelijk de bedoeling om een ontwerprichtlijn te ontwikkelen. Gaandeweg bleek echter dat het ontwikkelen daarvan een complexe opgave is. De reden hiervoor zijn de locatie specifieke factoren, waardoor een ontwerp op maat nodig is. Daar komt bij dat het vaak op een laat moment pas bekend is welke kraan/kraantype zal worden ingezet, of welke belastingen daadwerkelijk zullen optreden. Het opstellen van een concreet toegesneden ontwerp vóórdat de werkelijk toe te passen kraan bekend is - inclusief daar bijhorende drukfiguur en windbelasting - zal vaak leiden tot een herontwerp in een later stadium. De uiteindelijke publicatie heeft dan ook het karakter van een “handreiking ten behoeve van het ontwerp” om hiermee in de komende jaren ervaring op te doen. Wellicht gaat dit nog leiden tot een ontwerprichtlijn.

De kraanopstelplaats vraagt om een zorgvuldig, veilig en economisch verantwoord ontwerp. Daarbij speelt een groot aantal locatie specifieke factoren een rol, zoals het kraantype, de belastingen, de omgeving en de (veelal slappe) ondergrond (in het westen van Nederland). Ook het op juiste wijze verwerken van de potentiële risico’s gerelateerd aan de hijswerkzaamheden vraagt specifieke aandacht. Vanwege de locatie specifieke factoren en de onzekerheid over de uiteindelijk in te zetten kranen is besloten een handreiking op te stellen waarin het ontwerp centraal staat en waarmee in de komende jaren ervaring kan worden opgedaan. Het doel is om op basis van deze ervaringen in de toekomst een richtlijn te kunnen ontwikkelen.

Het toepassingsgebied voor de handreiking is in principe de Nederlandse markt met de bij behorende wet- en regelgeving.

De handreiking is bedoeld voor het ontwerp, de realisatie en het beheer en onderhoud van kraanopstelplaatsen voor relatief zware bouwkranen en funderingsmachines met vergelijkbare belastingen. De belastingen op de kraanopstelplaats zijn (quasi)statische en mogelijk dynamische belastingen door eigengewicht van het materieel, wind- en hijslasten. Er wordt uitgegaan van kraanbelastingen tot en met de klasse 750 ton met bijbehorende turbine hoogtes en -gewichten. Boven de klasse 750 ton zijn grotere afmetingen, gewichten en gronddrukken van toepassing. Voor deze gevallen is specifiek maatwerk nodig. Behoudens korte passages over het kraantransport tussen turbinelocaties zijn ontsluitings- en bouwwegen buiten beschouwing gelaten.

De publicatie is bedoeld voor betrokken deskundigen bij opdrachtgevers, ontwerpers, geotechnici, verzekeraars, toezichthouders, leveranciers van materieel en (onder)aannemers. Ook voor vergunningverlenende instanties als waterschappen en gemeenten biedt de publicatie soelaas bij de beoordeling van de aanvraag.

Het plaatsen van windmolens wordt een steeds kritischer activiteit. De nieuwe uitdagingen die gezien worden zijn de verlenging van de hijshoogtes door de steeds hoger wordende windmolens. Hijskranen met extra verlengde masten worden steeds vaker ingezet bij het plaatsen van windmolens. In bijzondere omstandigheden, onder andere in combinatie met een matige bodemstabiliteit, neemt de kans op het omvallen van de kraan daardoor toe.

Tegen deze achtergrond is vanuit de sector inspanning geleverd om een ontwerprichtlijn voor kraanopstelplaatsen bij de bouw van windturbines te ontwikkelen. Nog ten tijde van SBRCURnet is een plan van aanpak ontwikkeld en de financiering geregeld. Vervolgens is een start gemaakt met de ontwikkeling van deze richtlijn. Toen eind 2017 SBRCURnet werd beëindigd heeft Stowa het verdere proces ondersteund. De VVT heeft hoofdstuk 3 geschreven, Kraankeuze, belastingen en specificaties.

De VVT heeft de heer Wouter Ormel gevraagd om dit project te begeleiden en de bijdrage van de VVT in de richtlijn te schrijven. De VVT heeft een werkgroep opgericht bestaande uit afgevaardigden van bedrijven die werkzaam zijn in de windmolenindustrie. Dit zijn BKV, Boekestijn, Mammoet, Peinemann, Sarens, Verschoor en Wagenborg.

De handreiking is op 6 februari 2019 gepubliceerd, in het Nederlands en het Engels, en is gratis te downloaden via www.stowa.nl.

Werken met een werkbak/asbestbak
Het ministerie SZW is voornemens de wet rondom de inzet van een werkbak aan te passen. Een belangrijke aanleiding hiertoe was om meer ruimte te geven voor de inzet van een werkplatform bij asbestsaneringswerkzaamheden om hiermee vertragingen bij sanering te voorkomen.

In het voorgestelde Arbobesluit zijn twee bepalingen ten aanzien van de tijdsbeperking en het incidentele karakter voor de inzet komen te vervallen. Daarnaast zijn echter de voorwaarden waaronder een werkbak ingezet kan worden dusdanig anders geformuleerd, dat hierover een andere uitleg is ontstaan door het ministerie SZW. Het ministerie stelt dat er bij de inzet, in de uitzonderingssituatie, in de eerste plaats niet naar de risico’s voor de veiligheid gekeken moet worden maar juist of er een ander wettelijke toegestaan arbeidsmiddel ingezet kan worden. Dit is een belangrijke wijziging ten opzichte van de bestaande situatie waar juist een beoordeling gemaakt dient te worden ten aanzien van de risico’s tussen de werkbak en andere toegestane middelen. Tenslotte zijn er aanvullende administratieve maatregelen toegevoegd.

In juni 2019 heeft de Raad van State het voorstel tot aanpassing van artikel 7.23d uit het Arbobesluit positief getoetst. Hiermee heeft het ministerie SZW de goedkeuring om de wetswijziging in te voeren.

Tegelijkertijd heeft de eerste kamer een wetsvoorstel verworpen dat tot een verbod op asbesthoudende daken moest leiden. Deze wet was een van de twee aanleidingen die door het ministerie werden gegeven als noodzaak om de wet rondom de inzet van een werkbak aan te passen. Daarnaast heeft de VVT een analyse gemaakt over de risico’s van het werken met een werkbak. De uitkomst van deze analyse was dat de risico’s door het ministerie veel te hoog zijn weergegeven en dat hiermee volgens de VVT ook de tweede aanleiding en noodzaak is komen te vervallen.

De VVT heeft in samenwerking met Bouwend Nederland en Veras een gesprek met het ministerie afgedwongen. Er hebben in augustus en oktober verschillende gesprekken plaatsgevonden met het ministerie van SZW. Het uitgangspunt van de VVT is en blijft de veiligheid voor de werknemer. Daarnaast is het standpunt van de VVT dat de aanvullende administratieve maatregelen buitenproportioneel zijn in verhouding tot de daadwerkelijke risico’s en deze onnodig zullen leiden tot een aanzienlijke stijging van de kosten.

Hierbij heeft de VVT een voorstel gedaan om een apart wetsartikel te maken voor de inzet van een werkplatform bij asbestsanering werkzaamheden, en daarbij het huidige artikel 7.23d ongewijzigd te houden. Aansluitend is een voorstel gedaan tot aanpassing van de Arbocatalogus om, waar mogelijk, de veiligheid voor de werknemer bij het werken op hoogte vanuit een werkbak op praktische wijze verder te vergroten.

De aanpassing van de wet is inmiddels door het ministerie uitgesteld tot 1 april 2020 en beloofd is dat er in januari 2020 een terugkoppeling plaatsvindt over de definitieve invulling van het voorstel tot aanpassing van artikel 7.23d.

Stikstof en PFAS
Het najaar staat in het teken van de stikstof en PFAS dossiers en de protesten die daarop volgen. Voor het eerst in de geschiedenis stonden de werkgevers, waaronder koepelorganisatie VNO-NCW, TLN en ook de VVT, zelf op het Malieveld. Dit is bedoeld als een krachtig signaal om de urgentie duidelijk te maken van de enorme gevolgen voor bedrijven in tal van sectoren. Een protest tegen handelswijze en de besluiteloosheid van dit kabinet Rutte.

Extra vergadering "Toekomstontwikkelingen VVT"
Het bestuur heeft op 10 september een extra vergadering ingelast alleen bedoeld om na te denken over toekomstige ontwikkelingen en hoe de VVT daarbij kan aansluiten. De VVT moet zich ook verder ontwikkelen en goed nadenken over haar toegevoegde waarde en modellen ter financiering van de vereniging. De VVT moet bij de basis blijven en van daaruit aansluiten bij nieuwe ontwikkelingen (digitalisering van informatie).

Het resultaat van deze sessie is verwerkt in het beleidsplan 2020-2023 van de VVT.

Onderzoek naar milieuvraagstukken en milieubeleid
De VVT onderzoekt met Panteia de mogelijkheid om een onderzoek te starten naar de gevolgen van milieuvraagstukken en milieubeleid door Europese en Nederlandse overheden voor de kraanverhuursector. Denk hierbij aan CO2 reductie, maar ook PFAS en stikstofuitstoot. Bekeken moet worden wat, naast wat de kraanfabrikanten aanbieden, de kraanverhuursector zelf kan doen om een bijdrage te leveren. Eind 2019 is gestart met het opstellen van een onderzoeksopdracht, waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van subsidieverstrekking daarvoor.

VVT Service
In 2018 introduceert de VVT de Bens Companyboxx. De Companyboxx is een online omgeving waarmee de VVT een service aanbiedt voor interne en externe communicatie over relevante aandachtspunten en onderwerpen bedoeld als bijdrage aan gedragsbeïnvloeding. Gedragsverandering is ook een belangrijk onderwerp voor de SSVV en dat is dan ook een onderdeel geworden in de nieuwe VCA 2017/6.0.

Bedrijven die overgaan op de nieuwe VCA krijgen hier mee te maken en de VVT heeft hier aan de hand van de Companyboxx al op geanticipeerd. Het gebruik van de gratis VVT Service door leden is in 2018 helaas minimaal. Het bestuur besluit het abonnement voor 2019 nog een jaar aan te houden waarbij leden voor €50,- daar gebruik van kunnen maken. Vanwege de zeer geringe interesse wordt besloten om hiermee te stoppen per 31 december 2019.

Op de website van de VVT, op het extranet voor leden, staat het submenu "VVT Service". Hierop staan ook in 2019 weer alle producten die de VVT met voordeel aanbiedt aan de leden ter ondersteuning van onderdelen van de bedrijfsvoering. Hieronder vallen de basishandboeken ter ondersteuning voor OHSAS 18001, ISO 9001 en VCA certificatie, de complete branche RI&E in Excel invulformat, de Company Boxx (zie hierboven) en het Rental Check aanbod voor leden t.b.v. kredietwaardigheid van bedrijven.

Daarnaast heeft VVT geassocieerd bedrijf Hendriks Incasso een kortingsactie aan leden van de VVT aangeboden.

Tekort aan machinisten: doorstroomproject verticaal transport sector
Eind 2018 wordt in samenwerking met STL (het Sectorinstituut Transport en Logistiek) gestart met het doorstroomproject voor machinisten. Het project heeft als doel het dreigende tekort aan machinisten op de arbeidsmarkt te beperken, om via doorstoom van mensen de instroom voor het beroep machinist te stimuleren en blijvende binding aan de sector te bewerkstelligen.

Instroom van jong talent via BBL-trajecten bestaat al en is in het belang voor instroom van jongeren in de sector. Uit de Arbeidsmarktrapportage van STL komt naar voren dat BBL-trajecten succesvol zijn; 80% van de leerlingen blijft na diplomering bij het leerbedrijf werken. Deze trajecten zijn in het belang van werkgevers om toekomstige werknemers op te leiden en te binden. Nieuw in het instroomproject is de mogelijkheid om een leerling te detacheren via STL. De werving & selectieprocedure van de leerlingen alsmede het werkgeversrisico wordt hiermee overgenomen door STL.

Het project "Doorstroom machinist" biedt de bedrijven die aangesloten zijn bij de SOOB de mogelijkheid werknemers die in dienst zijn op te leiden tot machinist mobiele kraan of mobiele torenkraan. Werknemers die de potentie hebben om opgeleid te worden tot machinist kunnen via dit project met 65% subsidie opgeleid worden wanneer aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Verder spreekt het bestuur over:

- Landelijke onderwerpen op agenda VNO-NCW.
- Stikstof en PFAS problematiek.
- Pensioenakkoord.
- Problemen rondom DSP passen TCVT RA ter vervanging van het TCVT TCPR-boekje.
- TCVT examinatoren, gevolgen van de verplichte certificatie.
- De introductie van de “tegenbon” voor alle leveranciers in de bouwsector en problemen die daarbij ontstaan.
- NEA/Panteia rapport ontwikkeling kostenniveau verticaal transport.
- Verhoging WIA-hiaat premie.
- Sectorstudie T&L “Een beter rendement uit een datagedreven IT-strategie”.
- Resultaten STL bedrijfsenquête 2018 verticaal transport.
- Verdiepende analyse verticaal transport, onderdeel SOOB onderzoek visie 2025 (gepresenteerd voorjaarsledenvergadering).
- RDW onderzoek silhouetherkenning mobiele kranen (gepresenteerd najaarsledenvergadering).
- Opstellen voorbeeld raamovereenkomst verhuur van mobiele kranen (werken onder regie).
- Herziening van de algemene voorwaarden van de VVT.
- Harmonisatie milieuzones; alert blijven op behoud uitzondering op leeftijd van 12 jaar.
- De ESTA “Best Practice Guideline for Transport and Construction of WTG installations”.
- Omzetting TCVT certificaat torenkraan naar TVCT RA mobiele torenkraan.
- Governance Code Bouw en de GPI (generieke poortinstructie) in de bouwsector.
- Introductie “Bouwspraak” en de analyse van de VVT.
- Toelaatbare gronddruk kranen.

Commissies
Er zijn vier belangrijke onderwerpen waarvoor een permanente commissie reeds actief is ter ondersteuning van het bestuur:

- Techniek.
- Arbo.
- Opleiden, certificeren en examineren.
- Sociale zaken.

Deze commissies adviseren het bestuur op het gebied van beleidsvoorbereiding en besluitvorming.

Er bestaat op ad hoc basis een overlegverband dat is voortgevloeid uit de commissie Rail. Deze zijn enkele malen op eigen initiatief, met steun van de VVT, bij elkaar geweest in 2019.

Techniek

Standaard berekeningen uitstoot kranen
Er bestaat behoefte aan informatie over het berekenen van de uitstoot en het brandstofverbruik van mobiele kranen, deze vragen worden steeds vaker gesteld aan kraanverhuurders. Bij voorkeur gestandaardiseerd. Uitgewerkt wordt een opzet om te komen tot uitstootgegevens (m.n. NOx en CO2) tijdens bedrijf en tijdens rijden over de weg. Als basis daarbij dienen de EU normen voor Euromotoren en Stage motoren. Deze behoefte bestaat omdat fabrikanten terughoudend zijn met het verstrekken van specifieke gegevens van hun motoren uit concurrentieoverwegingen.

Er wordt inmiddels samengewerkt met Mammoet, Nederhoff, Remie, Spierings en Liebherr. Beschikbare data is verkregen via deze partijen en via RDW en TNO. Er wordt een tool ontwikkeld waarbij eenvoudige invoer leidt tot de berekende uitstootwaarde voor CO2 en NOx. Wanneer deze tool is ontwikkeld, zal deze worden gepresenteerd aan de technische commissie en aan het bestuur. Ultieme doel is de bouw- en vt-sector te harmoniseren en dat alle partijen gebruik gaan maken van een gezamenlijke rekentool. Een dergelijke tool moet de status krijgen als zijnde “algemeen geaccepteerd”. Dat willen we bereiken met overleg en samenwerking met andere branches.

Ontwikkelingen en gebruikservaring kranen
Ontwikkelingen van en gebruikservaringen met kranen zijn in eerste aanleg een aangelegenheid tussen gebruiker en fabrikant en/of importeur. De VVT wil graag de vinger aan de pols houden betreffende ontwikkelingen en gebruikerservaringen van enige importantie om de leden hierover te kunnen informeren. De Technische commissie helpt mee deze onderwerpen te filteren. De VVT wil graag hierover worden geïnformeerd door of overleg met importeurs of fabrikanten.

Voor het overzicht van behandelde onderwerpen in de Technische commissie, zie bijlage 7 bij dit verslag.

ARBO

Nieuwe beleidsregel Arbocatalogus 2019
De Beleidsregel Arbocatalogi 2010 is aangepast naar de nieuwe Beleidsregel Arbocatalogi 2019. Dit is middels een brief gemeld door ISZW op 15 juni 2019. Gewijzigd is de geldigheidsduur van een Arbocatalogus, deze is gesteld op zes jaar. De fundamentele wijziging is de toetsing door ISZW. Er is geen sprake meer van een marginale toetsing. ISZW toetst of de Arbocatalogus nog voldoet aan de stand van de wetenschap en professionele dienstverlening en of deze niet in strijd is met de Arboregelgeving en of de Arbocatalogus hier voldoende invulling aan geeft.

Voor het overzicht van behandelde onderwerpen in de Arbocommissie, zie bijlage 8 bij dit verslag.

Opleiden, certificeren en examineren

Branchekwalificatiestructuur en werkend leren
De sector is zelf het beste in staat om deskundigheid van personen in kaart te brengen. Dit is de basis voor het opleiden van personeel voor de sector, om de medewerkers zo goed mogelijk voor te bereiden om veilig hun werkzaamheden te kunnen verrichten. Daarom heeft de VVT de wens om een eigen branchekwalificatiestructuur op te stellen, bestaande uit beroepsprofielen bij functies en/of rollen die in de sector voorkomen. Vanuit deze structuur kan het onderwijs worden gevoed; bijvoorbeeld het onderhouden van de beroepscompetentieprofielen voor het mbo onderwijs via het SBB, maar ook het vakgericht of cursorisch onderwijs zoals bijvoorbeeld de TCVT-certificatieschema's en SEVT-certificatieschema's. Daarnaast is de VVT op zoek naar het waar mogelijk volledig integreren van opleiden en veilig werken; aangeduid door de term "werkend leren".

Door de branche erkende waardering via STL
STL start als ontwikkeling in het kader van de branchekwalificatiestructuur de pilot Branchewaardering. Gekozen is om deze pilot te starten in de logistieke dienstverlening omdat daar veel laaggeschoolden werken die erkenning van hun competenties nodig hebben. Zij ontvangen hiermee door de branche erkende waardering voor een zorgvuldige, professionele en veilige uitvoering van logistieke werkzaamheden. Branchewaardering maakt ervaring tastbaar.

Met deze door de branche erkende waardering kunnen werknemers aantonen aan anderen dat zij bepaalde werkprocessen in de logistiek beheersen zoals deze zijn beschreven in het beroeps-competentieprofiel Logistiek Medewerker. Het gaat om de werkprocessen lossen, opslag, orders verzamelen, waarden toevoegende activiteiten (VAS, VAL), verzendklaar maken en laden. Zo ontstaat aan de ene kant een mooie opstap naar ontwikkeling voor de werknemer. En aan de andere kant zetten werkgevers hiermee in op behoud van personeel, kwaliteit van werken, duurzame inzetbaarheid en goed werkgeverschap. Op de nieuwe arbeidsmarkt is er meer nodig om medewerkers aan je te binden. Om een aantrekkelijke werkgever te zijn én te blijven.

Het certificaat branchewaardering is een goede manier om in stapjes het werk en de ervaring van medewerkers in de logistiek tastbaar te maken. Het maakt zichtbaar welke werkprocessen de medewerkers beheersen. En daar profiteren werknemers én werkgevers van. De werknemer toont met het branchecertificaat aan wat hij of zij waard is en laat zien dat hij of zij open staat voor verdere ontwikkeling. Als werkgever laat je met branchewaardering zien dat waardering en ontwikkeling van medewerkers een belangrijke rol spelen bij de invulling van goed werkgeverschap.

Voor het overzicht van behandelde onderwerpen in de Opleidingscommissie, zie bijlage 9 bij dit verslag.

Sociale zaken

Loon bij vakantie/waarde vakantiedag
Vakvereniging HZC wil zich niet conformeren aan de hoogte van het bedrag van de eenmalige uitkering van € 750,- die cao-partijen hebben afgesproken. Dit geldt ook voor het CNV en voor het FNV in mindere mate. HZV heeft op 26 november 2018 haar leden, die vallen onder de TLN-cao, opgeroepen om niet akkoord te gaan met de € 750,- bruto en derhalve de vaststellingsovereenkomst niet te tekenen.

De VVT heeft voor haar leden, in nauwe samenwerking met huisadvocate mr. Reidinga, een vaststellingsovereenkomst opgesteld en een begeleidend schrijven voor bedrijven om hun werknemers hierover voor te lichten en de overeenkomst ter ondertekening aan te bieden. Hier wordt massaal gebruik van gemaakt en het lukt de bedrijven in hoge mate om deze getekend terug te krijgen.

Er vallen echter ook claims en vorderingen bij enkele bedrijven op de mat wat als gevolg heeft dat er rechtszaken worden gevoerd waarbij uitbetaling van het te weinig uitbetaalde loon bij vakantie wordt geëist. Bedrijven gaan niet in op deze vorderingen omdat het dilemma is dat er een cao akkoord ligt tussen cao-partijen, dat vaak in ruime meerderheid medewerkers akkoord zijn gegaan met de € 750,-, men geen onderscheid wil maken en men zeer benieuwd is of de cao-afspraak stand houdt voor de rechter, dan wel dat hun specifieke situatie het verschil maakt voor de rechter.

Dit slaat ook over op de transportsector, waarbij er ook daar rechtszaken ontstaan. Hoewel veel van deze zaken nog lopen eind 2019, tekent zich er een beeld af dat de rechters meegaan in deze vorderingen. Dit kan komen door matig verweer van de werkgever, maar het wel in lijn met de trend die de afgelopen jaren in de rechtspraak hierover is gezet. De VVT volgt dit nauwlettend.

HZC heeft de VVT benaderd om met hun een nieuwe afspraak te maken over de waarde vakantiedag, maar dat is afgewezen omdat de VVT verplichtingen heeft betreffende de afspraak die in cao verband gemaakt is met TLN, FNV, CNV en De Unie (de sociale partners sector transport en logistiek).

Onderhandelingen nieuwe Arbeidsvoorwaarden cao
De cao-partijen besluiten te willen gaan onderhandelen en de cao wordt door alle partijen opgezegd.

Op 26 november zijn de sociale partners in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen, aan tafel gegaan om te kijken naar het afsluiten van een nieuwe arbeidsvoorwaarden cao voor de sector. De huidige cao loopt af op 31 december 2019. Werkgeversorganisaties TLN en VVT hebben de afgelopen maanden hun achterbannen geraadpleegd en zijn tot een gezamenlijke voorstellenbrief gekomen. Vakbonden FNV, CNV en De Unie hebben hetzelfde gedaan.

De schaduw die nog over dit overleg hangt is de onduidelijkheid over de uitleg van de Europese arresten betreffende de waarde van een vakantiedag.

Op dinsdag 17 december 2019 vond de tweede onderhandelingsronde plaats in een constructieve sfeer.

Gaandeweg de dag werd duidelijk dat het punt voor punt doorlopen van de voorstellen niet zou leiden tot een constructief, succesvol overleg. Daarom is afgesproken de aandacht te richten op de hoofdthema's die in een nieuwe cao geregeld moeten worden. Als hierover een vorm van consensus bestaat, zullen bij de uitwerking de verschillende voorstellen van werkgevers- en werknemerszijde aan de orde komen.

De bonden hebben aangegeven dat naast een verhoging van het loon en een regeling van reiskosten het tegengaan van structureel overwerk voor hen een belangrijk onderwerp is. Ook het eerder kunnen stoppen met werken staat hoog op de agenda. Daarnaast hechten zij grote waarde aan het realiseren van goede arbeidsomstandigheden.

Van werkgeverszijde is aangegeven dat zij in beginsel welwillend staan om hierover afspraken te maken, maar dat een en ander geheel afhangt van de invulling van de thema's. Werkgevers hebben daarbij de nadruk gelegd op het belang van sociale innovatie en aandacht gevraagd voor de ontstane situatie in de pakketdienstensector, het internationale vervoer en het bouwgerelateerd vervoer.

Belangrijk is verder dat er sprake moet zijn van een totaalpakket met een verantwoorde loonkostenontwikkeling. Daarbij is inbegrepen de waarde vakantiedag en afspraken welke loonelementen meetellen bij de bepaling van het loon bij ziekte.

TLN/VVT en de vakbonden hebben afgesproken op 21 januari 2020 het overleg te vervolgen.

Voor het overzicht van behandelde onderwerpen in de Sociale commissie, zie bijlage 10 van dit jaarverslag.

Rail

De railcommissie van de VVT is weliswaar opgeheven, maar de VVT behartigt nog wel belangen voor haar leden die railkranen (KROL) exploiteren.

Zeven bedrijven die railkranen exploiteren zijn in 2019 lid van de VVT.

In het beleidsplan van de VVT voor 2020. Deze zullen gewoon doorgang vinden. Deze activiteiten zijn:

- Bijdrage onderhoud TCVT schema keuring railinframachines (W05-01).
- Bijdrage onderhoud TCVT schema KROL machinist (W05-02) en ontwikkeling van opleidingen.
- Onderhouden branche-RI&E betreffende specifieke risico's voor werken op en bij het spoor.

De betrokkenheid van de VVT bij TCVT werkkamer 5 wordt namens de VVT ingevuld door de heren P. Berende en S. Boerema. De heer S. Boerema is ook lid van de opleidingscommissie van de VVT inzake opleidingen voor de railbedrijven.

Hoogwerkers op het spoor
Vanuit de betrokkenheid van de VVT bij TCVT werkkamer 5 heeft de VVT toegezegd om de werkgroep hoogwerkers op het spoor secretarieel te ondersteunen. Er bestaat behoefte bij partijen om duidelijkheid te verschaffen over de inzet van hoogwerkers op het spoor.

De heer Cor van Unen wordt ingeschakeld als secretaris van deze werkgroep en de voorzitter is de heer P. Berende namens de VVT.

VVT Erkenningsregeling

Het aantal deelnemende bedrijven in 2019 is ten opzichte van 2018 met drie toegenomen naar 51 bedrijven.

De kern van de VVT Erkenningsregeling
Het deelnemende bedrijf wordt in de praktijk getoetst aan het voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving voor het verticaaltransportbedrijf, op basis van de branche-RI&E Verticaal Transport en verzameld in het veiligheidshandboek van de VVT.

{logo VVT Erkend}

De waarde van de VVT Erkenningsregeling
Het deelnemende bedrijf voldoet aan de criteria van de VVT Erkenningsregeling en neemt deel aan een proces van continue verbetering op het gebied van veilig werken, vakmanschap en milieu.

Naast toetsing speelt advies tijdens het bezoek een grote rol. Combinatiemogelijkheid met interne audits in het kader van VCA en ISO 9001 certificatie behoren tot de mogelijkheid. De VVT Erkenningsregeling is uitgebreid met de mogelijkheid om de RI&E van het bedrijf te toetsten aan de branche-RI&E.

TCVT

De VVT is actief binnen de TCVT in verschillende werkkamers, examencommissies, bestuur en het centraal college van deskundigen.

Voor een compleet overzicht van de activiteiten van de TCVT wordt verwezen naar het jaarverslag van de TCVT over 2019.

Economische zaken

Algemeen
Voor Nederland als geheel was 2019 een prima jaar. De economie groeit, meer mensen dan ooit hebben een baan en de lonen stijgen. Het kabinet realiseert een enorm overschot op de Rijksbegroting en de schuldenlast nam af. 2019 is ook een goed jaar voor de kraanverhuursector en er is geïnvesteerd in vervanging en uitbreiding van het kranenpark. Sinds het einde van eerste kwartaal van 2020 is ineens alles anders door corona.

Vooruitzichten 2020 en corona
Traditiegetrouw geeft het jaarverslag een terugblik over 2019 en een vooruitblik op 2020. De coronacrisis, die veel sectoren economische raakt, maakt het bijzonder lastig om over de toekomst iets te voorspellen. De VVT enquêteert maandelijks over de gevolgen van de corona-crisis en rapporteert daarover naar de leden. Ook publiceert de VVT relevante, op nieuwe economische inzichten gebaseerde cijfers zodra deze bekend zijn. Het heeft geen toegevoegde waarde om hierover te rapporteren in dit jaarverslag en daarom is deze paragraaf korter dan gewoonlijk.

Ontwikkeling kranenpark leden
Het totaal aantal kranen (bij VVT-aangesloten bedrijven) is begin 2019 1779, een toename van 2,2%. Het aantal mobiele telescoopkranen neemt gestaag toe met 1,4%. Het aantal rupskranen stijgt met 3,2% ten opzichte van 2018 en het aantal mobiele torenkranen stijgt met 3,7%.

Tabellen (pre-corona)
Hieronder vindt u de tabel bouwproductie per sector van het EIB en de tabel met kerngegevens voor Nederland het CPB uit de CEP 2020, met diverse indices.

Tabel bouwproductie[1)] per sector, 2019 - 2024 in miljoenen (pre-corona)

	2019[3)]		**2020**		**2021**		**2024[4)]**	
	mln euro	**Δ%[3)]**	**mln euro**	**Δ%[3)]**	**mln euro**	**Δ%[3)]**	**mln euro**	**Δ%[3)]**
Woningbouw								
- nieuwbouw	13.375	2½	12.700	-5	11.975	-5½	14.650	7
- herstel en verbouw	10.025	1½	10.325	3	10.675	3½	12.000	4
- onderhoud	6.475	1½	6.550	1	6.625	1	6.925	1½
Utiliteitsbouw								
- nieuwbouw	11.275	13½	10.875	-3½	10.775	-1	11.400	2
- herstel en verbouw	6.700	2½	6.925	3½	7.200	4	8.000	3½
- onderhoud	4.725	2	4.850	2½	4.975	2½	5.300	2
GWW								
- nieuwbouw en herstel	11.275	2	10.650	-5½	10.600	-½	12.025	4½
- onderhoud	5.975	3½	6.100	2	6.225	2	6.600	2
Externe onderaanneming	3.800	4	3.750	-1	3.750	0	4.175	3½
Totaal bouw	**70.225**	**4**	**72.725**	**-1**	**72.800**	**0**	**81.075**	**3½**

1) Exclusief interne leveringen, machines, overige investeringen, handelsmarges en saldo uitvoerdiensten; basis Nationale rekeningen; bedragen in prijzen 2018, excl. btw
2) EIB-raming op basis van voorlopige CBS-cijfers
3) Raming
4) Gemiddelde jaarlijkse mutatie in de periode 2022-2024

Totaal niveau bouwproductie 2018[2]: 66.050 mln euro

Bron: EIB; "Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2020", 22 januari 2020

Tabel kerngegevens voor Nederland, 2016-2021 (pre-corona)

Kerngegevens voor Nederland, 2016-2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
mutaties per jaar in %						
Internationale economie						
Relevant wereldhandelsvolume goederen en diensten	3,7	5,5	3,4	2,4	1,9	2,2
Concurrentenprijs (a)	-2,6	1,3	-0,6	2,1	1,2	1,2
Olieprijs (dollars per vat)	43,8	54,3	70,9	64,3	62,4	58,4
Eurokoers (dollar per euro)	1,11	1,13	1,18	1,12	1,11	1,11
Lange rente Nederland (niveau in %)	0,3	0,5	0,6	-0,1	0,0	0,1
Volume bbp en bestedingen						
Bruto binnenlands product (bbp ; economische groei)	2,2	2,9	2,6	1,7	1,4	1,6
Consumptie huishoudens	1,1	2,1	2,3	1,4	1,9	1,9
Consumptie overheid	1,3	0,9	1,6	1,2	2,5	2,6
Investeringen (inclusief voorraden) (b)	-6,7	4,2	2,2	4,6	0,4	1,5
Uitvoer van goederen en diensten	1,7	6,5	3,7	2,6	2,7	2,8
Invoer van goederen en diensten (b)	-2,0	6,2	3,3	3,2	3,3	3,4
Prijzen lonen en koopkracht						
Prijs bruto binnenlands product	0,5	1,3	2,2	3,0	1,8	1,8
Uitvoerprijs goederen en diensten exclusief energie	-1,3	1,3	1,0	0,8	1,0	1,2
Prijs goedereninvoer	-4,5	3,6	2,7	-1,2	0,3	0,3
Inflatie (geharmoniseerde consumentenprijsindex (hicp))	0,1	1,3	1,6	2,7	1,6	1,6
Loonvoet bedrijven (per uur)	0,7	0,9	1,8	3,0	3,2	3,4
Cao-loon bedrijven (f)	1,5	1,5	2,0	2,4	2,9	2,8
Koopkracht ;statisch ; mediaan alle huishoudens	2,5	0,2	0,1	1,0	2,1	1,3
Arbeidsmarkt						
Beroepsbevolking	0,4	0,8	1,2	1,6	1,1	0,9
Werkzame beroepsbevolking	1,3	2,1	2,3	2,0	1,3	0,8
Werkloze beroepsbevolking (in duizenden personen)	538	438	350	314	305	320
Werkloze beroepsbevolking (niveau in % beroepsbevolking)	6,0	4,9	3,8	3,4	3,2	3,4
Werkgelegenheid (in uren)	2,4	2,0	2,2	1,7	1,1	0,9
Overig						
Arbeidsinkomensquote (niveau in %)	73,9	73,3	73,1	73,9	75,1	75,9
Arbeidsproductiviteit bedrijven (per uur)	-0,2	0,9	0,6	0,1	0,4	0,9
Individuele spaarquote (in % beschikbaar inkomen) (d)	3,9	3,0	2,8	2,8	3,6	4,0
Saldo lopende rekening (niveau in % bbp)	8,1	10,8	11,2	9,6	9,7	9,1
niveau in % bbp						
Collectieve sector						
EMU-saldo (c)	0,0	1,3	1,5	1,7	1,1	0,1
EMU-schuld (ultimo jaar)	61,9	56,9	52,4	48,8	46,3	45,2
Collectieve lasten (e)	38,4	38,6	38,7	39,4	39,0	38,6
Bruto collectieve uitgaven (c, e)	44,0	42,9	42,5	42,1	42,4	42,9

(a) Goederen en diensten, exclusief grond- en brandstoffen.
(b) Als gevolg van de revisie Nationale Rekeningen 2015, is in 2015 de investeringsgroei met 18%-punt opwaarts herzien. Omdat tegelijkertijd de invoergroei met 6,1%-punt opwaarts is herzien, is er geen effect op de bbp-groei. Het effect is tijdelijk: in 2016 is de investeringsgroei met 12,6%-punt en de invoergroei met 6,1%-punt neerwaarts herzien. Het gaat om vele miljarden aan intellectuele eigendommen die door een Nederlandse onderneming in het buitenland zijn aangekocht. Voor revisie werd dit door het CBS geboekt als een aankoop van niet-geproduceerde activa (merknamen) zonder effect op investeringen en invoer; na revisie gaat het om R&D-aankopen met effect op investeringen en invoer.
(c) In 1995 zijn de jaarlijkse subsidies aan de woningcorporaties afgekocht voor 4,9% bbp. In 2000 en 2013 inclusief opbrengst UMTS-veiling van respectievelijk 0,7% bbp en 0,6% bbp.
(d) Niveau; beschikbaar gezinsinkomen is inclusief collectieve besparingen.
(e) Vanaf 2006 komen zowel de collectieve uitgaven als de collectieve lasten hoger uit als gevolg van de invoering van de Zvw (verschil in 2006 1,5% bbp).
(f) Voorheen contractloon bedrijven.

Bron: CPB, CEP 2020, 17 maart 2020

(noot voor het grafisch bureau: hiervan zijn ook Excel-bestanden aanwezig)

ESTA

Vertegenwoordiging VVT
De ESTA is de koepelorganisatie van kraanverhuur- en exceptioneel transportbedrijven. Van oudsher heeft de VVT altijd achter het initiatief van een Europese koepelorganisatie gestaan. Vanaf de oprichting van de ESTA is de kraanverhuursector in Nederland actief betrokken. De VVT vindt het belangrijk om dat voort te zetten, omdat de basis van wet- en regelgeving binnen de EU nu eenmaal in Brussel wordt gemaakt.

De ESTA ontwikkelt zich steeds meer tot een echte koepelorganisatie, mede door stevige Nederlandse inbreng, waar onderwerpen inhoudelijk worden aangepakt en waar daadwerkelijk wordt getracht stappen te maken. Dit begint echter bij het opzetten van een netwerk en door partijen geaccepteerd worden als serieuze gesprekspartner die ertoe doet. Voor de kraanverhuur kan de VVT dit beoordelen en dit begint in elk geval de goede kant uit te gaan. Vooral de nauwe contacten met de FEM zijn waardevol, al was het maar voor de informatie die nu sneller beschikbaar komt en de prioriteit die aan vragen en problemen kan worden gegeven.

Voluntary road inspection scheme for cranes
Binnen de Europese landen bestaat een verschil in het regime bij het inspecteren/keuren van de onderwagen van de kraan. In sommige landen wordt de regelgeving zoals deze geldt bij vrachtwagens gehanteerd, in andere landen wordt de kraan als een geheel aparte categorie beschouwd. Om te beoordelen of er veel verschil is tussen de landen heeft de ESTA een enquête uitgezet. Hieruit kwam naar voren dat voor de meeste landen geldt dat er sprake is van verplicht gestelde inhoudelijke regelgeving aangaande de inspectie van de onderwagen. Alleen Engeland en Nederland hebben een dergelijke nationale kop niet; het is aan de eigenaar om deze inspectie jaarlijks door een deskundig persoon te laten uitvoeren. De ESTA heeft een werkgroep samengesteld en uiteindelijk besloten, gezien het geringe aantal landen zonder inhoudelijke wetgeving, geen Best Practice Guide te maken. De leden van de VVT worden door de VVT geadviseerd de onderwagen goed te onderhouden en de hiervoor opgestelde TIO lijst te gebruiken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de regelgeving en de daarvoor benodigde deskundigheid.

Wind safety workgroup
ESTA heeft in samenwerking met FEM (organisatie van fabrikanten van (o.a.) windturbines een werkgroep opgericht met als taak het samenstellen van een Best Practice Guide voor het transport en de montage van windturbines op land. Hierbij is o.a. gebruik gemaakt van de bevindingen van de Nederlandse richtlijn Kraanopstelplaatsen bij windturbines, zoals door de VVT verstrekt aan de ESTA.

Binnen de ESTA werkgroep is meer aandacht geschonken aan het transportonderdeel, in tegenstelling tot de richtlijn van Nederland, hier komt dit onderdeel maar zijdelings aan bod. De doelstelling van ESTA om in samenwerking met de FEM en o.a. fabrikanten en bouwers van windturbines een Best Practice Guide op te stellen, is inmiddels gerealiseerd. De “Best Practice Guideline for Transport and Construction

of WTG installations” zal in april 2020 op de ESTA vergadering officieel worden gepresenteerd en is daarna beschikbaar op de ESTA en VVT websites.

Normcommissie EN-13000
De ESTA is lid geworden van de normcommissie EN-13000. De VVT heeft ook zitting in deze normcommissie. Er zijn veel onderwerpen binnen de normcommissie besproken, waarbij wordt geprobeerd de voorstellen te spiegelen aan de praktijk om zo onwerkbare voorstellen af te kunnen laten voeren. Door deel te nemen aan deze commissie proberen de ESTA en de VVT invloed te hebben op de besluiten aangaande de inhoud van de norm en de wijze van formuleren daarvan.
De nieuwe versie van de norm is momenteel in concept klaar en ligt vanaf juni 2020 gedurende 6 maanden ter inzage voor commentaar van belanghebbenden. De verwachting is dat de norm medio 2021 zal worden gepubliceerd.

ECOL European Crane Operator Licence
De VVT ondersteund het ECOL initiatief en heeft van aanvang af een plek gehad in de werkgroep die het systeem heeft ingericht. Momenteel hebben wij een zetel in de zogenoemde Expert Committee die het bestuur van de stichting adviseert over aanvullingen of wijzigingen van het opleidings- en examinerings-systeem.

De opleiding heeft inmiddels een EQF classificatie verkregen (EQF 3) en is daarmee op Europees niveau ingeschaald en dus vergelijkbaar met andere opleidingen.
Inmiddels ligt er een overeenkomst van wederzijdse erkenning, waardoor met een ECOL licence een TCVT registratie kan worden verkregen. De stichting ECOL is op dit moment in gesprek met meerdere partijen uit Denemarken, Duitsland, Ierland, Engeland en British Columbia (Canada) voor het ondertekenen van een dergelijke overeenkomst. Er zijn op dit moment gekwalificeerde opleiders en examinatoren in Nederland, Duitsland en Denemarken. De opleiding kan het Engels of in de landstaal worden gevolgd.

Verder besproken in ESTA-verband betreffende kranen:

- Kraanbedrijven zijn vaak afhankelijk van de informatie gegeven door de opdrachtgevers. Door gebrek aan kennis en kunde van de opdrachtgevers is de gegeven informatie niet altijd betrouwbaar of correct. Een opwaartse trend wordt gezien in (bijna) ongevallen hierdoor. De vraag wordt gesteld hoe een veilige werkomgeving te kunnen garanderen voor alle betrokkenen in het werkveld, maar geen extra verantwoordelijkheden te krijgen of risico’s te lopen. Het Safety Topic “Till what extend can we rely on customer information and expertise” stond op de agenda. Ervaringen, ideeën en suggesties werden gedeeld. Belangrijk is dat de opdrachtgevers zich bewust worden van de verantwoordelijkheid die zij dragen. Daarnaast is het belang van goede training en instructies en het sluiten van goede contracten groot.
  De Crane section van ESTA heeft besloten dit onderwerp blijvend onder de aandacht te brengen.

- In het verband van de ICSA (International Crane Stakeholders Assembly) overlegt ESTA met gebruikers en fabrikanten van over de gehele wereld over het harmoniseren van normen voor de constructie en het gebruik van kranen.
  De VVT onderkent hiervan het belang in verband met de invloed die een wereldwijde harmonisatie heeft op de restwaarde van gebruikte machines. Inmiddels heeft het overleg binnen de ICSA ertoe geleid dat de EN 13000 norm ook in Australië wordt gehanteerd. Er wordt gewerkt aan een erkenning door de Verenigde Staten. Daarnaast heeft ICSA een drietal guidelines gepubliceerd voor het gebruik van kranen en wordt momenteel gewerkt aan een guideline voor het gebruik van mobile kranen op pontons.

De ESTA vergadert tweemaal per jaar met de kraan- en transport secties en het algemeen bestuur, waarbij één vergadering wordt gecombineerd met de ESTA Awards and Dinner party, het netwerkevent van de ESTA.

Inzet

ESTA Awards 2019
De ESTA Awards 2019 hebben op 11 april 2019 plaatsgevonden. Onder de winnaars bevinden zich drie leden van de VVT; Sarens B.V., Mammoet Europe B.V. en Wagenborg B.V. en het VVT geassocieerde bedrijf Spierings Mobile Cranes. Hieronder treft u de gehele lijst met winnaars;

Telescoopkranen > 120t
Sarens B.V. (Nederland)

Telescoopkranen < 120t
Mammoet Europe B.V. (Nederland)

Kranen met vakwerkgiek
Mammoet Europe B.V. (Nederland)

Transport
A. Trailer en lading <120t
Heavy Load Service (Nederland)

B. Trailer en lading >120t
Fagioli (Italië)

Gecombineerde Technieken
Sarens B.V. (Nederland)

Veiligheid
Liebherr-Werk Ehingen (Duitsland)

Innovatie eindgebruiker
Wagenborg B.V. (Nederland)

Innovatie Fabrikant
Spierings Mobile Cranes (Nederland)

SPMT
Fagioli (Italië)

Bron: ESTA, 29 april 2019

Bijlagen

Bijlage 1 Jaarverslag 2019

Overzicht bestuur en commissies, ultimo december 2019

Bestuur	**Datum van aftreden**
(dagelijks bestuur):	
dhr. M.J. Kroes (aftr. vz.)	31-12-2019
dhr. P.H.P. Sierat (aantr. vz.)	31-12-2022
dhr. F.J.E. van Schaijik (aftr. secr.)	31-12-2019
dhr. E.H. Kroes (aantr. secr.)	31-12-2022
dhr. R.A. Alferink (penningmeester)	31-12-2021
dhr. G. van de Werken	31-12-2021
dhr. G.J.C.T. Bastiaansen (aantr. lid)	31-12-2022
(overige bestuursleden en regiovoorzitters):	
dhr. M. Broekhuizen	31-12-2020
dhr. B.P.S. Bruijsten	31-12-2022
dhr. M.T. Blom	31-12-2020
dhr. A. Haegens	31-12-2020
dhr. R.A. Nederhoff	31-12-2022
dhr. R. Kerstens	31-12-2021

Technische commissie
dhr. W.P.J. van Beuningen (voorzitter)
dhr. P.W.J. van den Berg
dhr. W. Biezenaar
dhr. R. Blom
dhr. E. Bruintjes
dhr. A. Deij
dhr. M. Eggink
dhr. B. Gruijthuijzen
dhr. G. van de Ven
dhr. R. van der Heide
dhr. A. van de Heuvel
dhr. H. van Hunnik
dhr. M. Kielstra
dhr. M.S. van Klaarbergen
dhr. L.G.A.M. Verhagen
dhr. R.C. Vermeulen

Arbocommissie
dhr. R. Hordijk (voorzitter)
dhr. P.W.J. van den Berg (secretaris)
dhr. S. Bogaard
dhr. R. van den Broek
mw. J. Bruintjes
dhr. T. Hamers
dhr. J.W.C. Kloosterboer
dhr. K. Hoefsloot
dhr. P.W. Lieverse
dhr. E. Schippers
mw. G. Maes
dhr. M. Staring
dhr. L.G.A.M. Verhagen

Opleidingscommissie
dhr. L.G.A.M. Verhagen (voorzitter/secretaris)
mw. S.J.G. van Zandvoort (notulist)
dhr. S.K. Boerema
dhr. J.C. Bos
dhr. M. Broekhuizen
dhr. R.E.J. van Gessel
dhr. P. Grootenboer
dhr. J. van Oers
dhr. A.R. van der Pers
dhr. J.M. van Rijn
dhr. M. Staring
mw. P. van Zon

Railoverleg (ad hoc)
dhr. S.K. Boerema (voorzitter)
dhr. L.G.A.M. Verhagen (secretaris)
dhr. P.C.A.M. Berende
dhr. J.M.A. Schuurmans

Sociale commissie
dhr. M.J. Kroes (voorzitter)
dhr. L.G.A.M. Verhagen (secretaris)
mw. A.J.T.E. van der Heijden (notulist)
mw. F. de Haan
dhr. H.A.J. van Heugten
dhr. T. van den Akker
dhr. P.T. Sprangers
dhr. P. Stollenga
dhr. M.D. Vooijs
dhr. G.J. van de Werken
dhr. E.H. van de Kop

Kascommissie
dhr. M.C. Winder
dhr. T. Duijvestein
dhr. F. Meijer

Commissie Hoogwerkers
dhr. R.A. Nederhoff (voorzitter)
dhr. L.G.A.M. Verhagen (secretaris)

Bedrijfseconomisch adviseur
dhr. A.W.J. (Ad) van Kuijk

Juridisch adviseur
mw. mr. R.J.E. Reidinga

Hijstechnisch adviseur
Dhr. W. Ormel

Bijlage 2 Jaarverslag 2019

Ledenbestand

Mutaties leden
De VVT heeft ultimo december 2019 166 leden.

Tegenover 11 als nieuw lid ingeschreven bedrijven staat een ledenverlies van 7 bedrijven.

De 7 bedrijven die opgezegd hebben:
- Biemond en van Pelt b.v.
- BV Kraanverhuurbedrijf BKF
- Bouwbedrijf Bonteman/GBG Verhuur
- Jozef Hermans b.v.
- Kuiphuis-Blansjaar b.v.
- J. Zwagerman International b.v.
- Van der Wees b.v.

De 11 bedrijven die toegetreden zijn:
- De Vries Allround Service
- Verbeek Speciaal Transport b.v.
- Gerritsen Group b.v.
- Martens Best b.v.
- Louis Huys Speciaaltransport en Kraanverhuur b.v.
- C. Zwagerman Exploitatie b.v.
- Kraanverhuur Tholen v.o.f.
- Kraanbedrijf Hendrik Uildriks b.v.
- Crane Concept b.v.
- Transportbedrijf Bosch-Hedel b.v.
- Kraanverhuur Wienen

Bijlage 3 Jaarverslag 2019

Samenstelling machinepark leden

Over de samenstelling van het machinepark ultimo december 2019, is het volgende overzicht te geven:

	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal bedrijven	**170**	**159**	**161**	**162**	**166**
Mobiele telescoopkranen	960	965	970	1003	1017
Ongekentekende terreinkranen	18	10	12	13	16
Rupskranen	138	137	157	154	159
Mobiele torenkranen	423	429	422	489	507
Verreikers	88	100	103	102	100
Autolaadkranen	191	192	202	203	233
Exceptioneel transport	273	266	295	295	337
Hoogwerkers	119	102	115	135	137
Vaste torenkranen	2	0	0	0	1
Railgebonden kranen (KROL)	63	80	77	31	21
Totaal	**2275**	**2281**	**2353**	**2425**	**2528**

Bijlage 4 Jaarverslag 2019

Overzicht bedrijfsomvang gerelateerd aan het aantal kranen in 2019

			Cumulatief	
Aantal kranen	**Aantal bedrijven**	**Totaal aantal kranen**	**Aantal bedrijven**	**Aantal kranen**
1	32	32	32	32
2	19	38	51	70
3	8	24	59	94
4	8	32	67	126
5	3	15	70	141
6	5	30	75	171
7	4	28	79	199
8	2	16	81	215
9	2	18	83	233
10	7	70	90	303
11	3	33	93	336
12	8	96	101	432
13	4	52	105	484
14	5	70	110	554
16	3	48	113	602
17	1	17	114	619
18	1	18	115	637
19	2	38	117	675
20	1	20	118	695
22	1	22	119	717
24	1	24	120	741
25	1	25	121	766
29	2	58	123	824
30	1	30	124	854
31	1	31	125	885
36	1	36	126	921
39	2	78	128	999
47	1	47	129	1046
52	1	52	130	1098
55	1	55	131	1153
60	1	60	132	1213
68	1	68	133	1281
70	1	70	134	1351
71	1	71	135	1422
93	1	93	136	1515
98	1	98	137	1613
186	1	186	138	1799

Het cumulatief aantal kranen in 2018 bedroeg 1761. In 2017 bedroeg het aantal kranen 1644.

Bijlage 5 Jaarverslag 2019

Overzicht bedrijfsomvang 2015 tot en met 2019

	Aantal bedrijven					Cumulatief				
aantal kranen	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
1	32	28	28	30	32	32	28	28	30	32
2	21	14	15	18	19	53	42	43	48	51
3	12	12	11	9	8	65	54	54	57	59
4	7	7	8	9	8	72	61	62	66	67
5	4	3	2	1	3	76	64	64	67	70
6	7	8	6	5	5	83	72	70	72	75
7	5	2	4	5	4	88	74	74	77	79
8	5	6	4	3	2	93	80	78	80	81
9	6	4	5	3	2	99	84	83	83	83
10	6	5	6	4	7	105	89	89	87	90
11	2	4	3	6	3	107	93	92	93	93
12	2	4	7	6	8	109	97	99	99	101
13	5	3	3	6	4	114	100	102	105	105
14	2	2	3	2	5	116	102	105	107	110
15	2	2	1	0	0	118	104	106	107	110
16	0	1	2	4	3	118	105	108	111	113
17	1	1	1	2	1	119	106	109	113	114
18	2	1	1	0	1	121	107	110	113	115
19	3	2	1	1	2	124	109	111	114	117
20	0	1	1	2	1	124	110	112	116	118
21	0	0	0	0	0	124	110	112	116	118
22	0	1	1	1	1	124	111	113	117	119
23	0	0	1	0	0	124	111	114	117	119
24	1	0	0	0	1	125	111	114	117	120
25	1	2	0	0	1	126	113	114	117	121
26	0	1	2	2	0	126	114	116	119	121
27	0	0	0	1	0	126	114	116	120	121
28	1	0	1	1	0	127	114	117	121	121
29	0	1	1	1	2	127	115	118	122	123
30	0	0	0	0	1	127	115	118	122	124
31	2	1	1	1	1	129	116	119	123	125
32	0	0	0	0	0	129	116	119	123	125
33	0	0	0	0	0	129	116	119	123	125
34	2	1	0	1	0	131	117	119	124	125
35 of meer	11	12	13	12	13	142	129	132	136	138

Bijlage 6 Jaarverslag 2019

Representatie

De vereniging was per 31 december 2019 in de volgende, externe, instellingen c.q. commissies door één of meer personen vertegenwoordigd:

	Activiteit	
♦	Stichting Educatie Verticaal Transportbranche (SEVT), samenstelling bestuur	M.J. Kroes (vz.), F.J.E. van Schaijik (secr.), R.A. Alferink (penn.), G. van de Werken, E.H. Kroes
♦	Stichting Educatie Verticaal Transportbranche (SEVT), directie	L.G.A.M. Verhagen
♦	Stichting Opleiding en Ontwikkelingsfonds voor het Beroepsgoederenvervoer (SOOB), bestuurslid	L.G.A.M. Verhagen
♦	Arbeidsvoorwaardenoverleg CAO beroepsgoederenvervoer en de verhuur van mobiele kranen	L.G.A.M. Verhagen
♦	STL, lid Raad van Toezicht	L.G.A.M. Verhagen
♦	SSVV, bestuurslid	L.G.A.M. Verhagen
♦	Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf (SCK), samenstelling bestuur	M.J. Kroes (penn.), J.Th.M. Saan (vz.) L.G.A.M. Verhagen (secr.)
♦	Stichting Toezicht Certificatieschema Verticaal Transport (TCVT): o Bestuur o Dagelijks bestuur o Centraal College van Deskundigen o Werkkamer 4 vakbekwaamheid machinisten o Werkkamer 3keuren van mobiele kranen o Werkkamer 1 keuren en beproeven van hijsgereedschappen o Werkkamer 5 keuren van railinframachines o Centrale examencommissie werkkamer 4 o Centrale examencommissie werkkamer 1	 E.H. Kroes (lid) M.J. Kroes (penn.) C.D.A. van Unen, L.G.A.M. Verhagen P.W.J. van den Berg C.D.A.van Unen(vz.), P.W.J.van den Berg M. van Klaarbergen, M. van der Molen S.K. Boerema, P.C.A.M. Berende P.W.J. van den Berg P.W.J. van den Berg
♦	TLN, lid Sociale commissie	L.G.A.M. Verhagen
♦	Overlegraad Transport en Logistiek	L.G.A.M. Verhagen
♦	TLN deelmarkt exceptioneel transport, bestuurslid	L.G.A.M. Verhagen (toehoorder)
♦	Overlegorgaan centralisatie ontheffingverlening (OCOV)	Gerke Kleinsmit
♦	ESTA o Dagelijks bestuur (Board of Directors) o Bestuur (General Board) o Section Cranes o Werkgroep ECOL	 W. van Noort (vz. SC) L.G.A.M. Verhagen (lid), vacature W. van Noort (vz.), L.G.A.M. Verhagen, P.W.J.van den Berg L.G.A.M. Verhagen
♦	Werkgroep mobiele kranen CEN TC 147 WGP11 (EN 13000)	P.W.J. van den Berg en H. Kamp
♦	Vereniging VNO-NCW: o Bestuur o Directeurenoverleg o Commissie Arbowet o Commissie Beroepsonderwijs Nederland (CBON) o Commissie Normalisatie en Certificatie o Platform Woningmarkt en bouw o Werkgroep Machinerichtlijn	 M.J. Kroes L.G.A.M. Verhagen L.G.A.M. Verhagen (agendalid) L.G.A.M. Verhagen (agendalid) L.G.A.M. Verhagen (agendalid) L.G.A.M. Verhagen (agendalid) P.W.J. van den Berg
♦	TON magazine, lid Raad van Toezicht	L.G.A.M. Verhagen
♦	TON magazine, lid redactieraad	A.J.T.E van der Heijden - van de Laak
♦	SSVV waarborgcommissie hoogwerker, heftruck, verreiker, vvl	P.W.J. van den Berg
♦	Centrale examencommissie TCVT	P.W.J. van den Berg
♦	XY Masterclass, lid College van Deskundigen	L.G.A.M. Verhagen
♦	Aboma certificering, lid College van Deskundigen	L.G.A.M. Verhagen (vz.)
♦	Aboma, lid Raad van Commissarissen	A.G. Klijn
♦	Sectoroverleg SBB sectorraad gebouwde omgeving en techniek	L.G.A.M. Verhagen
♦	Sectoroverleg SBB sectorraad mobiliteit, transport, maritieme, luchtvaart	L.G.A.M. Verhagen

Bijlage 7 Jaarverslag 2019

Jaaroverzicht 2019 van de Technische commissie

In de Technische commissie zitten vertegenwoordigers van verschillende kraanverhuurbedrijven (leden) en geassocieerde bedrijven. De leden vertegenwoordigen de achterban van de branchevereniging. De Technische commissie adviseert het bestuur en heeft o.a. als doel om een invulling te geven aan techniek van kranen en bijbehorende hijsgereedschappen. Verder worden zaken uitgezocht ten behoeve van alle leden. Bovendien is de commissievergadering een ideaal gremium om ervaringen uit te wisselen en elkaar informeel te raadplegen over allerlei technische onderwerpen.

In de Technische commissie behandelde onderwerpen:

- Klachten over kranen/verreikers.
- Aanpassing TCVT-schema keuring kranen W03-01.
- Discussie APK-systeem keuren (onderwagen) kranen.
- EN 13000.
- Keuren hijsblokken.
- Verslagen TCVT-werkkamer 1, keuring hijs- en hefgereedschap.
- Verslagen TCVT-werkkamer 3, keuring kranen.
- Beleidsplan 2019-2022.

De Technische commissie heeft in het verslagjaar tweemaal vergaderd.

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

Klachten over kranen/verreikers
De Technische commissie bespreekt klachten over kranen of verreikers om te kijken of er sprake kan zijn van collectieve problemen. Vervolgens kan men besluiten om het bestuur te adviseren om dit op te pakken vanuit de branchevereniging en hoe men dit effectief zou kunnen doen. In 2019 is het grootste probleem storingen aan de AdBlue motoren (boven- en onderwagen), ook met motoren waar een voorwaarschuwing op zit. Dit kan onveilige situaties opleveren in de bovenwagen tijdens hijswerkzaamheden. Voor materieeleigenaren is het dan belangrijk om bij fabrikanten na te vragen hoe zij de risico's hebben ingeschat en om na te gaan hoe zij daarin hebben voorzien in de gebruiksaanwijzing van de kraan. Echter blijkt uit de praktijk dat motorstoringen met AdBlue drastisch verminderen wanneer er een additief aan wordt toegevoegd.

Keuringsschema W03-01
Het keuringschema betreft de wettelijke verplichting tot het keuren van hijskranen, op basis van het Warenwetbesluit Machines. Bij de aanpassing van dit document zijn de leden van het CCvD TCVT, de leden van werkkamer 3 van de TCVT en vertegenwoordiging van de CBI's betrokken geweest.

Er is een nieuw keuringsschema hijskranen (W03-01) opgesteld, dat is goedgekeurd door RvA. Door de vertraging van de goedkeuring op het schema door RvA is de controle op de lieren met een jaar uitgesteld naar 2021. De discussie op dit onderwerp over de uitvoering is nog lopende met werkkamer 3 en de fabrikanten, wordt vervolgd.

Discussie APK-systeem keuren (onderwagen) kranen
Hiervoor heeft de ESTA een werkgroep opgericht, In de werkgroep waar verschillende ESTA-leden aan deelnemen worden de verschillen per land in kaart gebracht (NL-ENG-IRL-BE). Ieder Europees land volgt de richtlijn 2009/40/EC en 2014/45/EU, behalve Engeland en Nederland. In Nederland hebben we een uitzondering op ZZ-gekentekende voertuigen en werktuigen, waardoor deze niet APK-plichtig zijn, maar onder een andere wettelijke keuring vallen. Bij de keuring van mobiele kranen wordt dus niet specifiek de onderwagen gekeurd en de RDW heeft voorlopig voor de komende drie jaar aangegeven er geen belang in te zien om hier een aparte keuring voor te schrijven.

Keuring onderwagen TIO-lijst
De VVT heeft een inspectielijst TIO (Technische Inspectie Onderwagen) ontwikkeld en verspreid onder de leden. In de ESTA-werkgroep is deze TIO-lijst bekeken en is men tot de conclusie gekomen dat deze voldoet aan het gestelde in de richtlijnen. Wanneer men met de mobiele kraan naar het buitenland gaat moet men wel kunnen overleggen dat de onderwagen is gekeurd. Hiervoor kan men de TIO-lijst van de VVT gebruiken.

EN 13000
Er zijn geen grote verschillen omtrent EN13000:2010 en EN13000 draft versie 6, het belangrijkste onderwerp is besproken in de Technische Commissie, namelijk ‘ballast beveiliging’. De kranen moeten volgens de nieuwe norm indicatoren hebben die de invoer van de machinist controleert. Hierdoor moet het achterovervallen van kranen door verkeerde configuratie worden voorkomen. Wordt vervolgd in 2020.

Keuren hijsblokken
Naar aanleiding van de discussie in werkkamer 3 over afkeur haken bij 3% vervorming i.p.v. 10%, wat opgenomen is in het keuringsschema W03-01, wordt er aan de commissie een vraag voorgelegd.

Het gaat hier om 3% vervorming en 10% slijtage, echter, dit zijn wezenlijk verschillende onderwerpen. De gebruiksaanwijzing van de fabrikant is leidend én van belang is onder welke norm de haak is vervaardigd. De vraag aan de leden van de Technische Commissie omtrent het trekken aan een hijsblok (proefbelasting 200%) is of zij de gedachtegang delen, namelijk dat een haak met schroefdraad bevestigd in het hijsblok, niet geschikt is voor keuring middels een proefbelasting (trekken).

De leden van de Technische Commissie zijn van mening dat hierdoor beschadigingen ontstaan aan de schroefdraad, waardoor er speling ontstaat en de haak los kan komen uit het hijsblok. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen blokken vast bij een hijskraan en wisselblokken. Blokken vast bij een hijskraan: blokken met haak vast behorend bij de hijskraan worden gekeurd volgens W03-01, door een CBI. Hierbij is keuringspunt 0901 met toelichting van W03-01 van toepassing. Blokken wisselend over verschillende hijskranen: blokken met haak, wisselend over meerdere hijskranen, kunnen worden gekeurd volgens TCVT-certificatieschema W01-01 (bijlage 1.2.2) door een TCVT keurmeester met W01-02 certificaat of door een deskundig persoon zoals vermeld in de wet- en regelgeving.

Bijlage 8 Jaarverslag 2019

Jaaroverzicht 2018 van de Arbocommissie

De VVT heeft een Arbocommissie die het bestuur adviseert. In de Arbocommissie zitten vertegenwoordigers van verschillende kraanverhuurbedrijven (leden). Zij vertegenwoordigen de achterban van de branchevereniging. De Arbocommissie heeft als doel het neerzetten van een standaard (w.o. de Arbocatalogus) op het gebied van veiligheid en arbeidsomstandigheden voor het werken met en bij kranen. Verder worden zaken uitgezocht ten behoeve van alle leden. Daarnaast is de commissie-vergadering een ideaal middel om ervaringen uit te wisselen en elkaar informeel te raadplegen over allerlei Arbo-onderwerpen.

In de Arbocommissie behandelde onderwerpen:

- Werkgroep richtlijn mobiele kraan.
- Aanpassingen inzet werkbak.
- Aanpassing en goedkeuring branche-RI&E Verticaal Transport.
- Rol aanpikker d.m.v schema persoonscertificatie TCVT.
- Toevoegen omgevingsfactoren schema (toren)kraan.
- Opname bouwspraak in de GPI.
- Werkinstructie omgang Chroom-6.
- Stabiliteit ondergrondse waterfiltratiekratten.

De Arbocommissie heeft in het verslagjaar tweemaal vergaderd.

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

Werkgroep richtlijn mobiele kraan
De richtlijn is een brondocument over wet- en regelgeving en de stand der wetenschap en professionele dienstverlening voor mobiele kranen. Dit wordt de bron voor gezamenlijke afspraken en op te stellen werkinstructies waarin alle staande richtlijnen van de VVT samenkomen. De richtlijn mobiele kranen wordt ontwikkeld door de werkgroep bestaande uit alle Arbocommissieleden. De heer Wouter Ormel is gevraagd om de richtlijn voor de VVT op te stellen en begeleidt het proces. De werkgroep is eenmaal separaat bijeengekomen in 2019 en heeft door middel van regelmatige e-mailconsultatie de stukken ter beoordeling en afstemming doorgenomen.

De richtlijn is besproken in de regiovergaderingen. Begin 2020 worden consultatiebijeenkomsten georganiseerd voor de leden.

Afstemming met andere partijen blijft heel belangrijk, de richtlijn is gedeeld met het ministerie van SZW (ISZW) en de KOMAT. Er volgt nog een consultatie met Bouwend Nederland (KOMAT) en de uitkomst hiervan wordt besproken in de Arbocommissie. Medio 2020 wordt de richtlijn binnen de VVT uitgebracht.

Aanpassingen inzet werkbak
Het ministerie SZW is voornemens de wet rondom de inzet van een werkbak aan te passen. In juni 2019 heeft de Raad van State het voorstel tot aanpassing van artikel 7.23d uit het Arbobesluit aangenomen. Hiermee heeft het ministerie SZW de goedkeuring om de wetswijziging invoeren.

Tegelijkertijd heeft de eerste kamer een wetsvoorstel verworpen dat tot een verbod op asbesthoudende daken moest leiden. Deze wet was een van de twee aanleidingen die door het ministerie werden gegeven als noodzaak om de wet rondom de inzet van een werkbak aan te passen. Daarnaast heeft de VVT een analyse gemaakt over de risico’s van het werken met een werkbak. De uitkomst van deze analyse was dat de risico’s door het ministerie veel te hoog zijn weergegeven en dat hiermee volgens de VVT ook de tweede aanleiding en noodzaak is komen te vervallen.

Op basis van het vervallen van een noodzaak tot aanpassing van de wet, heeft de VVT in samenwerking met Bouwend Nederland en Veras een gesprek met het ministerie afgedwongen. En hebben er in augustus en oktober verschillende gesprekken plaatsgevonden met het ministerie.

Hierbij heeft de VVT een voorstel gedaan om een apart wetsartikel te maken voor de inzet van een werkplatform bij asbestsanering werkzaamheden en het huidige artikel 7.23d ongewijzigd te houden.

Aansluitend is een voorstel gedaan tot aanpassing van de Arbocatalogus om, waar mogelijk, de veiligheid voor de werknemer bij het werken op hoogte vanuit een werkbak te vergroten.
De aanpassing van de wet is door het ministerie uitgesteld tot 1 juli 2020 en in januari 2020 vindt er een terugkoppeling plaats over de definitieve invulling van het voorstel tot aanpassing van artikel 7.23d.

Aanpassing en goedkeuring Branche RI&E
De branche RI&E Verticaal Transport wordt door STL bekrachtigd, door een kerndeskundige, en aangemeld en geregistreerd bij het Steunpunt RI&E. Eind april is de RI&E getoetst door Steunpunt RI&E.nl en voor 3 jaar goedgekeurd. Bedrijven t/m 25 medewerkers kunnen deze RI&E gebruiken. Grotere bedrijven kunnen dit ook, maar zijn verplicht hun RI&E dan nog te laten toetsen door een kerndeskundige (bijvoorbeeld een HVK'er). Een lichte toetsing volstaat in dat geval.

De belangrijkste wijzigingen zijn de toevoeging van de psychosociale arbeidsrisico's, een aanvulling op speciaal transport en een aanvulling op het transportgedeelte. Vanwege de overlap tussen OHSAS en VCA is er bewust voor gekozen beide in de RI&E voor 2019 te laten staan en in 2020 bij de herziening dit om te klappen.

Bijlage 9 Jaarverslag 2019

Jaaroverzicht 2019 van de Opleidingscommissie

De VVT heeft een Opleidingscommissie die het bestuur adviseert. In de Opleidingscommissie zitten vertegenwoordigers van verschillende kraanverhuurbedrijven (leden), opleiders uit de sector (geassocieerde bedrijven) en externe deskundigen (sectorinstituut). Zij vertegenwoordigen de achterban van de branchevereniging. De Opleidingscommissie heeft als doel het onderhouden van de opleidingskolom verticaal transport en het adviseren van het bestuur aangaande het te voeren beleid aangaande opleiden en certificeren in de sector. In de vergaderingen worden ook problemen waar leden in de praktijk tegen aanlopen besproken.

In de Opleidingscommissie behandelde onderwerpen:

- TCVT-persoonscertificatie en -examinering.
- Aanslaan van lasten in de bouw, schema aanpikker bouw W04-09.
- Project Branchekwalificatiestructuur (BKS).
- ESTA ECOL-project.
- Opleidingsloket SOOB.
- Beleidsplan 2020-2023.

De Opleidingscommissie heeft in het verslagjaar driemaal vergaderd.

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

TCVT-persoonscertificatie en -examinering
De uitwerking en invulling van een nieuw certificatiesysteem (in het kader van de stelselwijziging 2015) geënt op certificeren door registratie heeft een verdere voortgang in 2019. De stichting TCVT RA heeft als taak de routing die leidt naar registratie uit te voeren. De uitwerking en invulling wordt vorm gegeven op basis van de norm ISO 17024, om waarborging van het wettelijk kader te bewerkstelligen.

Het TCVT certificaat zal worden vervangen door een pas met daarop digitaal opgeslagen biometrische- en persoonsgegevens in het kader van identificatie. De pas wordt uitgegeven door Secure Logistics en gaat in op het moment dat het “oude TCPR-boekje” verloopt.

De VVT maakt zich druk over de kosten en administratieve lasten die hiermee worden geïntroduceerd. Bovendien wordt de communicatie vanuit TVCT RA als bijzonder slecht ervaren. Wordt vervolgd.

Per 1-1-2020 is de omzetting naar een gelijk certificaat voor zowel de TK als de MTK definitief. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat torenkraanmachinisten dan een registratie krijgen voor mobiele torenkraan. Zonder aanvullende instructie kan dat wellicht leiden tot gevaarlijke situaties. De VVT heeft informatie gepubliceerd over de noodzaak voor het geven van een machinegerichte instructie. Dit is een Arbowettelijke verplichting en hoeft derhalve niet aanvullend door de TCVT te worden geregeld. Rijvaardigheid en medische geschiktheid worden geborgd middels het hebben van een geldig C-rijbewijs. Opleiders zullen naar verwachting aanbod voor deze instructies gaan verzorgen.

Aanslaan van lasten in de bouw, TCVT schema aanpikker bouw W04-09
Naast het schema W4-08 voor de hijsbegeleider is ook het schema W04-09 aanpikker bouw geïmplementeerd.

De Aanpikker Bouw assisteert bij hijswerkzaamheden met een hijskraan op de bouwplaats. De vakbekwaamheid van de aanpikker bouw betreft onder dit certificatieschema het aanslaan en afpikken van lasten, het begeleiden van lasten en het geven van signalen en aanwijzingen aan de machinist van de hijskraan, op de bouwplaats. Hiermee is de inhoud van dit certificatieschema minder uitgebreid dan het TCVT certificatieschema Hijsbegeleider (W04- 08) en sluit dit beter aan op het kwalificeren van de aanpikker in de bouw in relatie tot zijn werkzaamheden (mede bezien het competentieniveau).

Project Branchekwalificatiestructuur (BKS)
Een branchekwalificatiestructuur is een methode om kennis, kunde en vaardigheden van een beroep inzichtelijk te maken en te beoordelen. De branche is eigenaar en geeft invulling aan wat wordt verstaan onder vakbekwaamheid en professionalisering.

Dit systeem biedt de mogelijkheid om aan de hand van uitgebreidere praktijkregistratie (werkend leren) te voldoen aan de hercertificatie-eisen van de TCVT. Hiermee wordt het mogelijk om de ervaringen vanuit de praktijk te kwalificeren en te waarderen bij eventuele nascholing en kwalificatie van de vakbekwaamheid van de werknemers. Het doel is het ontwikkelen van een BKS en de beroepskwalificaties te laten indelen volgens NLQF-structuur met EVC erin geïmplementeerd. Uiteindelijk is het streven naar een gelijkwaardig diploma op MBO- niveau.

Het branche kwalificatie profiel (BCP) geeft weer wat een vakvolwassen beroepsbeoefenaar moet kennen en kunnen. Dit kan worden gebruikt om vakbekwaamheid te monitoren, te ontwikkelen en als basis voor periodieke beoordeling, toetsing of scholing.

Het BCP machinist mobiele kraan wordt als basis gebruikt om instructies op te stellen met zowel het doel leren in de praktijk mogelijk te maken als ook het opbouwen van een portfolio ten behoeve van de TCVT hercertificatie. Het uiteindelijke streven is om de instructies in digitale vorm aan te bieden. Het BCP mobiele kraan is inhoudelijk uitgewerkt en besproken in de opleidingscommissie. Onder meer het CE-rijbewijs en CODE 95 zijn verplicht gesteld en zijn daarmee een beroepseis. Het BCP Machinist Mobiele kraan wordt ondergebracht in het kwalificatiedossier. Dit BCP is vastgesteld in de Overlegraad T&L.

Het BCP Meewerkend Voorman wordt volgens het model van het BCP Machinist Mobiele Kraan opgesteld. BeSpeak gebruikt dit dossier om de cursus Meewerkend voorman te herijken. XY-Masterclass, het onafhankelijke examenbureau wat de examens voor de cursus Meewerkend voorman geeft, gebruikt dit BCP als basis voor het opstellen van de examens.

ESTA ECOL-project
ECOL is een zelfstandige en operationele stichting geworden, dhr. E. Kroes en dhr. L. Verhagen zijn lid van de Board of Experts van ECOL namens de VVT.

Het ECOL-project is een initiatief dat door de VVT is ingezet via de ESTA, de Europese koepelorganisatie voor brancheverenigingen van kraanverhuurders en exceptioneel transportbedrijven.

ECOL staat voor European Crane Operators Licence, bedoeld om in Europa een stevige basis te leggen voor vakmanschap van machinisten van hijskranen. Eisen aan opleiding en vakmanschap verschillen enorm tussen de landen in Europa. Veel landen hebben geen of een gebrekkige opleiding. Nederland daarentegen kent een wettelijke verplichting tot certificering die alleen behaald kan worden na een gedegen opleiding. De Europese dienstenrichtlijn bepaalt dat werknemers uit andere EU-landen tegen een lager niveau te werk gesteld mogen worden in landen waar regels gelden voor vakmanschap. Omdat de kraanverhuursector op Europees niveau in de ESTA het eens is geworden dat kranen moeten worden bediend door vakmensen, is de ESTA het ECOL-project gestart. Het niveau van het ECOL-certificaat is hoog; het voldoet volledig aan het Nederlandse niveau, dat in Europa bekend staat als hoog.

De ESTA is op 28 augustus 2013 gestart met het ECOL-project met als doel het realiseren van een Europees certificaat van vakbekwaamheid voor kraanmachinisten. In 2019 is formeel het eerste Mutual Recognition Agreement tot stand gekomen tussen TCVT en ECOL. Hiermee is het mogelijk om het ECOL certificaat te verkrijgen door middel van een opleiding of erkenning van gelijkwaardigheid onder bepaalde voorwaarden van ervaring en opleiding.

Het doel is dat alle EU landen, en inmiddels ook Canada in het kader van het CETA-akkoord tussen Canada en de EU, het ECOL certificaat gaan erkennen dan wel gaan zien als voldoende invulling van het begrip deskundigheid voor het bedienen van een mobiele kraan. In 2020 wordt verwacht dat het Mutual Recognition Agreement met Canada wordt ondertekend.

Bijlage 10 Jaarverslag 2019

Jaaroverzicht 2019 van de Sociale commissie

De VVT heeft een Sociale commissie die het bestuur adviseert. In de Sociale commissie zitten vertegenwoordigers van verschillende kraanverhuurbedrijven (leden) uit de sector die belang hebben bij het afsluiten van een arbeidsvoorwaarden cao en goed personeelsbeleid dat past bij de behoeften van de sector. Zij vertegenwoordigen de achterban van de branchevereniging. Er wordt tevens nauw samengewerkt met TLN waarmee de VVT samen de bedrijfstakregelingen afspreekt en onderhandelt met de vakbonden in de sector: FNV, CNV en De Unie. Het doel is het bespreken van eisen en wensen rondom aanpassingen in de bedrijfstakregelingen zoals arbeidsvoorwaarden cao, SOOB cao, bedrijfstakpensioenfonds, maar ook van het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL).

In de Sociale commissie behandelde onderwerpen:
- Loon bij vakantie/waarde vakantiedag.
- Pensioenfonds Vervoer.
- Wet ketenaansprakelijkheid / Inlenersaansprakelijkheid.
- Voorbereidingen op aanpassing van de TLN/VVT arbeidsvoorwaarden cao.
- Onderhandelingen TLN/VVT arbeidsvoorwaarden cao.

De Sociale commissie heeft in het verslagjaar tweemaal vergaderd.

Nadere toelichting op het onderwerp:

Loon bij vakantie/waarde vakantiedag
Zie hoofdstuk Sociale zaken van het jaarverslag.

Pensioenfonds Vervoer
Besproken wordt de actuele situatie van het fonds en de dekkingsbijdrage van de premie. Geconcludeerd wordt dat de pensioenpremie de komende jaren zeker niet zal gaan dalen.

Wet ketenaansprakelijkheid/Inlenersaansprakelijkheid
Is de Wka/inlenersaansprakelijkheid nu wel of niet van toepassing op kraanverhuurbedrijven? Daarbij is ook de vraag gesteld om dit in relatie tot de AVG te onderzoeken. Wat mag wel conform AVG inzake het aanleveren van werknemersgegevens en wat mag niet?

Het betreft complexe materie en de VVT heeft dit jaren geleden ook al in onderzoek gehad. In principe heeft de VVT gecommuniceerd dat de ketenaansprakelijkheidsregeling niet van toepassing is op kraanverhuurbedrijven: *Wanneer een kraan wordt ingehuurd voor het verplaatsen van lasten is er geen sprake van werkzaamheden van stoffelijke aard maar van vervoer; er wordt niets stoffelijks “geproduceerd”. Daarom stellen wij dat wanneer een kraan op urenbasis wordt ingehuurd voor het verrichten van hijswerkzaamheden, ofwel het werken onder regie, kraanverhuur niet onder de WKA valt.*

Echter, in de praktijk wordt deze uitleg vaak niet geaccepteerd door de opdrachtgevers. Het brengt voor de kraanverhuurbedrijven een extra administratieve last met zich mee, waarbij het ook kan voorkomen dat facturen onbetaald blijven zolang het kraanverhuurbedrijf niet de uitgevraagde gegevens doorzet naar de opdrachtgever.

Besloten wordt om dit nogmaals juridisch goed te laten uitzoeken. Wordt vervolgd.

Arbeidsvoorwaardenoverleg gaat van start
In overleg met de sociale commissie worden de wensen van de VVT geformuleerd. Deze worden afgestemd met TLN, die hetzelfde doet met hun sociale commissie. Op deze wijze kunnen de besturen van TLN en VVT beslissen over het mandaat van de TLN/VVT onderhandelingsdelegatie. De voorstellen van de vakbonden worden besproken en daarover wordt geadviseerd naar het bestuur.

TLN/VVT en de vakbonden hebben afgesproken op 21 januari 2020 het overleg te vervolgen

Eventuele berichten om te gebruiken als inzet:

TCVT RA: de toekomst van de persoonscertificering

De wettelijke overgang via een AMvB voor machinisten van Certificeren naar Registreren is door SZW verschoven van 1 januari 2019 naar 1 juli 2019. Tot die tijd blijft de huidige certificatieregeling van toepassing.

Dit betekent dat de volgende zaken per 1 juli 2019 in werking zullen treden* :

- TCVT RA is wettelijk geactiveerd;
- Aangepaste vorm van examinering (nieuwe theorie- en praktijkopdrachten);
- Verplichting van praktijkexaminering door gecertificeerde examinatoren;
- Vervanging van het TCVT-boekje door een digitale pas (start per 1/5/2019);
- Aanscherping van de bijscholing door meer eisen voor het erkennen van trainers (en dus niet meer van de instituten)

* Onder voorbehoud van invoering van de betreffende AMvB.

Bron: Nieuwsbrief TCVT, december 2018 nummer 32

TCVT RA pas: van TCPR-boekje naar digitale pas

TCVT gaat met de invoering van de registratiesystematiek per 1-7-2019 over op een digitale pas ter vervanging van het verouderde TCPR-boekje. TCVT RA kan en zal personen autoriseren om de praktijkervaring of de erkende bijscholing bij te schrijven.

De overgang vindt formeel plaats per 1-7-2019*.
Alle certificaathouders moeten per die datum zijn geregistreerd als registratiehouder. Zij ontvangen vanaf 1-5-2019 een “lege” pas met een uniek nummer met daarop hun pasfoto, op hun huisadres.

* Onder voorbehoud van invoering van de betreffende AMvB.

Bron: Nieuwsbrief TCVT, december 2018 nummer 32

Conjunctuurinformatie: Brexit drukt ondernemersvertrouwen

Het vertrouwen van ondernemers is in het eerste kwar-taal van het jaar fors lager dan in de voorgaande peri-ode. Dat blijkt uit de Conjunctuurenquête Nederland van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB), MKB-Nederland en VNO-NCW. De daling lijkt deels te zijn veroorzaakt door de Brexit. Steeds meer ondernemers verwachten daar negatieve gevolgen van te ondervin-den. Het gaat nu om bijna een kwart van de bedrijven. Zij vrezen met name dat de vrijheid van verkeer van goederen en diensten wordt geraakt en dat er minder handel wordt gedreven met Groot-Brittannië.

Voor het volledige bericht ga naar: https://www.vno-ncw.nl/weekbulletin/conjunctuurinformatie-brexit-drukt-ondernemersvertrouwen

Bron: VNO-NCW, 18 februari 2019

Werknemers kunnen boete opgelegd krijgen bij onveilig gedrag

De Inspectie SZW is de toezichthouder op het terrein van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dat toezicht geldt onder andere de naleving van de wet- en regelgeving over arbeidsomstandigheden. Een organisatie die Arboregels overtreedt, kan een boete opgelegd krijgen. Maar ook werknemers moeten zich aan veiligheidsregels houden. Doen zij dat niet, dan kan Inspectie SZW hen beboeten.

Het arbobeleid van uw organisatie is natuurlijk gericht op veilig en gezond werken. Bij het zorgen voor een veilige en gezonde werkplek wordt vaak in eerste instantie gedacht aan de verplichtingen die de werkgever heeft, zoals het maken van een risico-inventarisatie en evaluatie. Maar hij is niet als enige verantwoordelijk. Een goed arbobeleid en opgestelde veiligheidsmaatregelen hebben natuurlijk geen enkel nut als werknemers de veiligheidsinstructies niet opvolgen. Ook werknemers moeten dus hun verantwoordelijkheid nemen. Ze moeten instructies opvolgen, oplettend blijven in risicovolle situaties en persoonlijke beschermingsmiddelen die voorhanden zijn, daadwerkelijk gebruiken. Constateert de inspecteur dat een werknemer zelf verantwoordelijk is voor overtreding van de Arbowet, dan kan hij die werknemer een boete opleggen.

Werkgever kan werknemer die Arboregels overtreedt zelf beboeten
Het is handig om in het personeelsreglement op te nemen dat werknemers beboet kunnen worden als ze bepaalde veiligheidsafspraken overtreden. Onmiddellijk een boete opleggen als iemand een keer zijn veiligheidshelm vergeet op te zetten, is natuurlijk onredelijk. Er gaat altijd eerst een waarschuwing aan vooraf. Is er een werknemer die de instructies consequent negeert of verkeerd toepast, dan moet de werkgever dit persoonlijk met hem bespreken. Het functioneringsgesprek is hiervoor een goede gelegenheid. Pas als blijkt dat waarschuwingen, voorlichting of gesprekken niet helpen, kan de werkgever een boete opleggen. In het ergste geval kan hij zelfs om ontbinding van de arbeidsovereenkomst verzoeken, maar dan moet hij zijn zaak wel heel goed kunnen onderbouwen met bewijsmateriaal.

Bron: ArboRendement, 19 april 2019

Sectormonitor: arbeidsmarktkrapte houdt aan

De arbeidsmarkt in transport en logistiek blijft (zeer) krap, ondanks dat het aantal openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs iets afneemt. Het tekort aan personeel belemmert veel ondernemers in hun bedrijfsactiviteiten. Dit blijkt uit de meest recente Sectormonitor transport en logistiek.
In de Sectormonitor worden per kwartaal arbeidsmarkt-ontwikkelingen gemonitord van werknemers en werkgevers die zijn aangesloten bij SOOB/Pensioenfonds Vervoer. De Sectormonitor komt tot stand in opdracht van de sociale partners TLN, VVT, FNV Transport en Logistiek en CNV Vakmensen. De uitvoering is in handen van Sectorinstituut Transport en Logistiek en is mogelijk dankzij financiële bijdrages van SOOB.

Sectorinstituut Transport en Logistiek: “De omzetgroei in het beroepsgoederenvervoer over de weg en logistieke dienstverlening houdt aan. De sector groeit en telt inmiddels ruim 150.000 werknemers. Faillissementen zijn stabiel op een laag niveau. Ondernemers verwachten komende maanden wel een afname van omzet en bedrijvigheid. Het aantal openstaande vacatures blijft op een hoog niveau en de arbeidsmarkt is krap. Veel ondernemers hebben last van een tekort aan personeel. De sector werft daarom via de campagne www.ikwordvrachtwagenchauffeur.nl veel extra chauffeurs voor de sector. Daarnaast zijn er ook veel vacatures voor andere beroepen in transport en logistiek.

Meer arbeidsmarktontwikkelingen
In deze Sectormonitor zien we verder de volgende arbeidsmarktontwikkelingen:
- Het aantal bedrijven, werknemers en chauffeurs blijft toenemen. Het aantal werknemers stijgt nu 19 kwartalen op rij. In de sector werken inmiddels ruim 150.000 werknemers.
- De instroom werknemers in de sector blijft op hoog niveau met een piek op 21 jaar.
- De uitstroom van chauffeurs neemt toe, daarbij ligt er een piek op 66 jaar.
- Het aandeel oproepkrachten neemt toe onder niet-chauffeurs maar is stabiel onder chauffeurs.
- Het aandeel parttimers stijgt.
- De gemiddelde leeftijd van chauffeurs blijft oplopen (44,8 jaar).
- De gemiddelde leeftijd van werknemers niet-chauffeurs daalt verder (43,4 jaar).

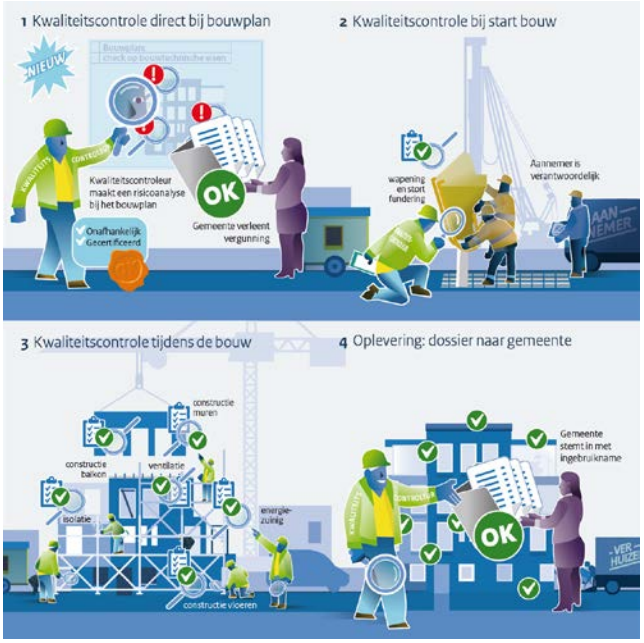
Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, 25 april 2019

Eerste Kamer stemt in met nieuw stelsel voor toezicht in bouw

De Eerste Kamer heeft ingestemd met een nieuw stelsel voor toezicht op de kwaliteit in de bouw. De wet Kwaliteitsborging voor het bouwen moet de consument beter beschermen. Zo komt er een kwaliteitscontroleur die het bouwplan toetst op risico's en op de bouwplaats controleert op wettelijke

bouwvoorschriften. Bouwers worden meer aansprakelijk voor de kwaliteit van hun bouwwerken en consumenten krijgen een betere bescherming als na oplevering van een bouwwerk gebreken worden ontdekt.

Meer waarborgen
De toenemende complexiteit in de bouw maakt meer en beter toezicht noodzakelijk. De nieuwe werkwijze biedt daarom meer waarborgen voor de veiligheid. In plaats van de huidige, vaak papieren toets worden bouwers verplicht een onafhankelijke en gecertificeerde kwaliteitscontroleur in te schakelen. Ook wordt bij oplevering getoetst of het bouwwerk voldoet aan eisen van brandveiligheid, goede ventilatie en een laag energieverbruik. Een publieke toelatingsorganisatie houdt toezicht op de werking van het stelsel.



Bestuursakkoord
Aan het begin van dit jaar sloot minister Ollongren (Binnenlandse Zaken) een bestuursakkoord met de Vereniging Nederlandse Gemeenten, waardoor bij gemeenten en andere maatschappelijke partijen een breed draagvlak ontstond om de nieuwe wet in te voeren. Partijen zijn het eens over de noodzaak van een nieuw stelsel van bouwtoezicht dat de bouwkwaliteit verhoogt, het aantal incidenten vermindert en de positie van de consument beschermt. Ook is overeenstemming over de voorwaarden waaronder de gemeenten in het nieuwe stelsel hun taken kunnen vervullen. Die kunnen blijven handhaven wanneer een aannemer zich niet aan de bouwvoorschriften houdt.

Stapsgewijze invoering
Het nieuwe stelsel treedt stapsgewijs in werking en geldt vanaf 1 januari 2021 eerst voor bouwwerken in de laagste risicoklasse. Dit zijn bijvoorbeeld eengezinswoningen en eenvoudige bedrijfspanden. Dat geeft alle betrokken partijen de kans ervaring op te doen met de nieuwe werkwijze van toezicht in de bouw.

Bron: VNO-NCW, 20 mei 2019

VVT neemt afscheid van twee bestuursleden

De VVT heeft afscheid genomen van twee bestuursleden, Jean-Paul Heijens en Joop Saan.

Jean-Paul Heijens is sinds 1 januari 2007 toegetreden tot het dagelijks bestuur. Een zeer toegewijd en betrokken bestuurder. Hij heeft altijd een goede inbreng gehad en kwam met suggesties en ondersteuning vanuit zijn kennis en netwerk. Van operationele zaken tot aan verbouwingszaken, zijn kennis en ervaring heeft hij altijd gedeeld.

Verder heeft Jean-Paul Heijens een grote bijdrage geleverd aan het onderzoek naar bedrijven die hoogwerkers verhuren en is meegegaan met bedrijfsbezoeken dienaangaande. Een goede, bekwame bestuurder met een helicopterview, luisterend, aanvullend en inspirerend waar nodig. De VVT is Jean-Paul Heijens zeer dankbaar dat hij dit twaalf jaar heeft willen doen.

Joop Saan is per 1 januari 2010 penningmeester van de VVT en heeft deze rol vervuld zoals een goed penningmeester betaamt. De financiële stukken zijn altijd minutieus doorgenomen en vanuit een verenigingsperspectief beoordeeld. Verder heeft Joop Saan inbreng gehad aangaande de toekomstige ontwikkeling van de VVT. En de speerpunten van de laatste jaren zijn duurzaamheid en milieu en duurzame inzetbaarheid. Medewerkers en het welzijn daarvan staan van oudsher hoog in het vaandel bij Joop Saan.

Daarnaast zijn voor Joop Saan veilig en vakbekwaam werken een vanzelfsprekendheid. Veilig werken en het voorkomen van ongevallen; van zeer wezenlijk belang voor kraanverhuurbedrijven in de verticaal transportsector voor het vertrouwen van de opdrachtgevers in de bedrijven. En vanuit die gedachtegang heeft Joop Saan zijn rol als bestuurslid ook vorm gegeven.

De VVT bedankt Jean-Paul Heijens en Joop Saan voor hun inzet en bijdrage. Mede door hen staat de VVT daar waar zij nu staat. Dit is zeer gewaardeerd.

Hogere én directe boetes bij overtredingen rond RI&E
Werkgevers kunnen niet om de verplichte risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) van hun organisatie heen. Die eis wordt nog strenger: wie geen RI&E opstelt of de daarin genoemde maatregelen niet tijdig neemt, kan rekenen op een hogere én directe boete.

In de Arbowet staat dat werkgevers met personeel verplicht zijn een RI&E op te stellen. Voor specifieke risico's geeft het Arbobesluit speciale voorschriften. Dat geldt bijvoorbeeld voor werken met kankerverwekkende of explosieve stoffen. In een RI&E legt de werkgever vast welke risico's de werknemers tijdens de arbeid lopen. Zo staat er een overzicht van gevaren in en een plan van aanpak van de risico beperkende maatregelen. De boete voor het ontbreken van een RI&E valt nu in categorie 4 met een normbedrag van € 3.000 voor organisaties met 500 of meer werknemers. Voor organisaties met minder dan 5 werknemers betreft de hoogte van de boete 10% van het normbedrag (€ 300). Dit boetebeleid gaat veranderen.

Boete voor falend Plan van Aanpak gaat omhoog
Staatssecretaris Van Ark van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat in de eerste helft van 2019 de Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving zal worden aangepast. Zo wordt de boete voor organisaties die de verplichtingen rond de RI&E niet naleven, verhoogd naar categorie 5. Dit houdt concreet in dat de maximale boete wordt verhoogd naar € 4.500. Bovendien geldt elke organisatie die niet beschikt over een RI&E en dat wel zou moeten, als overtreder met directe boete (ODB). De Inspectie SZW kan in zo'n geval direct een boete opleggen in plaats van een eis of een waarschuwing. De boete op het ontbreken van een plan van aanpak of het niet tijdig nemen van de daarin genoemde maatregelen stijgt van € 750 naar € 3000. Het Plan van Aanpak vervult volgens de staatssecretaris namelijk een minstens even belangrijke rol als de RI&E zelf.

Voorschriften gevaarlijke stoffen moeten strenger worden nageleefd
De verhoging van het normbedrag met één categorie gaat ook gelden voor artikelen 4.2, 4.2a en 4.13 van het Arbobesluit. Het gaat dan om voorschriften ten aanzien van de RI&E over het werken met gevaarlijke stoffen waaronder kankerverwekkende stoffen en stoffen die voor de reproductie toxisch zijn. Deze boetes kunnen door de Inspectie SZW worden opgelegd indien er na een eis of waarschuwing geen verbetering is opgetreden, de zogenoemde overige overtreding (OO) zo staat in de brief aan de Tweede Kamer.

Ondernemingsraad speelt rol bij wijzigingen in de RI&E
Heeft een organisatie een ondernemingsraad (OR) dan heeft die instemmingsrecht bij alle wijzigingen die betrekking hebben op de arbeidsomstandigheden, inclusief de RI&E. In de Wet op de ondernemingsraden (WOR) staat in artikel 27 dat de OR instemmingsrecht heeft als de werkgever wijzigingen doorvoert die betrekking hebben op de arbeidsomstandigheden, het ziekteverzuim of het re-integratiebeleid. Dat betekent dat het instemmingsrecht van de OR ook van toepassing is op besluiten die betrekking hebben op het opstellen, wijzigen of intrekken van de RI&E, het plan van aanpak of de periodieke evaluatie ervan.

Bron: ArboRendement, 24 juni 2019

NB VVT
In de branche RI&E Verticaal Transport staan alle mogelijke Arborisico`s beschreven die in alle disciplines binnen de bedrijven in de branche (kunnen) voorkomen. De leden van de VVT kunnen de Branche RI&E gratis laten implementeren. (Zie ook ledencirculaire 287.) De Branche RI&E wordt jaarlijks geactualiseerd door de Arbocommissie van de VVT.

IN MEMORIAM
Pieter van Aert
Lid van verdienste VVT

Op 22 juni 2019 is Piet van Aert op vierentachtig jarige leeftijd overleden.

In zijn werkzame leven was Piet technische chef van Mammoet Stoof. Hij was werkzaam in Breda.
Ik kende Piet al van voor mijn tijd, dat ik bij de Federatie Nederlandse Kraanverhuurbedrijven (FNK) in dienst kwam. In die tijd besloot de Stichting Bevordering Wegenbouw, waar ik toen werkte, om de opleiding voor machinisten uit te breiden met de opleiding Machinist Mobiele Kranen. Een werktuig dat in die jaren meer en meer in gebruik kwam. Aan mij de taak om het lessenpakket op te laten stellen. In zo een geval ga je op zoek naar mensen met verstand van zaken. Ik kwam al heel snel bij Piet uit. Na een gesprek vroeg ik hem of hij voorzitter wilde worden van de commissie die o.a. de lesstof zou opstellen en beoordelen. Gelukkig zei Piet dat hij daar wel aan wilde meewerken. Wij hebben in die tijd heel fijn en intensief samengewerkt. Daarna kwam ik in dienst van de FNK. Daar moesten een aantal gespecialiseerde commissies worden samengesteld. En uiteraard kwam ik voor het voorzitterschap van de technische commissie onmiddellijk uit bij Piet die dat gelukkig op zich wilde nemen.

Piet was een fijn mens waarmee ik in die tijd heel prettig heb samengewerkt. Piet was altijd in staat om op een kalme en rustige manier de leden van een commissie tot een goede gezamenlijke oplossing te brengen die leidde tot het juiste resultaat.
Na ons beider pensioen hebben wij niet veel contact met elkaar gehad maar uiteraard kwamen wij elkaar nog wel eens tegen wat altijd weer leidde tot een prettig weerzien.

De VVT en haar medewerkers wensen zijn vrouw en zijn kinderen veel sterkte bij het verwerken van dit zware verlies.

Ruud de Blank
Oud directeur/voorzitter FNK en VVT

Een laatste groet

Ons heeft het droevige bericht bereikt dat de heer Piet van Aert op 84 jarige leeftijd is overleden. Wederom een markant persoon in de branche minder. Markant door zijn niet te evenaren werklust, inzet en kennis op zijn vakgebied. Voor mij (als monteur) was hij een leermeester (jaren `70) en vooral een voorbeeld. Later is hij betrokken geraakt bij de Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven als technisch adviseur. Hierbij heeft hij vele normcommissies bezocht en is betrokken geweest bij het ontstaan van de wettelijke keuring door Keboma (die toen het alleenrecht had).

Bij de VVT is Piet als technisch adviseur en als voorzitter van de Technische Commissie werkzaam geweest. Ondanks het feit dat hij werkzaam was bij Stoof Breda/Mammoet Stoof Breda was hij altijd een voorvechter voor de kleine bedrijven binnen de vereniging. Ook kon hij instellingen en buitenstaanders met zijn kennis en ervaring steeds overtuigen.

Met zijn overlijden verliezen wij tevens een lid van verdienste.

Wij wensen zijn familie alle sterkte toe.

Namens de VVT, Cor van Unen

OM over kraanongeval Alphen: ‘Peinemann negeerde instructies fabriek'
Kraanbedrijf Peinemann heeft ‘tegen de fabrieks-instructies in gewerkt’ op het project in Alphen aan den Rijn waarbij in 2015 twee hijskranen omvielen en achttien woningen werden verwoest. ‘Zo werd

met een van de kranen gewerkt met een maximale scheefstand van 2 graden in plaats van de voorgeschreven maximale afwijking van 0,3 graden', schrijft het Openbaar Ministerie op zijn website.

Begin augustus werd bekend dat Peinemann 175.000 euro overmaakt aan de staatskas om strafvervolging te voorkomen. Het nieuws over deze schikking kwam in het weekend van 3 augustus naar buiten. Het OM schrijft dat Peinemann als bedrijf verantwoordelijk is. 'Er is geen sprake van verdenking van natuurlijke personen.'

Het veelbesproken ongeval gebeurde op 3 augustus 2015. Tijdens werkzaamheden aan de Koningin Julianabrug vielen twee hijskranen om. De kranen stonden op pontons in de Oude Rijn, en waren op dat moment bezig een nieuw brugdeel te hijsen. Hoewel grote ravage ontstond, vielen er geen doden of gewonden.

'Risico's tandemhijs vanaf pontons niet geïnventariseerd'
Het Openbaar Ministerie stelt dat de Inspectie SZW 'grondig' onderzoek heeft gedaan naar het ongeval, en concludeert letterlijk het volgende:

- Het ongeluk is veroorzaakt door de uitgevoerde hijswerkzaamheden;
- De feitelijke aansturing van deze werkzaamheden lag in handen van kraanbedrijf Peinemann;
- Het kraanbedrijf heeft gewerkt zonder (gedetailleerde) stabiliteitsberekeningen en zonder ballastplannen;
- Het kraanbedrijf heeft ook tegen de fabrieksinstructies van beide mobiele kranen in gewerkt. Zo werd met een van de kranen gewerkt met een maximale scheefstand van 2 graden in plaats van de voorgeschreven maximale afwijking van 0,3 graden;
- Het kraanbedrijf had de risico's van een tandemhijs met twee kranen vanaf twee afzonderlijke pontons niet geïnventariseerd en evenmin was er rekening gehouden met eventuele windbelasting van de hijslast.

Peinemann 'nam verantwoordelijkheid'
Het OM is niet alleen maar kritisch. Het concludeert ook dat Peinemann 'vanaf het begin verantwoordelijkheid heeft genomen'. Zo stortte het bedrijf geld in een steunfonds voor gedupeerden, en 'werkte het mee aan alle onderzoeken', aldus het OM.

Justitie stelt eveneens dat Peinemann 'zelf een intern onderzoek heeft laten instellen en op basis daarvan structurele maatregelen heeft getroffen die herhaling moeten voorkomen'. Het risico- en kwaliteitsbeleid is aangescherpt en het bedrijf ondergaat twee keer per jaar een onafhankelijke audit, aldus het OM. 'Ook heeft het bedrijf zijn deskundigheid vergroot en zijn werkwijze hierop aangepast, zoals de Onderzoeksraad voor de Veiligheid in zijn rapport over het ongeluk had aanbevolen.' Daarnaast heeft Peinemann zich volgens Justitie 'branchebreed ingezet voor de preventie van soortgelijke incidenten'.

OM vindt betaling 175.000 euro 'afdoende'
Het OM heeft eveneens bekeken hoe Peinemann is omgegaan met de gedupeerden. 'De verzekeraars van betrokken partijen hebben overeenkomsten gesloten waarbij de hoogte van de schade is vastgesteld en betaald. Daarnaast heeft Peinemann in enkele gevallen nog andere kostenposten vergoed aan gedupeerden.' Het heeft volgens het Openbaar Ministerie 'geruime tijd geduurd' om dit alles in kaart te brengen.
Gezien de opstelling en handelwijze van Peinemann na het ongeval, vindt het OM de betaling van 175.000 euro 'afdoende' en hoeft de zaak niet voor de rechter te

komen. ‘Als het bedrijf zou zijn gedagvaard, zou het OM op de rechtszitting eenzelfde eis hebben uitgesproken.’ Peinemann zelf sprak eerder in een reactie van ‘leergeld’ dat is betaald.

Bron: Bouwmachines, 5 augustus 2019

Protest voor werk

Een gedenkwaardige dag was het, woensdag 30 oktober, de landelijke actiedag van de bouw voor betere werkbaarheid en regelgeving rondom PFAS en stikstof. Een protest van werkgevers en werknemers samen, nog nooit eerder vertoond in Nederland, tegen het laconieke optreden van het kabinet. Laconiek, omdat de problematiek bureaucratisch wordt aangepakt. Bewindslieden durven geen verantwoordelijkheid te nemen en laten dus ook geen daadkracht zien. Zijn ze bang om later aangesproken te worden, of wellicht beschuldigd te worden van verkeerd handelen?

Waar zijn de leiders die in geval van nood maatregelen durven te nemen? En ja, misschien blijkt later dat het anders had gemoeten. Maar wanneer bedrijven ineens zonder werk komen, dan heeft dit gevolgen voor een hele keten. Geen werk betekent geen omzet, geen salaris voor werknemers, geen opdrachten voor toeleveranciers. Kortom, de hele keten wordt geraakt.

Het is geen onzin dat een economische recessie dreigt, wanneer deze toestand nog langer duurt. Een recessie vanwege een gerechtelijke uitspraak over de interpretatie van richtlijnen door onze overheid. Hoe simpel kan het zijn om tijdelijke maatregelen te treffen om het werk door te laten gaan en vervolgens versneld onderzoek te doen naar goede regelgeving daarover? Wie komt er op het idee om dan maar even niets te doen?

De conclusie kan niet anders zijn dan dat onze bewindslieden in Den Haag geen benul hebben van wat er dagelijks in Nederland gebeurt. Ze hebben niet in de gaten dat een groep mensen, ondernemers en werknemers, keihard werkt om dit land economisch draaiende te houden, veel belasting betalen, en bovendien nog moet herstellen van de voorgaande economische crisis. Laconiek, onbenul? Zorg dat er gewerkt kan worden!

Een woord van dank voor onze leden die er ook bij waren; Blansjaar en Kuiphuis voor het opstellen van de kraan op verzoek van de VVT en Pater, Russcher en W. Mulder voor hun aanwezigheid.

Lion Verhagen, 1 november 2019