



VERENIGING
VERTICAAL
TRANSPORT

JAARVERSLAG

2020

VOORWOORD

A. Hak Transportbedrijf en Werktuigenverhuur B.V.

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. Onder verhuur van mobiele kranen worden ook verreikers, mobiele torenkranen, rupskranen en autolaadkranen met hijsfunctie verstaan. Langzaam maar worden steeds meer exploitanten van verreikers en zware autolaadkranen lid, wat bijdraagt aan het veilig werken met deze machines.

De verspreiding van COVID-19 vanuit China en de overheidsmaatregelen naar aanleiding van de bestrijding van de gevolgen van het virus, hebben in 2020 een enorme impact gehad op de maatschappij en de economie. Ook de kraanverhuursector ontkomt niet aan de gevolgen van de uitbraak van het coronavirus. Omdat het bestuur van de VVT zich wil inzetten voor de juiste steunmaatregelen om onze leden van dienst te kunnen zijn bij intersectoraal overleg hierover, worden de leden gevraagd om periodiek een, speciaal door de VVT hiervoor opgestelde, enquête in te vullen. Het bestuur is de leden die hieraan hebben meegewerkt zeer dankbaar daarvoor.

De sector is economisch een belangrijke speler in Nederland. Het geïnvesteerd vermogen wordt inmiddels geschat op 3 miljard euro. Het economische afbreukrisico voor de Nederlandse industrie en bouwsector is daarentegen vele malen groter dan het geïnvesteerd vermogen in het materieel. *Zonder transport staat alles stil; zonder verticaal transport wordt er niet gebouwd, wordt er geen onderhoud gepleegd aan industriële installaties en worden er geen windmolens geplaatst.*

Niet alleen het geïnvesteerde vermogen en het afbreukrisico in de Nederlandse economie vertegenwoordigt een zeer hoge waarde. Dat geldt ook voor de waarde van de goederen die verticaal worden getransporteerd en de financiële risico's met betrekking tot gevolgschade die rechtstreeks

Lagendijk Kraanverhuur

daarmee verbonden zijn. Kwaliteit, veiligheid en efficiency nemen in de sector 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.

COVID-19 heeft ook een groot effect gehad op de werkzaamheden van het secretariaat van de VVT. Dit geldt ook voor het dossier werkbak en het vertrek van office manager Anniecke van der Heijden, een vacature die vrijwel niet is ingevuld in 2020.

Alle medewerkers op het secretariaat: Patrick van den Berg, Caroline Samuels-Soeterboek en Gerke Kleinsmit, bij deze hartelijk bedankt voor jullie inzet voor de leden van de VVT. Tevens een dankwoord aan Susanne van Zandvoort, de opleidingscoördinator van de SEVT, die ook haar bijdrage heeft geleverd aan het verdelen van het werk gedurende deze zeer opmerkelijke periode.

Ook in 2021 kampen we op het secretariaat nog met deze situatie, maar zijn we doende om dit op te lossen. Om invulling te geven aan de benodigde menscapaciteit. Het is mijns inziens overbodig om te benoemen dat door deze factoren de verdeling van de taken en de prioriteiten heel anders zijn komen te liggen dan vooraf gepland. In dit jaarverslag geven we met trots aan hoe we 2020 met al haar bijzonderheden namens het bestuur en voor alle leden hebben ingevuld.

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.

Een groot woord van dank aan alle leden van de VVT die getrouw lid zijn gebleven in deze moeilijke tijden voor de sector en dank aan allen die zich voor de vereniging hebben ingezet. Dit geldt voor bestuursleden, leden van



VVT commissies, werkgroepen, maar ook iedereen die ons heeft gebeld, geappt, gemailld en daarmee, met vragen, opmerkingen en informatie, hebben bijgedragen aan het functioneren van het secretariaat van de VVT.

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



INHOUDSOPGAVE



Kraanbedrijf Nederhoff B.V.

Voorwoord

Voorwoord	1
-----------	---

Het jaar in vogelvlucht

Het jaar in vogelvlucht	5
-------------------------	---

Vereniging

Inleiding	9
Algemene leden- en regiovergaderingen	10
Ledenevenementen	10
Geassocieerde bedrijven	10
Informatiebijeenkomsten	10
Algemene ledenvergaderingen	10
Beleidsplan en begroting	10
Samenstelling bestuur	10

Secretariaat	11
Transport en Logistiek Nederland (TLN)	11
Samenwerking met de SSVV	11
Samenwerking met de SEVT	11
Samenwerking met Bouwend Nederland	11
Samenwerking met STL	11
Samenwerking met Sdu	12
Ledenmutaties	12
Panteia onderzoek "Ontwikkeling kostenniveau verticaal transport"	12

Bestuurszaken

COVID-19	13
VVT enquête impact coronamaatregelen	13
Conclusie laatste VVT corona enquête	14
Bestuurswisselingen en persoonlijke berichten	14
Werken met een werkbak / asbestbak	14

Richtlijn mobiele kraan	16
Ontwikkeling webapplicaties en diensten	16
TCVT RA	17
Verdere onderwerpen bestuur	17
Commissies	17

Techniek

Standaard berekeningen uitstoot kranen	19
Ontwikkelingen en gebruikservaring kranen	19

Arbo

Nieuwe beleidsregel Arbocatalogus	21
Aanpassing Arbocatalogus verticaal transport	21

Opleiden, certificeren en examineren

Branchekwalificatiestructuur en werkend leren	23
---	----

Sociale zaken

Onderhandelingen nieuwe Arbeidsvoorwaarden cao	25
Waarde vakantiedag	26

Rail

Hoogwerkers op het spoor	27
--------------------------	----

VVT Erkenningsregeling

De kern van de VVT Erkenningsregeling	29
De waarde van de VVT Erkenningsregeling	29
Deelnemers	29

TCVT

TCVT	31
------	----

Economische zaken

Algemeen	33
Bouw	33
Toekomst bouw	33
Kraanverhuur 2020 en corona	34
Ontwikkeling kranenpark leden	34
Tabel Bouwproductie per sector, 2020-2025 (bron EIB)	34
Tabel Kerngegevens voor Nederland (bron CPB, CEP 2020)	35

Europese betrekkingen / ESTA

Vertegenwoordiging VVT	37
Normcommissie EN-13000	37
ECOL European Crane Operator Licence	37
Verder besproken in ESTA verband betreffende kranen	38

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht bestuur en commissies ultimo 31 december 2020	39
Bijlage 2: Ledenbestand	40
Bijlage 3: Samenstelling machinepark leden	40
Bijlage 4: Overzicht bedrijfsomvang 2020 gerelateerd aan het aantal kranen	41
Bijlage 5: Overzicht bedrijfsomvang 2016 tot en met 2020	42
Bijlage 6: Representatie extern ultimo 31 december 2020	43
Bijlage 7: Jaaroverzicht 2020 van de Technische commissie	45
Bijlage 8: Jaaroverzicht 2020 van de Arbocommissie	47
Bijlage 9: Jaaroverzicht 2020 van de Opleidingscommissie	49
Bijlage 10: Jaaroverzicht 2020 van de Sociale commissie	51



HET JAAR IN VOGELVLUCHT

Slootjes Kraanbedrijf B.V.

Wuhan – uitbraak COVID-19

De markt in Wuhan wordt gesloten vanwege de uitbraak van een onbekende longziekte. Later in januari komen er alarmerende berichten over besmettingen en een nieuw gevaarlijk coronavirus. China sluit Wuhan van de rest van China af om verspreiding van het virus te voorkomen. Later in februari opent een noodhospitaal in Wuhan speciaal voor coronaslachtoffers. In februari worden tien gemeentes in Italië afgesloten van de buitenwereld vanwege het opduiken van corona. Eind februari duikt in Tilburg de eerste officieel geregistreerde coronapatiënt op. Op 11 maart erkent de WHO het als een pandemie.



Maes Hoogwerkers B.V.

Britten verlaten EU

Tal van wapperende Union Jacks - soms weliswaar aan een Duitse auto, maar dat mocht de pret niet drukken. Veel Britten vierden op luidruchtige wijze dat op 31 januari om 23.00 uur de uittreding uit de EU eindelijk een feit was.

Klokkenluider overleden

Zijn dood werd aanvankelijk stilgehouden omdat de autoriteiten vreesden voor de reacties. Nadat op 7 februari werd bekendgemaakt dat Li Wenliang was bezweken aan het coronavirus, overheersten in zijn woonplaats Wuhan woede en verdriet. Voor het ziekenhuis waar hij werkte, werden bloemen en foto's van hem neergelegd. De Chinese censuur maakte vervolgens korte metten met de opduikende protestgeluiden.

Italië gaat op slot

Code rood voor heel het land. Vanaf 10 maart mocht niemand meer zonder geldige reden de straat op. Alleen supermarkten en apotheken bleven open, verder sloten alle winkels. Ook scholen en universiteiten gingen dicht, net als horeca, musea, bioscopen en theaters. Sportevenementen werden uitgesteld of afgelast. Dit alles om het zich snel verspreidende coronavirus een halt toe te roepen.

Olieprijs zakt onder nul

'Ongeloflijk en ongekend.' Zo werd de ineenstorting van de prijs van Amerikaanse ruwe olie omschreven. Wie op 20 april een vat zogeheten WTI-olie wilde afnemen, kreeg op die 'aankoop' zelfs bijna veertig dollar toe. Het was de uitkomst van een extreem verminderde vraag naar energie ten gevolge van de coronacrisis en een verstoring van de internationale oliemarkt door onenigheid tussen Saoedi-Arabië en Rusland.

Dodenherdenking op lege Dam

De leegte was indrukwekkend. Vanwege de coronacrisis was er geen publiek bij de jaarlijkse Nationale Dodenherdenking op 4 mei op de Dam in Amsterdam. Niet eerder was het einde van de Tweede Wereldoorlog zo sober herdacht.

Woede over racistisch geweld

'I can't breathe.' Deze woorden deden de VS op hun grondvesten schudden. Videobeelden van uiteindelijk dodelijk politieoptreden bij de arrestatie op 25 mei van de 46-jarige George Floyd, gingen de hele wereld over. Ze leidden tot talloze uitingen van solidariteit met de Black Lives Matter-beweging.

Vliegverkeer heropgestart

Drie maanden lang was er wereldwijd amper gevlogen. Door de coronapandemie werden grenzen gesloten, mochten alleen noodzakelijke reizen doorgaan en moesten reizigers in quarantaine als ze in een risicogebied waren geweest. Wat het extra gecompliceerd maakte, was dat elk land andere maatregelen nam en andere regels hanteerde. Door dit alles werden met name de toeristensector en de luchtvaartindustrie zwaar getroffen. Half juni gloorde er weer wat hoop toen het internationale vliegverkeer werd heropgestart.



PETER SIERAT NIEUWE VOORZITTER VERENIGING VERTICAAL TRANSPORT

De ondernemer en adviseur in de logistiek Peter Sierat (62) is per 1 januari de nieuwe voorzitter van Vereniging Verticaal Transport. Op de algemene ledenvergadering op 11 december 2019 is Peter Sierat gekozen tot nieuwe voorzitter van de brancheorganisatie voor kraanverhuurbedrijven. Peter Sierat heeft een ruime staat van dienst in de logistiek. Hij volgt Til Kroes op die ruim 9 jaar voorzitter is geweest voor de branche.



Op 28 jarige leeftijd is Peter Sierat overgestapt van een accountantskantoor naar Transportbedrijf Verachttert en heeft dit bedrijf later via een MBO overgenomen. In 2002 is Verachttert vervolgens overgenomen door De Rijke waar Peter 6 jaar lid was van de directieraad. Van 2009 tot en met 2015 was hij algemeen directeur van Transport en Logistiek Nederland. Peter Sierat heeft een ruime bestuurlijke ervaring als voorzitter en directeur van logistiek gerelateerde verenigingen en deelmarkten.

"Ik zie het als een belangrijke taak mij op inspirerende wijze in te zetten voor een toonaangevende en herkenbare brancheorganisatie in de sector van kraanverhuurbedrijven. Een branche met technisch hoogstaand materieel en deskundige mensen. Vakbekwaamheid en veiligheid voor mens en materieel staat hoog in het vaandel. Gezamenlijk met andere brancheorganisaties zullen wij de huidige problemen in de bouw, als gevolg van de stikstof en PFAS crisis, in goede banen moeten leiden. Ondernemers moeten kunnen ondernemen zonder belemmeringen die door de politiek worden veroorzaakt", aldus Peter Sierat.

Het VVT-bestuur is zeer verheugd een bestuurlijk ervaren opvolger te hebben gevonden voor de huidige voorzitter, Til Kroes. Met Peter Sierat haalt de Vereniging een gepassioneerd ondernemer en bestuurder binnen, die de VVT verder kan versterken en in samenwerking met bestuur en organisatie toekomstbestendig kan maken.

Gortdroog voorjaar

Nooit was er in Nederland een droger voorjaar gemeten dan in 2020. Het KNMI waarschuwde zelfs voor een dreigend watertekort. Zover kwam het niet, maar de regenbuien die vanaf half juni wekenlang over het land trokken, konden de bezorgdheid over het lage waterpeil en de voortschrijdende bodemuitdroging niet wegspoelen.

Akkoord over coronaherstelfonds

De een noemde het akkoord 'historisch', de ander was vooral 'opgelucht'. Negentig uur hadden de regeringsleiders van de 27 EU-lidstaten onderhandeld over een gigantisch financieel pakket. Op 21 juli was er eindelijk overeenstemming over een meerjarenbegroting én een coronaherstelfonds.

Late en lange hittegolf

Dit hadden de klimaatvoorspellers niet zien aankomen. Op 7 augustus steeg het kwik tot boven de 30 graden Celsius en ook de week daarna bleef het tropisch warm in de Lage Landen. Een dergelijke hittegolf paste niet in de weersmodellen - en dat was zorgwekkend.

Democraten kiezen voor Biden

Geen vlaggetjes, ballonnen en uitzinnig enthousiasme, maar een uitgestorven congrescentrum met alleen technici voor de videoverbindingen. Dat was het surreële toneel van de Democratische Conventie die op 17 augustus van start ging in Milwaukee, Wisconsin. Oudgediende Joe Biden werd er officieel aangewezen als presidentskandidaat namens de Democratische partij, met senator Kamala Harris als running mate.

Grapperhaus mag aanblijven

Ferd Grapperhaus ging diep door het stof en hoopte zijn geschonden geloofwaardigheid te kunnen 'uitdeuken'. De minister van Justitie en Veiligheid had tijdens zijn huwelijksfeest zijn eigen coronaregels overtreden. Maar hij kwam ermee weg. Op 2 september verwierp de Tweede Kamer een motie van afkeuring.

Uitzonderlijke Prinsjesdag

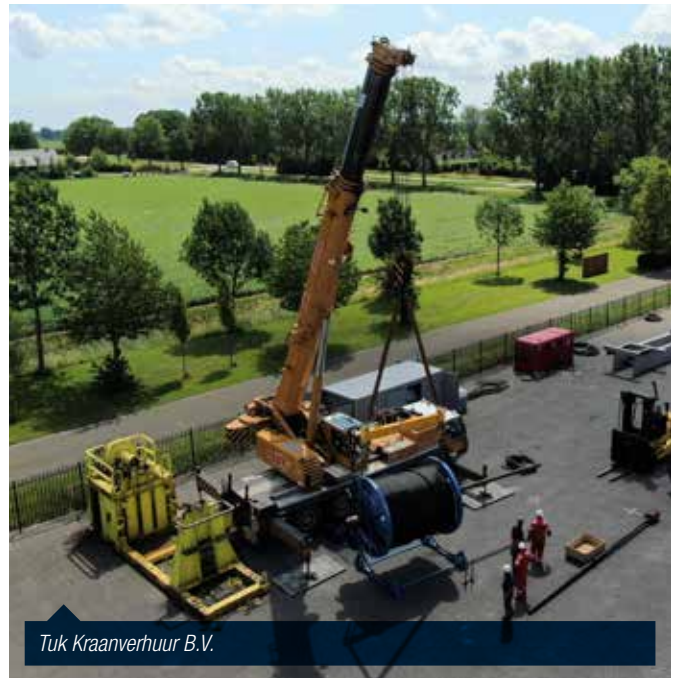
Alles was anders in Den Haag op deze derde dinsdag van september. Er was geen koets, geen rijtoer en geen balkonscène. De troonrede werd op 15 september ook niet uitgesproken in de Ridderzaal, maar in de Grote Kerk - daar konden de genodigden wel voldoende afstand houden. En dat alles bij een buitentemperatuur van ruim dertig graden.

Geschiedenisdocent onthoofd

Samuel Paty was op weg naar huis toen hij werd aangevallen. De 47-jarige geschiedenisdocent aan het Collège du Bois d'Aulne overleefde de messteken niet. Vervolgens werd hij onthoofd. De gruwelijke moord op



Arentis Industrial Equipment



Tuk Kraanverhuur B.V.

16 oktober in Conflans-Sainte-Honorine, een voorstad van Parijs, raakte Frankrijk in het hart.

Metro landt op kunstwerk

De grappen waren niet van de lucht. Op de sociale media werd gesproken van 'een kop-staartbotsing' en 'RET de walvis'.

Op 2 november was bij station De Akkers in Spijkenisse een metro door het stopblok geschoten en vervolgens terechtgekomen op een van de twee walvisstaarten die vanuit het tien meter lager liggende water omhoogstaken.

Joe Biden wint

Het waren bizarre presidentsverkiezingen - met dank aan Donald Trump. Pas vier dagen na de stembusgang van 3 november kon de Democraat Joe Biden als winnaar worden aangewezen. Hij was toen niet meer in te halen door zittend president Trump en zou normaal gezien de zesenvetigste president van de Verenigde Staten worden.

Harde lockdown

Blijkbaar was de eerste lockdown niet 'intelligent' genoeg geweest en de tweede voorsnog 'te gedeeltelijk'. Op 14 december moest minister-president Mark Rutte opnieuw verregaande maatregelen afkondigen in de strijd tegen het coronavirus. Dit keer werd het een 'harde' lockdown en wel voor vijf weken.

Eindelijk compensatie

Maandenlang had minister-president Mark Rutte volgehouden dat een snelle compensatie niet mogelijk was. Maar op 22 december beloofde het kabinet bij monde van staatssecretaris van Financiën Alexandra van Huffelen toch op korte termijn alle gedupeerde ouders van de kindertoeslagaffaire een bedrag van dertigduizend euro uit te keren.

Europa start met vaccinaties

Jos Hermans had de Belgische primeur. Op 28 december werd de 96-jarige inwoner van een woonzorgcentrum in Puurts als eerste ingeënt tegen het coronavirus. Op die dag begonnen meer landen van de Europese Unie met hun vaccinatieprogramma. In sommige landen was de aftrap al een dag eerder geweest. Alleen Nederland bleef ver achter.

INGRID THIJSSSEN VOLGT HANS DE BOER OP ALS VOORZITTER VNO-NCW

Ingrid Thijssen (51) is door het dagelijks bestuur van VNO-NCW benoemd tot nieuwe voorzitter van de vereniging VNO-NCW voor de komende drie jaar. Zij volgt per 1 juli aanstaande Hans de Boer op die dan na twee termijnen afscheid neemt.

Grote veranderingen

'We staan als land voor grote veranderingen, onder meer op het gebied van klimaat en energie en verdergaande digitalisering. Wij zien ook dat er tegelijkertijd spanningen zijn in de samenleving, met terechte zorgen van veel mensen over onder andere werk, wonen en inkomen. Die grote opgaven kunnen we alleen aan als ondernemers, samenleving en politiek samen optrekken. Ingrid Thijssen heeft bij uitstek de kennis en de kwaliteiten om daarin een belangrijke rol te spelen en te verbinden', aldus het bestuur van VNO-NCW.

'Zij heeft een scherp oog en begrip voor de ontwikkelingen in zowel economie als samenleving. Wij zien erg uit naar de samenwerking en wensen Ingrid veel succes in haar nieuwe rol als landelijk boegbeeld van onze vereniging.'



Energietransitie

Ingrid Thijssen: 'Ik vind het een eer om voorzitter van VNO-NCW te worden. Nederland staat voor een aantal grote maatschappelijke vraagstukken en transities. Daar namens het bedrijfsleven aan mogen bijdragen past ontzettend goed bij wat mij ten diepste drijft. Het is mijn volste overtuiging dat bedrijfsleven en samenleving elkaar in die vraagstukken in vele opzichten nodig hebben. Die verbinding is essentieel en daar wil ik me als voorzitter van VNO-NCW heel graag voor inzetten.'

Thijssen is nu nog CEO van Alliander. In die rol staat zij midden in de energietransitie en alles wat daarbij komt kijken. Ingrid Thijssen studeerde rechten aan de Universiteit Utrecht en doorliep daarna diverse opleidingen aan onder andere IMD Lausanne en Insead. Zij is getrouwd en heeft twee kinderen.

Bron: VNO-NCW, 27 februari 2020



Peinemann Kranen B.V. bouw & infra



Transportbedrijf Martens Best B.V.

VERENIGING

Schot Verticaal Transport B.V. Foto: Paul Apeldoorn

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. dertien werkinstructies, maar liefst vijftig ledencirculaires en een update van de richtlijn "Een eerste introductie in het Nederlandse arbeidsrecht". De richtlijn "Mobiële kraan" is gepubliceerd voor de leden ter consultatie. In 2021 wordt de richtlijn vastgesteld voor de VVT en ter consultatie aangeboden aan andere branches en partijen. De aanpassing van de branche-RI&E verticaal transport geschiedt jaarlijks en heeft ook in 2020 plaatsgevonden.



Haegens Kraanverhuur B.V.



Ridderkerks Kraanwagenbedrijf B.V.



Leden- en regiovergaderingen

In maart 2020 komt Nederland stil te staan: het coronavirus COVID-19 komt ook ons land binnen en Nederland gaat in maart in lockdown. Nét voordat in het voorjaar de regiovergaderingen plaatsvinden. Deze worden dan ook geannuleerd. Ook de algemene ledenvergadering in juni wordt geannuleerd. De leden worden schriftelijk verzocht om hun goedkeuring te geven over het in het boekjaar 2019 gevoerde bestuur en om de jaarrekening 2019 vast te stellen.

De najaar regiovergaderingen worden online georganiseerd, via MS Teams. Het is even wennen, maar er worden goede gesprekken gevoerd. In het najaar is de algemene ledenvergadering ook online georganiseerd, met een livestream in de vorm van een vraaggesprek met de voorzitter, Peter Sierat, de directeur, Lion Verhagen, van de VVT en Corné Suikerbuik van AllSolutions, vanuit de locatie van het nieuwe geassocieerde bedrijf AllSolutions.

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.

In verband met alle maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus, hebben er in 2020 geen verdere ledenevenementen plaatsgevonden.

Geassocieerde bedrijven

Geassocieerde bedrijven willen hun relatie met de sector benadrukken door zich te associëren met en te verbinden aan 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 2020 vijftientig geassocieerde bedrijven de VVT met hun bijdrage.

Informatiebijeenkomsten

De VVT betreft 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 januari 2020 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. Dit is een vervolg op de workshops in 2019. Verder worden er in 2020 door de omstandigheden i.v.m. COVID-19 geen workshops meer georganiseerd.

Algemene ledenvergaderingen

De leden hebben in het voorjaar schriftelijk ingestemd met de tekst van het jaarverslag van 2019 en het financieel jaarverslag van 2019. Het bestuur is gedechargeerd. In de najaarsledenvergadering is ingestemd met het beleidsplan 2021-2024 en de begroting van 2021.

Beleidsplan en begroting

In 2020 is het beleidsplan 2021-2024 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 2021 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 2021-2024. 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 M. (Maarten) Broekhuizen is aftredend en niet herkiesbaar. Na de nieuwe indeling van de regio's is de heer Broekhuizen vice-voorzitter van de regio Noord-Oost Nederland. Deze functie wordt niet opnieuw ingevuld en maakt geen deel uit van het bestuur van de VVT. De VVT bedankt de heer Broekhuizen voor zijn jarenlange inzet, maar liefst 15 jaar, en zijn directe betrokkenheid bij actuele zaken, met name op het gebied van opleiden en de TCVT.

De heer A. (Toon) Haegens is aftredend en niet meer herkiesbaar. Hij wordt opgevolgd door de heer J.P. (Jan Paul) Herpertz en wordt gekozen tot regiovoorzitter van de regio Oost-Brabant / Limburg. De heer Haegens is 12 jaar bestuurslid geweest van de VVT en een sterk pleitbezorger voor

gezonde financiën en goede onderlinge samenwerking tussen kraanverhuurbedrijven, waarvoor hartelijk dank.

Secretariaat

Het secretariaatsteam in Culemborg bestaat in 2020 uit:

- » Dhr. L.G.A.M. (Lion) Verhagen, directeur VVT en SEVT
- » Dhr. P.W.J. (Patrick) van den Berg, deskundige KAM & Techniek VVT
- » Dhr. G.H. (Gerke) Kleinsmit, beleidsmedewerker Arbo, opleidingen en algemene zaken
- » Mw. C.J.P.M. (Caroline) Samuels-Soeterboek, management assistent VVT
- » Mw. S.J.G. (Susanne) van Zandvoort-Duijf, opleidingscoördinator SEVT

Mevrouw Anniecke van der Heijden neemt in februari, na 11 jaar dienstverband, afscheid van de VVT. Deze vacature wordt enkele maanden door een uitzendkracht opgevuld. I.v.m. de onzekere economische situatie vanwege alle maatregelen rondom de uitbraak van COVID-19, wordt besloten om deze vacature voorlopig verder niet in vullen. Een structurele invulling van de vacature zal medio 2021 worden opgepakt.

Naast de VVT houdt ook de SEVT kantoor in Culemborg aan de Blokdrukweg 8.

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.

MEER INFO

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.

De Waarborgcommissies van de SSVV Opleidingengids adviseert de SSVV over zowel de inhoud van de toetstermen als het praktijkexamen. Ook adviseert zij over vakinhoudelijke en procedurele zaken die van invloed zijn op het examenproces, zoals opleidings- en ervaringsvereisten van examinatoren en opleiders. Daarnaast stelt zij criteria op voor de beoordeling van de examenvragen, stelt examenvragen vast, beoordeelt bezwaren en aanvragen voor afwijkingen op het praktijkexamen.



De VVT heeft zitting in de waarborgcommissies Mobiele werktuigen en Verplaatsen van lasten. De waarborgcommissies houden de kwalificaties up-to-date en stellen de minimeisen voor opleiders vast.

Vertegenwoordigd in het bestuur van de SSVV, is de VVT actief in de werkgroep "Samenwerken". De SSVV heeft als doel om gezamenlijk te streven naar een veilige werkomgeving. De VVT is voorstander om gebruik te maken van elkaars kennis en streeft naar integratie van informatiestromen over het voorkomen en beheersbaar maken van risico's. Daarbij wil de VVT dat men gebruik kan maken van elkaars initiatieven, meer van elkaar kan leren, om samen als branches tot invulling van de doelstellingen van de SSVV te komen. Bijvoorbeeld via samenwerking en misschien wel collegiaal toezicht tussen de deelnemende sectoren.

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 betreft voor de sector belangrijke opleidingen die zonder de steun vanuit de VVT niet gegeven zouden kunnen worden.

Samenwerking met Bouwend Nederland

De VVT vindt samenwerken met andere 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 zoekt op het gebied van verticaal transport en daaraan gerelateerde zaken. Op het gebied van veilig en vakbekwaam werken en duurzaamheid 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 om 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 arbeidsmarkt-onderzoek, plaatst BBL-leerlingen in de sector, is het kenniscentrum voor functiewaardering (voorheen FuWa), 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 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.
- » Het opstellen van de branche RI&E.
- » Het ondersteunen van bedrijven met de implementatie van de branche RI&E.

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. In 2020 heeft dit project bij de VVT helaas vrijwel stil gelegen.

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 waarin de inhoud van AI-17 is overgezet.

FORS MEER ONGEVALLEN IN DE BOUW

Het aantal ongevallen in de bouw is afgelopen jaar fors gestegen. 4,5 procent van de werknemers heeft door een of meer arbeidsongevallen lichamelijk en/of geestelijk letsel opgelopen.



Dat blijkt uit cijfers van het CBS en TNO. In 2018 had 3,5 procent van de werknemers letsel overgehouden als gevolg van het werk. Het jaar ervoor was 2,9 procent de piek. Het gaat om een of meer ongevallen in een jaar die leiden tot verzuim maar ook om ongevallen waarna men gewoon door blijft werken.

Van de 4,5 procent heeft meer dan de helft van de werknemers (2,7 procent) een of meer dagen niet kunnen werken door het ongeval (2018: 1,9 procent). 1,9 procent bleef zelfs vier dagen of meer weg van het werk.

Bron: Cobouw, 4 april 2020

De VVT heeft hieraan bijgedragen en voorbeelden toegevoegd. De VVT blijft vooralsnog voorstander voor uitgave van AI-17 in boekvorm.

Ledenmutaties

MEER INFO

Voor de ledenmutaties: zie bijlage 2. Het ledensaldo is 171 leden. 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 2020 en 2021" voorafgaand aan de najaar ledenvergadering.



Kraan & Hoogwerkersverhuur van Ginkel B.V.

BESTUURSZAKEN



COVID-19

De verspreiding van COVID-19 vanuit China en de overheidsmaatregelen naar aanleiding van de bestrijding van de gevolgen van het virus, hebben in 2020 een enorme impact gehad op de maatschappij en de economie. Nadat eind februari de eerste besmettingen in Nederland waren ontdekt, zijn er vanaf maart een reeks van maatregelen afgekondigd die hun weerga niet kennen. Niet alleen in Nederland, maar in heel Europa en zelfs wereldwijd.

De VVT is hier meteen mee aan de slag gegaan en heeft bijgedragen aan het tot stand komen van een coronaprotocol voor de sector (als één van de eerste in Nederland). De VVT is de leden uitgebreid gaan informeren over de te nemen maatregelen en de steunmaatregelen vanuit de overheid. Dit verklaart ook voor een groot gedeelte het grote aantal ledencirculaires die de VVT heeft uitgestuurd in 2020.

Algemeen kan worden gesteld dat de impact van de intelligente lockdown die in maart is ingesteld nog redelijk is meegevallen vergeleken met sectoren zoals de horeca en reisbranche. In tegenstelling tot ander landen heeft Nederland niet gekozen voor een complete lockdown, maar hebben in de bouw en de industrie de werkzaamheden met het nemen van de juiste maatregelen (coronaprotocolen), redelijk normaal doorgang kunnen vinden. Van de algemene terugval van de economie heeft nagenoeg iedereen last gehad.

VVT enquête impact coronamaatregelen

Ook de kraanverhuursector ontkomt niet aan de gevolgen van de uitbraak van het coronavirus. Omdat het bestuur van de VVT zich wil inzetten voor de juiste steunmaatregelen om onze leden van dienst te kunnen zijn bij intersectoraal overleg hierover, worden de leden gevraagd om periodiek, een speciaal door de VVT hiervoor opgestelde, enquête in te vullen. Het zijn

steeds ongeveer 18 meerkeuzevragen die weinig tijd kosten om in te vullen, met de opzet om de respons zo groot mogelijk te laten zijn.

Gemiddeld per enquête zijn de vijf enquêtes die in 2020 zijn gehouden door 40 bedrijven ingevuld. Dit is een respons van 24%, wat statistisch erg hoog is en daarmee als representatief mag worden gezien.

Het bestuur is de leden die hieraan hebben meegewerkt dan ook dankbaar voor.



SAMENVATTING RESULTATEN LAATSTE CORONA ENQUÊTE IN 2020 EN VVT BRANCHERAPPORT

Kijkend naar de *omzetverlies* en *now-steun* blijkt het volgende:

Verwacht omzetverlies (%)	# bedrijven (%)
» < 10%	36%
» 10 - 20%	18%
» 20 - 30%	29%
» 30% >	18%

Van de bedrijven heeft 43% gebruik gemaakt van één of meerdere NOW-regelingen. 50% van de bedrijven moet de now-steun (deels) terugbetalen.

Uitstel van betaling of aanvullende leningen

Een ruime meerderheid (>85%) van de bedrijven geeft aan geen gebruik te maken van één of meerdere regelingen voor uitstel van betaling.

Slechts 17% van de bedrijven maakt gebruik van aanvullende kredietregelingen of leningen. Mogelijk komt dit overeen met de 17% van de bedrijven die een grote omzetsdaling zien van meer dan 30%.

Zo'n 70% van de bedrijven maakt gebruik van een of meerdere regelingen van betalingsuitstel. Slechts 10% van de bedrijven maakt gebruik van extra krediet of leningen.

Liquiditeit bedrijven

90% van de bedrijven verwacht in 2020 nog niet in liquiditeitsproblemen te komen. Van de overige 10% geeft 1/3 aan dat dit inmiddels al het geval is.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim neemt lopende het jaar toe: 18% van de bedrijven geeft aan dat het veel hoger is en 40% geeft aan dat het iets hoger is dan normaal. 55% van de bedrijven heeft te maken gehad met een of meerdere werknemers die corona hebben gehad. Dit lijkt direct verband te houden met de "tweede corona golf", de toename van het aantal besmettingen en het uitgebreidere testbeleid. De verwachting is dan ook dat het ziekteverzuim hoger dan normaal zal blijven gedurende de gehele winterperiode.

Invloed van coronamaatregelen op werkaanbod

De 1,5-meter maatregelen hebben weinig invloed op de omzet en het aanbod van werk. 34% van de bedrijven geeft aan dat juist de Pfas- en met name de stikstofproblematiek veel negatieve invloed hebben op de ontwikkeling van het werkaanbod.

Bezettingsgraad

Het gemiddeld aantal diensturen per werknemer neemt bij 77% van de bedrijven af. 25% geeft aan dat het inmiddels onder de 40 uur per week is gezakt. Dit is een verdubbeling ten aanzien van de vorige enquête en de daling van de bezettingsgraad volgt het beeld van de omzetsdaling bij bedrijven.

Slechter betalen van facturen

In totaal is het aantal bedrijven dat aangeeft dat hun klanten later hun facturen betalen gedaald naar 40%. We zien echter een toename naar 17% dat meerdere klanten later betalen in plaats van slechts enkelen.

Conclusie laatste VVT corona enquête

Een toenemend aantal bedrijven ziet een verdere omzetsdaling. Tegelijkertijd daalt ook de bezettingsgraad. Waar zorgen liggen voor bedrijven is of de dekkingsbijdrage van de omzet voldoende is om liquide te blijven en niet failliet te gaan. Nu geeft 10% van de bedrijven aan in 2020 in liquiditeitsproblemen te komen.

Op basis van de antwoorden uit de enquête is het te verwachten dat deze negatieve ontwikkeling op omzet, bezetting en liquiditeit nog aanhoudt. Ook heeft COVID-19 veel invloed op de inzetbaarheid van werknemers door een hoger ziekteverzuim.

Echter geeft de enquête aan dat er niet in gelijke mate (ten opzicht van de verwachte omzetsdaling) gebruik wordt gemaakt van de door de overheid aangeboden steunmaatregelen. Hiervoor zou bij bedrijven meer aandacht kunnen zijn, aangezien meer bedrijven lijken te voldoen aan de voorwaarden voor deze regelingen (zoals NOW 3.0 en de TVL). Bedrijven zouden daarbij de ontvangen steun deels kunnen reserveren c.q. aanhouden om in te spelen op een mogelijke terugbetaling.

Omdat het toekomstige werkaanbod schaarser is op dit moment, ontstaat er weer druk op de tarieven. Wij willen erop wijzen dat de kosten gewoon blijven toenemen, we verwachten dat grondstofprijzen en loonkosten zullen gaan stijgen, en dat het daarom onverstandig kan zijn om mee te gaan met prijsdruk uit de markt. Gegeven het algemene beeld zouden tarieven, gemiddeld genomen, nu juist moeten stijgen vanwege de gemiddeld lagere bezettingsgraad. Het is natuurlijk aan de bedrijven zelf om dit te beoordelen. Meer mag en zal de VVT hier niet over zeggen.

Bestuurswisselingen en persoonlijke berichten

De heer Peter Sierat is per 1 januari 2020 de nieuwe voorzitter van de VVT, hiermee volgt hij de heer Til Kroes op die vanaf 2012 voorzitter was. De heer Sierat vindt contact met leden enorm belangrijk en wil graag leden ontmoeten en bezoeken. In het jaar in de ban van de uitbraak van COVID-19 blijkt dat echter niet verantwoord en daardoor vrijwel niet mogelijk te zijn.

Op 2 januari 2020 is de heer Jan van der Vegt op 60-jarige leeftijd overleden. Jan was betrokken als lid van de VVT, hij heeft twee termijnen als lid van de kascommissie van de VVT op zijn naam staan.

Werken met een werkbak / asbestbak

Het ministerie SZW heeft per 1 juli 2020 Arbobesluit 7.23d voor de inzet van een werkbak aangepast. In het Arbobesluit zijn de 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 van 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 wettelijk 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.

De VVT is samen met de branchepartijen Bouwend Nederland, NVAf, NMT, VERAS, de Koninklijke MetaalUnie en VNO-NCW tegen de voorgestelde

wijziging van artikel 7.23d. De VVT is van mening dat het schrappen van de twee normbepalingen, te weten de incidentele inzet en maximaal 4 uur per inzet, een goede en veilige oplossing is waarbij geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Het ministerie SZW is als sinds februari 2017 in gesprek met de branche-partijen, maar weigert naar onze mening een goede inhoudelijke discussie over een gedegen juridische toetsing van wet- en regelgeving. Zij baseert zich, voor het opleggen van aanvullende maatregelen, daarbij ook op een ondeugdelijk onderzoeksrapport van TNO, zo vindt de VVT.

De VVT heeft op 1 en op 19 mei 2020 twee persberichten uit doen gaan waarop door het CDA kamervragen zijn gesteld. In de persberichten laat de VVT weten dat de Tweede Kamer verkeerd is voorgelicht over de totstand-koming van het ontwerpbesluit en de rechtvaardiging voor de aanpassing op basis van onjuiste inschatting van risico's door TNO.

Op 24 juni 2020 hebben de VVT en de NVAF brandbrieven aan het ministerie en de staatsecretaris van SZW gestuurd omdat er door het ministerie geen prioriteit wordt gegeven aan praktische invulling van de maatregelen die per 1 juli 2020 in zullen gaan. Daarnaast wordt wederom nadrukkelijk aangegeven dat er geen enkele rechtvaardiging is om tot een aanscherping van maatregelen te beslissen en dat enkele maatregelen, zoals de verplichte inzet van de kerndeskundige en de maximale windsnelheid, onjuist zijn opgenomen in het artikel of praktisch onhaalbaar zijn.

Het ministerie SZW heeft, ondanks alle kritiek, de aanpassing van artikel 7.23d per 1 juli in werking laten treden. Er is wel door het ministerie toegezegd om met de branchepartijen een inhoudelijk overleg te voeren over de punten genoemd in de brandbrief.

De VVT is het oneens met de gang van zaken en heeft via een WOB-verzoek informatie opgevraagd om inzichtelijk te maken waar het ministerie, inspectie SZW en TNO cruciale fouten hebben gemaakt bij de totstandkoming van het besluit tot aanpassing van artikel 7.23d. Deze informatie zal worden gebruikt als aanvulling op het zeer uitgebreide dossier dat inmiddels door de VVT is opgesteld. De VVT blijft proberen om het ministerie SZW te overtuigen om het artikel 7.23d op belangrijke punten alsnog aan te passen. De VVT probeert dit via een breed gedragen en constructief overleg te kunnen regelen maar sluit een juridische procedure echter niet uit. De mogelijkheden hiertoe gaan worden onderzocht.

Op 14 juli en op 22 september 2020 heeft er overleg plaatsgevonden tussen het ministerie SZW en de branchepartijen. In het overleg is aangetoond dat er feitelijk nooit onderzoek is uitgevoerd naar het oneigenlijk gebruik van de werkbak. De VVT heeft een voorstel gedaan om tot aanpassing van het artikel te komen waarbij de belangrijkste aanpassingen zijn dat de werkgever op basis van de risico's altijd het veiligste arbeidsmiddel moet inzetten zoals dat beschreven was in het oude artikel, en het schrappen van de verplichte inzet van de kerndeskundige, alsook de meldplicht. De branchepartijen hebben daarnaast het ministerie overtuigd van het feit dat de verplichte inzet van de gecertificeerd hogere veiligheidskundige praktisch onhaalbaar is vanwege de zeer beperkte beschikbaarheid. Ook is deze verplichte inzet onnodig; de beschikbare kennis en deskundigheid is alom aanwezig in de praktijk. Tenslotte heeft de VVT aangetoond dat de vaststelling van de maximale windsnelheid van 7 m/s door het ministerie onjuist is opgenomen in het Arbobesluit.



Het ministerie SZW heeft na het overleg een voorstel gedaan tot aanpassing van het artikel waarbij de verplichte inzet van de kerndeskundige wordt geschrapt en de maximale windsnelheid wordt aangepast, zodat deze in lijn is met de EN14502 en de EN13000 zoals de VVT heeft aangegeven.

Eind november 2020 zijn de branchepartijen akkoord gegaan met het aanpassingsvoorstel. Dit voorstel moet meegenomen worden in een concept veegbesluit, voor kleine technische aanpassingen van Arboregelgeving, dat begin 2021 zal worden gepubliceerd in de Staatscourant. Tegelijk voeren de branchepartijen de druk op bij het ministerie om tot een gedegen juridische toetsing te komen van de Europese wet- en regelgeving wat zal leiden tot een volledige aanpassing van artikel 7.23d conform het voorstel dat de VVT heeft ingebracht bij het ministerie SZW.

De afhandeling van het WOB-verzoek loopt ernstige vertraging op, doordat het ministerie SZW hieraan weigert mee te werken. De juridische afdeling van het ministerie SZW heeft op 25 november toegezegd voorrang te geven aan de afhandeling van ons verzoek. De verwachting is dat medio januari 2021 de eerste stukken worden beoordeeld en vrijgegeven.

De inzet van een werkbak in een kraan is met de wijziging van het artikel per 1 juli 2020 langer en vaker mogelijk. Met het verruimen van de maximale windsnelheid en het schrappen van de verplichte inzet van de kerndeskundige medio 2021, zal inzet van een werkbak nog steeds veilig en verantwoord kunnen plaatsvinden. De VVT vindt verdere aanpassing noodzakelijk om de veiligste arbeidsomstandigheden te kunnen garanderen. Het doel

is om onnodige discussie met inspecteurs van ISZW hierover te ontlopen. Daarmee voorkomen we onnodige boetes en juridische procedures en wordt de administratieve last fors verlaagd. Hiervoor gaat de VVT haar dossier op juridische basis nader uitwerken om desnoods de noodzakelijke laatste wijzigingen via de rechter af te dwingen.

Richtlijn mobiele kraan

De voortgang van het opstellen van de richtlijn wordt besproken binnen het bestuur. Gedurende het jaar is er de mogelijkheid voor de leden om te reageren via de open consultatie.

MEER INFO

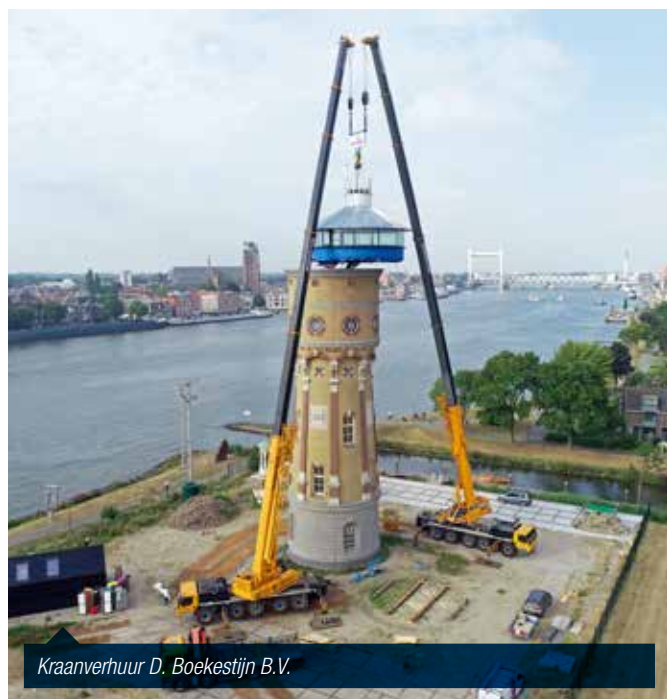
De input hieruit zal in 2021 worden gebruikt om de richtlijn definitief te maken en te publiceren.

Ontwikkeling webapplicaties en diensten

Een belangrijk speerpunt binnen het beleidsplan 2021 van de VVT is het ontwikkelen en aanbieden van diensten aan de lidbedrijven (maatwerkdienstverlening), waarmee zij zich kunnen onderscheiden in de markt. Bijvoorbeeld door in te spelen op nieuwe ontwikkelingen rondom milieueisen en het beter en efficiënter kunnen ondersteunen van bedrijven bij het voldoen aan wet- en regelgeving.

Karel / Mensje voor de VVT

De VVT is bezig met de ontwikkeling van een systeem waarmee bedrijven snel kunnen aantonen dat zij aan alle audit-eisen, normen en criteria van certificering en/of regelgeving voldoen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de webapplicaties Karel en Mensje. Via een dashboard kan direct inzichtelijk gemaakt worden (rood / geel / groen) of een bedrijf voldoet en het laat ook trends zien. Het systeem wordt periodiek gevuld door het uitvoeren van interne audits. Het is een beheersysteem van het eigen kwaliteitssysteem met de mogelijkheid van het verrichten van onderzoek en metingen, middels het stellen van vragen. Vrijwel alle gangbare kwaliteits- en certificatie-systemen kunnen worden gefaciliteerd.



Kraanverhuur D. Boekstijn B.V.

De VVT zal de eventuele uitrol van het systeem op zich nemen. Eind 2020 wordt er met twee lidbedrijven een pilot uitgevoerd. De resultaten worden in 2021 door het bestuur geëvalueerd; hoe het werkt, wat de ervaringen zijn en of dit kan worden aangeboden aan de VVT-leden.

VVT Emissietool

In het kader van toenemende verankering van milieueisen in wet- en regelgeving ziet de VVT mogelijkheden om bedrijven te ondersteunen bij het bereiken van de doelstellingen uit de verschillende akkoorden zoals het klimaatakkoord, het schone luchtakkoord, de groene koers en de Europese Green Deal.

De VVT is in overleg getreden met verschillende gemeenten en de rijksoverheid over de invoering van aangescherpte milieu eisen van bouwmachines in stedelijk gebied en in de nabijheid van de Natura 2000 gebieden. Uit deze overleggen kwam naar voren dat er bij de beleidsbepalers geen goed beeld is van de werkelijke uitstoot van bouwmachines en in het bijzonder mobiele kranen. Op basis van generieke aannames en machineclassificaties wordt een onjuiste en veel te hoge uitstoot van bouwmachines gegeven.

De VVT heeft een rekenmethode ontwikkeld waarmee, op basis van algemene eigenschappen van de motoren en de inzet van machine, zeer nauwkeuring een inschatting kan worden gegeven van de uitstoot van CO₂, NO_x en PM (fijnstof), alsook het brandstofverbruik uitgesplitst naar rijden en draaien voor alle soorten mobiele kranen, bedrijfsauto's, verreikers en vrachtauto's.

De VVT voert in samenwerking met acht leden in september en oktober een pilot uit. Op basis van de uitkomsten van de pilot zal een betaalde versie beschikbaar komen voor alle leden, waarmee zij aan alle opdrachtgevers eenvoudig, volledig en betrouwbaar aantoonbaar kunnen maken wat de verwachte uitstoot zal zijn en op welke wijze de machines het best ingezet kunnen worden bij een bouwproject. Dit om bij te dragen aan het kunnen voldoen aan wet- en regelgeving (vergunningverlening).

Het rekenmodel is omgezet naar een gebruiksvriendelijke digitale versie, die door onderzoeksbureau Panteia zal worden gevalideerd op betrouwbaarheid van de uitkomsten.

Hiermee loopt de sector voor op andere sectoren, kan de VVT in het overleg met landelijke en regionale overheden op een eerlijke en transparante wijze bepalen hoe de sector het beste kan bijdragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen en welke "tijdelijke" uitzonderingen mogelijk kunnen zijn.

DareToCare Safety App van eWorks

Om leden van zinnige en de laatste informatie te voorzien gaat VVT gebruik maken van de DareToCare Safety App. De VVT zal in samenwerking met het bedrijf eWorks het veiligheidshandboek via de app digitaal beschikbaar maken. In deze app zit een door de VVT in te richten bibliotheek waar de VVT documenten, links en formulieren kwijt kan. De app is ook geschikt om onder meer toolbox-trainingen te geven alsook safety-meldingen te registreren. Lidbedrijven kunnen via de VVT voordelig een abonnement hiervoor afsluiten.

VTC – "Augmented reality"

Het is van levensbelang dat in de verticale transportsector de alertheid van machinisten en aanpikkers altijd groot is. Een ongeluk zit ook hier in een klein hoekje. Gaat het een keer mis, dan is de schade vaak niet te overzien.

Wanneer de betrokken professionals van de opleiding komen, zijn zij bewust bekwaam. Routine kan ervoor zorgen dat zij onbewust bekwaam raken.

Simulatie van alle mogelijke risico's is een vorm van scholing en bijscholing die effectief en efficiënt is. Er is geen betere leerschool dan daadwerkelijk via deze vorm van trainen bewust te worden van de risico's die kunnen optreden in professioneel verticaal transport. Alleen dan worden de mogelijke risico's effectief op het netvlies van de professional geprojecteerd.

Om de ontwikkeling van nieuwe en betere digitale leermiddelen mogelijk te maken en daarbij een relatie te behouden tot de juridische vereisten die daarvoor gelden, heeft de VVT het idee opgevat om instructiekaders te gaan ontwikkelen die een relatie leggen tussen de RI&E en het beroepsprofiel van de machinist mobiele kraan en de machinist torenkraan.

In samenwerking met VTC zal een Virtual Reality (VR) tool worden ontwikkeld waarbij de cursisten in eerste instantie de gevolgen van optredende risico's ervaren en mogelijke risico's actief ontdekken waardoor bewust bekwaam zijn een way of life wordt die nooit meer wordt losgelaten.

Voor de directie van transport- en kraanverhuurbedrijven kan VR ingezet worden om te achterhalen welk gedrag eigen machinisten vertonen in een afwijkende situatie. De directie krijgt door middel van VR veel sneller en breder inzicht in het gedrag van hun machinisten dan op grond van binnen-gekomen meldingen van bijna ongelukken of ongelukken.



TCVT RA

Per 1 januari 2020 zijn de nieuwe TCVT RA registratieschema's voor machinisten wettelijk van kracht geworden. Dit betreffen de TCVT RA schema's voor machinisten op de mobiele kraan (W4-01), autolaadkraan met hijsfunctie (W4-04), grondverzetmachine met hijsfunctie (W4-05), verreiker met hijsfunctie (W4-07), torenkraan (vast en mobiel, W4-06), grote funderingsmachine (W4-03) en kleine funderingsmachine (W4-02).

Bestaande, geldige TCVT certificaten worden omgezet naar een geldige TCVT RA-registratie, waarbij de oorspronkelijke verloopdatum van het TCVT-certificaat van kracht blijft. Als bewijs van registratie ontvangt de machinist een TCVT RA-pas (DSP) als vervanging van het TCPR-boekje. Deze DSP-pas is een strikt persoonlijke digitale informatiedrager, waarop de bijscholing en werkervaring digitaal geregistreerd kan worden. Tevens kan de DSP-pas bij bepaalde opdrachtgevers ook gebruikt worden als toegangspas. Deze DSP-pas is gekoppeld aan betrouwbare registers zodat wijzigingen vrijwel automatisch op de kaart bijgewerkt worden.

Het bestuur bespreekt de voortgang van deze grote omzetting en monitort de eventuele praktische issues die zich kunnen voordoen. Issues worden dan rechtstreeks bij de TCVT en de TCVT-RA neergelegd. Daarnaast zet het bestuur in op een goede communicatie naar de leden via ledencirculaires en het maandbericht.

Verder spreekt het bestuur over:

- » Impact van COVID-19 maatregelen / VVT corona Enquête.
- » Landelijke onderwerpen op agenda VNO-NCW.
- » Richtlijn Mobiele Kraan.
- » Inspectie / vervanging / revisie lieren.
- » Nieuwe lay-out maandbericht.
- » Nieuw logo GA leden.
- » Wederzijdse erkenning ECOL – TCVT RA.
- » Herziening van de Arbocatalogus.
- » Draagkracht van ondergrondse waterfiltratiekranten.
- » Schone lucht akkoord Utrecht.
- » Aanscherping beleid 7,5 tonszone Amsterdam.
- » De ESTA "Best Practice Guideline for Transport and Construction of WTG installations".
- » Uitstel ALV en opzetten van digitale bijeenkomsten voor de regiovergaderingen.
- » RDW onderzoek silhouetherkenning mobiele kranen.
- » Herziening van de algemene voorwaarden van de VVT.
- » Governance Code Bouw en de GPI (generieke poortinstructie) in de bouwsector.
- » Toelaatbare gronddruk kranen.
- » Toekomst VVT Erkenningsregeling / aanpassen VVT lidmaatschapscriteria.

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.

ORGANISATIES WILLEN THUISWERKEN ALS ARBEIDSVOORWAARDE

Thuiswerken wordt een blijvertje, zo ziet het er naar uit. Het gaat dan met name om een paar dagen in de week; niet fulltime zoals in de coronacrisis. Ook organisaties zijn om: maar liefst 82% wil thuiswerken opnemen in de arbeidsvoorwaarden.

62% van het kantoorpersoneel zegt lekkerder in zijn vel te zitten door het thuiswerken. Thuiswerkers ervaren meer autonomie, hebben geen reistijd meer en er is een betere werk- privébalans. 88% wil dan ook blijven thuiswerken na de coronacrisis. Dat blijkt uit onderzoek van recruitmentbureau Robert Walters. In de meeste gevallen gaat het om een paar dagen per week. Dat is een persoonlijke afweging: de ene medewerker zal er meer behoefte aan hebben dan de andere.

Ander soort managementstijl

Voor de coronacrisis werkte 54% van de professionals incidenteel thuis, had 35% er volledige vrijheid in en mocht 11% helemaal niet thuiswerken. Thuiswerkers vinden dat ze de afgelopen maanden hebben bewezen dat ze goed vanuit huis kunnen functioneren. Daarom verwacht een derde meer autonomie en vertrouwen te krijgen van hun leidinggevende. Organisaties onderschrijven dat: 70% vindt dat leidinggevendenden zich een ander soort managementstijl moeten aanmeten. Eentje met meer empathie voor de werk- privébalans van medewerkers en waarbij gestuurd wordt op output in plaats van aanwezigheid.

Beter samenwerken vanuit huis

Maar ook praktische zaken zoals een behoorlijke IT-infrastructuur moeten goed zijn geregeld. Momenteel is die infrastructuur bij 32% van de organisaties niet op orde. In ieder geval niet goed genoeg om thuiswerken als vast onderdeel in de arbeidsvoorwaarden op te nemen. Medewerkers beamen dat: de helft vindt dat er nieuwe software aangeschaft moet worden om beter te kunnen samenwerken vanuit huis. Daarnaast moet de boel ook digitaal beveiligd zijn, zeker als er gevoelige informatie wordt gedeeld. En als er veel overlegd moet worden, is het wel handig dat medewerkers elkaar kunnen bereiken. Maak daarom duidelijke afspraken over wanneer wie bereikbaar is.

Bron: Rendement, 24 juni 2020



TECHNIEK

Sarens Nederland B.V.

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. Deze behoefte bestaat omdat fabrikanten terughoudend zijn met het verstrekken van hun specifieke gegevens van hun motoren uit concurrentieoverwegingen.

De VVT heeft daarvoor een gebruiksvriendelijke rekentool voor ontwikkeld, de VVT Emissietool. Het 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. Dit loopt nog door in 2021 en verder.

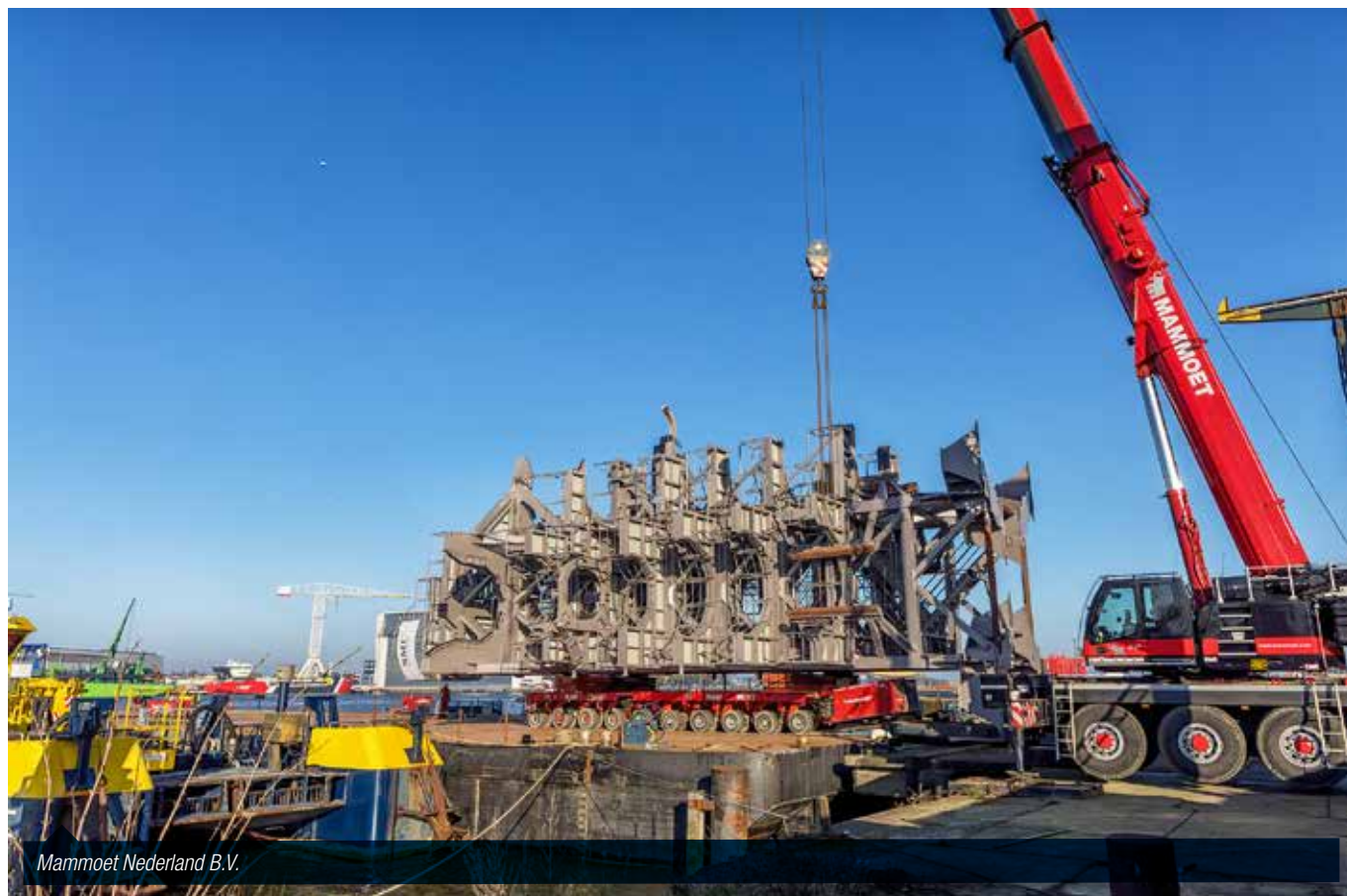
Ontwikkelingen en gebruikservaring kranen

Ontwikkelingen van en gebruikservaringen met kranen zijn in eerste aanleg een aangelegenheid tussen gebruiker en fabrikant en/of importeur. De VVT wil toch graag de vinger aan de pols houden betreffende ontwikkelingen en gebruikservaringen 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, bijvoorbeeld door of overleg met importeurs of fabrikanten.

MEER INFO

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

Transportbedrijf Bosch Hedel B.V.



Mammoet Nederland B.V.



Jos Tolkamp Speciaal Transport V.O.F.



Hijskracht



Kraanverhuur Tholen V.O.F.



ARBO

Jan van Dam Transport B.V.

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.

Aanpassing Arbocatalogus Verticaal Transport

De VVT heeft samen met de Arbocommissie de basis gelegd voor de gewenste aanpassingen in de Arbocatalogus Verticaal Transport. Dit traject wordt in 2021 afgerond om aan te bieden aan ISZW voor toetsing.

MEER INFO

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



Remie Kraanverhuur B.V.

BOUWMONITOR JULI: KWART BOUWERS VERWACHT TE MOETEN REORGANISEREN VANWEGE CORONA



De bouw lijkt de grootste klap te boven, toch verwacht een kwart van de bedrijven te moeten reorganiseren als gevolg van de coronacrisis. Dat blijkt uit het BouwMonitor-onderzoek van Cobouw en USP.

Na een sterke terugval van de productie en omzet in april en mei is de bouw sinds juni aan de beterende hand. Het herstel dat in juni zichtbaar was, zet in juli door. De omzet in de totale bouw lag in juli 1,5 procent onder het niveau van dezelfde maand vorig jaar.

Gww-bedrijven hebben de zwaarste klappen van de coronacrisis achter de rug. Toch kampten ze in juli nog wel met een omzetverlies van 4 procent. Woning- en utiliteitsbouwers zitten alweer op het omzetniveau van vorig jaar.

Schade opmaken

In mei lag de bouwproductie nog 13,7 procent onder het niveau van vorig jaar, blijkt uit gegevens van het CBS. In april was de productie al met 6 procent ingezakt. De omzet lag in mei gemiddeld 11 procent lager, na in april al met 2 procent te zijn gedaald. Vorig jaar steeg de bouwproductie in juli nog met 6 procent.

Nu bouwers na vier coronamaanden de schade opmaken, verwacht één op de vijf bouwers vanwege corona te moeten reorganiseren; nog eens 4 procent weet dat zeker.

Hinderpaal

Van de bouwers die omzetverlies noteerden, wijst 75 procent corona als belangrijkste oorzaak aan, blijkt uit het BouwMonitor-onderzoek over de maand juli. Opvallend is dat bijna de helft van de bouwers met omzetverlies aangeeft dat de stikstofproblematiek en/of PFAS-restricties ook nog steeds een belangrijke hinderpaal zijn. Veel projecten zijn daardoor uitgesteld.

Bron: Cobouw, 6 augustus 2020



Kraanbedrijf Nederhoff B.V.



Koninklijke Saan Horizontaal en Verticaal Transport B.V.

OPLEIDEN, CERTIFICEREN EN EXAMINEREN

Peinemann Kranen B.V.



Gerard de Nijs Transport en Kraanverhuur

Branchekwalificatiestructuur en werkend leren

De sector is zelf het best 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".

Besloten is dat de VVT dit zelf ter hand gaat nemen en gaat werken aan het opstellen van instructiekaders. De term instructiekader is een werktitel voor het opstellen van de ontbrekende schakels tussen de branche-RI&E en de beroepscompetentieprofielen die het voor opleiders en ontwikkelaars van leermiddelen mogelijk moet maken om aan te tonen dat hun aanbod aan de vastgestelde eisen voldoet. Dit moet het leren tijdens het werken, ofwel "werkend leren" mogelijk maken. (Mede om deze reden participeert en ondersteunt de VVT hiermee het project Augmented Reality van VTC.)

MEER INFO

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

NIEUWE TOEVOEGING NASCHOLINGSCURSUSSEN VOOR CODE 95 VAN BEROEPSCHAUFFEURS

In het verleden heeft de bijscholing TCVT meegeteld voor de punten voor het behouden van code 95, de eis van vakbekwaamheid voor de functie van beroepsgoederenchauffeur. Dit is afgeschaft omdat Nederland, het ministerie van I&W, op de vingers is getikt door de EU omdat men vond dat de regels voor bijscholing hier te soepel werden gehanteerd. Omdat alles wat met TCVT te maken heeft gerelateerd is aan werkzaamheden in de bouwsector, is dit komen te vervallen.

De VVT is hier tegen blijven protesteren en uiteindelijk is het gelukt om bij het ministerie van I&W voor elkaar te krijgen dat er ook gekeken moet worden naar de competenties van de persoon. Dit heeft de opening geboden om op basis van het laden en lossen met een autolaadkraan op een vrachtauto, de TCVT bijscholing weer mee te laten tellen. Een belangrijke voorwaarde die hieraan wordt gesteld is dat de gevolgde bijscholing dan ook deels moet gaan over hijsen met autolaadkranen onder vernoeming van de code U52-2 bijscholing autolaadkraan. Dit is echter geen probleem.

Vanaf 1 december 2020 mogen deze cursussen worden afgenomen en de cursus kan voor maximaal 14 uur meetellen. Het is echter niet mogelijk om eerder gevolgde TCVT bijscholing alsnog te laten registreren voor de nascholingscursussen code 95.



SOCIALE ZAKEN

J. Boeter Kraanverhuur en Speciaal Transport

Onderhandelingen nieuwe arbeidsvoorwaarden-cao

Eind 2019 hebben de cao-partijen de beslissing genomen te willen gaan onderhandelen en is de cao door alle partijen opgezegd.

Werkgeversorganisaties TLN en VVT hebben zeer uitvoerig hun achterbanen geraadpleegd en zijn tot een gezamenlijke voorstellenbrief gekomen. Vakbonden FNV, CNV en De Unie hebben hetzelfde gedaan. De voorstellen van werkgevers en bonden liggen met name op de looneis te ver uit elkaar om snel tot een overeenstemming te komen.

Echter vanwege de grote onzekerheid die de uitbraak van het coronavirus en de lockdown maatregelen hiertegen hebben op de totale Nederlandse economie, vinden TLN en de VVT het verder niet verantwoord om collectieve afspraken te maken met de bonden.

Op 12 maart 2020 vond de derde onderhandelingsronde plaats waarbij door de werkgeversorganisaties het voorstel is gedaan om de huidige cao ongewijzigd te verlengen tot en met 31 december 2020. Het FNV staat er welwillend tegenover. Het CNV is tegen een ongewijzigde verlenging maar



Lagendijk Kraanverhuur

gaat het voorleggen aan de achterban. Met het voorstel zijn alle eerdere voorstellen van tafel. Dus ook rondom het uitkeren van vakantiegeld verandert niets. Tijd-voor-tijd regelingen zijn hiermee weer mogelijk zonder problemen met bonden.

De sociale partners hebben op 2 juni 2020 het principeakkoord ondertekend waarbij de aangepaste versie van de cao van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2019 ongewijzigd wordt verlengd.

Op 17 september 2020 zegt de CNV formeel de cao op en presenteert haar wensen in een CNV-versie boek. Ten aanzien van de looneis laat de CNV aan de sociale partners weten enkel een inflatiecorrectie te willen, maar in de externe communicatie wordt een looneis van 3% bekend gemaakt. Het FNV presenteert in dezelfde week een persbericht waarin zij een looneis bekendmaken van 5% in sectoren waar het kan.

De bonden willen snel aan tafel voor een nieuwe overleg. De VVT geeft aan dat ze zeer terughoudend zal zijn in het aangaan van onderhandelingen in tijden van economische crisis als gevolg van het beleid rondom COVID-19.

Op 5 november 2020 vindt de eerste onderhandelingsronde plaats. De werkgeversorganisaties VVT en TLN hebben laten weten, dat gegeven alle economische onzekerheid, een ongewijzigde voortzetting van de cao op dit moment de meest verstandige oplossing is. Het overleg wordt daarop door de bonden stopgezet. In de daarop volgende weken hebben de bonden veelvuldig de media opgezocht om druk uit te oefenen op de werkgeversorganisaties, waarbij TLN en de VVT in een zeer negatief beeld worden geplaatst.

Op 14 december zijn, op aandringen van TLN en de VVT, de onderhandelingen weer hervat. Er is een mandaat bij de werkgeversorganisaties voor loonstijging omdat men van mening is dat geen loonstijging in 2021 geen recht doet aan de grote waardering voor de inzet van het personeel. Wel blijft enige voorzichtigheid geboden omdat economisch herstel traag gaat en de bouwsector altijd achteraan in de keten zit. Werkgevers willen in 2021 in gesprek gaan met de bonden over het eerder stoppen met werken. De verschillende mogelijkheden moeten worden onderzocht met als streven om dit per 1 januari 2022 in te voeren. De bonden en werkgeversorganisaties



Jos Blom Kraanverhuur

Foto: Kees van der Veer



Tuk Kraanverhuur B.V.

zijn op deze punten niet nader tot elkaar gekomen, maar afgesproken is om na 19 januari 2021 de gesprekken verder te voeren.

Waarde vakantiedag

De onzekerheid rond de waarde vakantiedag is nog steeds actueel. Er wordt hierbij ook gekeken naar het Holzkamm-arrest waarbij van belang is of de overuren een verplicht karakter hebben of niet. De jurisprudentie hierover in Nederland lijkt zich te ontwikkelen naar dat het verplichtend karakter van de overuren van belang is voor het bepalen of overuren wel of niet meegenomen moeten worden bij het berekenen van het loon bij vakantie. Dit is in 2020 nog niet afgerond.

MEER INFO

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

RAIL

Berende Spoor- en Grondwerken B.V.

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 2020 lid van de VVT.

De activiteiten die voor en namens de railkranenleden worden uitgevoerd 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 secretariael te ondersteunen. Er bestaat behoefte bij partijen om duidelijkheid te verschaffen over de inzet van hoogwerkers op het spoor. In 2020 is het eindrapport opgeleverd aan de TCVT.

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

Haegens Kraanverhuur B.V.



W. Herms & Zn. B.V.



Kraanbedrijf en Transportservice P&K B.V.

STIKSTOFFPAKKET GEEFT ENIGE LUCHT AAN DE BOUW



‘De nieuwe stikstofwet van minister Schouten van Landbouw geeft met name de bouw van woningen weer enige lucht, en trekt de vergunningverlening daarvoor weer vlot. Zo is niet langer een natuurvergunning meer nodig. Dat is een goede zaak, maar nog niet voldoende om investierend de crisis uit te kunnen komen’, zeggen VNO-NCW en MKB-Nederland in reactie op het wetsvoorstel.

Niet voor gebruiksfase

Het pakket biedt volgens de ondernemingsorganisaties nog geen passende oplossingen voor toekomstige economische ontwikkelingen zoals de aanleg van nieuwe infrastructuur, duurzame investeringen door de industrie en het mogelijk maken van mobiliteit en logistiek. ‘Zo is voor de uitstoot van stikstof na de bouwfase - de gebruiksfase - nog steeds een vergunning nodig, en is er onvoldoende structurele ontwikkelruimte.’

Drempelwaarde nodig

Hierdoor wordt de échte problematiek volgens VNO-NCW en MKB-Nederland nog niet structureel opgelost. Er is bijvoorbeeld een drempelwaarde nodig voor heel kleine hoeveelheden stikstof die op natuurgebieden neerslaan. Daar is in de vergunningverlening nu geen oplossing voor. En om structureel voldoende ontwikkelruimte mogelijk te maken, zullen investeringen gericht moeten worden op maatregelen die het meest aan uitstootreductie opleveren tegen de minste kosten. Naast de miljardeninvesteringen die nu al gedaan worden ten bate van de natuur.

Bron: VNO-NCW, 14 oktober 2020

VVT ERKENNINGS- REGELING



Blansjaar B.V.

Het bestuur spreekt over de toekomst van de VVT Erkenningregeling in het kader van het aanbieden van maatwerk dienstverlening. Moeten we de VVT lidmaatschapsstandaard hoger leggen of blijft de VVT dit als aparte service aanbieden? De belangrijkste vraag is echter waaruit die service dan moet bestaan. Dit onderwerp wordt verder ook met de leden opgepakt in 2021.

De kern van de VVT Erkenningregeling

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.

De waarde van de VVT Erkenningregeling

Het deelnemende bedrijf voldoet aan de criteria van de VVT Erkenningregeling 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.



Baetsen Kraanverhuur B.V.

Combinatiemogelijkheid met interne audits in het kader van VCA en ISO 9001 certificatie behoren tot de mogelijkheid. De VVT Erkenningregeling is uitgebreid met de mogelijkheid om de RI&E van het bedrijf te toetsen aan de branche-RI&E.

Deelnemers

Het aantal deelnemende bedrijven in 2020 aan deze regeling is 52 bedrijven.



De Poortere Kraanverhuur B.V.



Gerard de Nijs Transport en Kraanverhuur



Jos Blom Kraanverhuur

Foto: Kees van der Veer

PFAS-CRISIS NIET NODIG ALS BETER NAAR BEDRIJVEN WAS GELUISTERD



Bedrijfslevenorganisaties VNO-NCW en MKB-Nederland voelen zich gesteund door de evaluatie van de totstandkoming van de PFAS-regels. Het bevestigt hoe belangrijk goede afstemming met het bedrijfsleven is bij het maken van nieuwe wet- en regelgeving, verklaren VNO-NCW en MKB-Nederland.

Slechte afstemming

Gisteren werden de conclusies bekend van de evaluatie, die antwoord geeft op de vraag van de Tweede Kamer waarom er zo veel misging bij de totstandkoming van de PFAS-regels in 2019. De belangrijkste conclusie van de evaluatie is dat het Rijk de nieuwe PFAS-regels beter had moeten afstemmen met het bedrijfsleven en lokale overheden. Verder bleek ook de regionale aanpak van het rijk niet te werken.

Financiële problemen

Het chemische PFAS komt bijna overal in lage hoeveelheden voor in de grond, maar blijkt bij hoge concentraties schadelijk te zijn voor de gezondheid. Het Rijk verbodt verplaatsing van grond met te veel PFAS, waardoor vooral de bouw en de baggersector in 2019 in grote (financiële) problemen kwamen. Om de schade voor ondernemers enigszins te vergoeden is in december 2019 het Borgstellingskrediet (BMKB) voor door PFAS getroffen bedrijven verruimd en in april is de NOW voor hen opengesteld.

Belangrijke samenwerking

De evaluatie toont volgens VNO-NCW en MKB-Nederland weer eens aan hoe belangrijk goede publiek-private samenwerking is. Vooral om te voorkomen dat bedachte regels in de dagelijkse uitvoeringspraktijk niet werken. Dat is de dure les van PFAS, zeggen de ondernemingsorganisaties. De regels zijn nu een aantal keren verruimd en het grootste deel van het werk is weer op gang gekomen.

MKB-Toets

Inmiddels loopt de samenwerking tussen rijk en decentrale overheden en bedrijfsleven gelukkig weer beter, zet VNO-NCW en MKB-Nederland. Om te voorkomen dat bij een volgens riskant en wijdverbreid stofje weer alles vastloopt, wordt nu gewerkt aan een algemeen handelingskader voor niet-genormeerde stoffen. Met een MKB-Toets moeten we zorgen dat dit kader ook werkbaar is voor het grote aantal mkb-bedrijven werkzaam in de bouw- en baggersector, aldus de twee ondernemingsorganisaties.

Bron: VNO-NCW, 06 november 2020



TCVT

Transportbedrijf Martens Best B.V.

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

MEER INFO

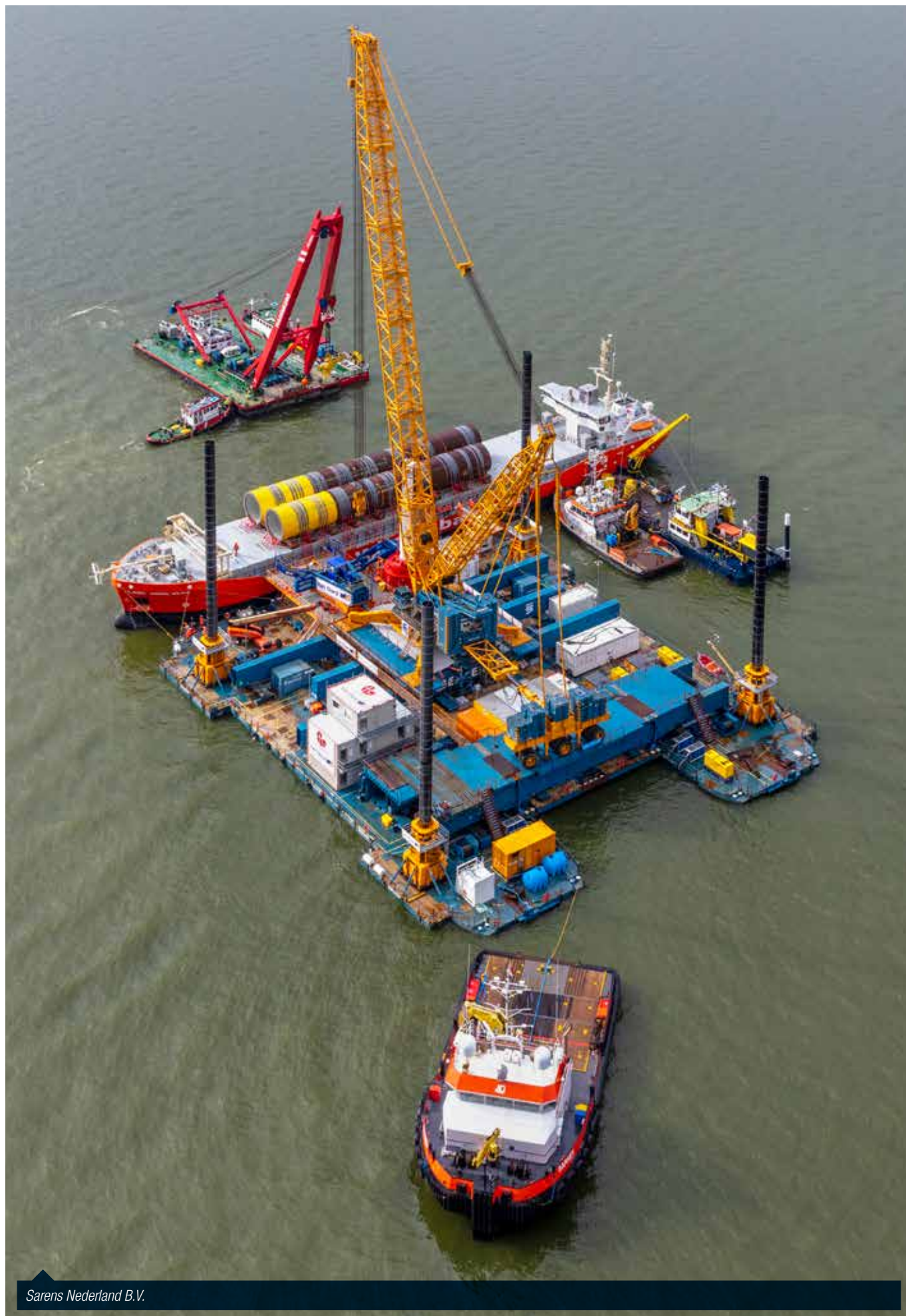
Voor een compleet overzicht van de activiteiten van de TCVT wordt verwezen naar het jaarverslag van de TCVT over 2020.



Heros Kraanverhuur B.V.



Kuiphuis Kraanverhuur B.V.



Sarens Nederland B.V.

ECONOMISCHE ZAKEN



Arentis Industrial Equipment

Algemeen

In 2020 krimpt de Nederlandse economie met 3,7%. Overheidsbestedingen spelen een belangrijke rol in de bbp-ontwikkeling. In Nederland voorkomen onder andere de loonkostensubsidie NOW en de vergoeding vaste lasten TVL dat in de eerste helft van 2021 het bbp verder terugloopt. Extra overheidsuitgaven, onder andere intensiveringen voor de testcapaciteit en het beperken van onderwijsachterstanden, zullen gaan bijdragen aan het economisch herstel in 2021. Ook komen de eerste overheidsuitgaven in het kader van het Nationaal Groeifonds dan hierbij.

De werkloosheid loopt op tot 5% van de beroepsbevolking rond de jaarwisseling, om vervolgens af te nemen tot 4,5% eind 2022. Zoals gebruikelijk komt het economisch herstel pas later, in de loop van 2022, tot uitdrukking in een afname van de werkloosheid.

2020 is in veel opzichten een opmerkelijk jaar. We beleven de grootste daling van de productie van de Nederlandse economie sinds de Tweede Wereldoorlog. Tegelijkertijd zijn de gevolgen van deze crisis voor velen de meeste burgers en bedrijven beperkt gebleven. Het aantal faillissementen is gedurende het gehele jaar op een laag niveau blijven liggen. Eind 2020 ligt het werkloosheidspercentage in de bouwsector op 4%; een beeld dat ook past bij een arbeidsmarkt die in balans is.

Bouw

Achteraf gezien zijn de invloeden van de coronacrisis op de bouw tot nu toe beperkt gebleven. Net als in de economie in zijn geheel is ook in de bouw na de eerste schok rond april geen verdere teruggang waar te nemen. Bij orders en offerteverzoeken trad zelfs geleidelijk weer herstel op. De totale bouwproductie loopt in 2020 nog wel licht terug, maar dit is voornamelijk het gevolg

van de daling van de vergunningverlening voorafgaand aan de coronacrisis. Deze daling heeft onder meer te maken met de stikstofproblematiek.

Toekomst bouw

Een risico voor herstel is de ontwikkeling van de orderboeken en de vergunningverlening. Er is weliswaar vraag naar bouwactiviteit, maar de doorlooptijden en mogelijk onverwachte ontwikkelingen van de coronacrisis kunnen voor vertraging van snel herstel zorgen.



Verbruggen-Volkel B.V.

Een ander risico is de doorwerking van de economische gevolgen van de pandemie. Dat betreft het weerstandsvermogen van de meest getroffen bedrijven. Tot nu toe zijn bedrijfssluitingen niet op grote schaal aan de orde geweest. Maar hoeveel hebben bedrijven ingeteerd en wat gebeurt er wanneer de overheidssteun wordt afgebouwd?

De groeipotentie voor de bouw is op middellange termijn uitstekend, maar het is duidelijk dat er nog wel serieuze risico's liggen voor opdrachtgevers om gewenste investeringen ook te kunnen realiseren.

Op middellange termijn zijn weer veel nieuwe arbeidskrachten nodig om de groei op te vangen en mensen te vervangen die de sector verlaten vanwege pensioen of om andere redenen. Dit vereist inspanningen van de sector om aantrekkelijk te zijn voor de arbeidsmarkt. Het bestuur van de VVT heeft hier aandacht voor en de reeds bestaande instrumenten die hiervoor bij STL zijn ontwikkeld kunnen al weer worden ingezet. Dit wordt gefaciliteerd via de SOOB. Verder wordt nagedacht om jongeren onder 18 jaar breder te interesseren voor de sector.

Kraanverhuursector 2020 en corona

Uit de cijfers die de VVT half maart 2021 heeft verzameld over de daling van de omzet in 2020 ten opzichte van 2019 volgt het onderstaande beeld:

Omzetverlies 2020 t.o.v. 2019 (%)	# bedrijven (%)
» juist meer omzet	28%
» 0% - 10%	28%
» 10% - 20%	24%

» 20% - 30%	16%
» 30% >	4%

Tegelijkertijd daalt ook de bezettingsgraad vrijwel evenredig mee. Waar zorgen liggen voor bedrijven is of de dekkingsbijdrage van de omzet voldoende is om liquide te blijven en niet failliet te gaan. In deze enquête geeft 16% van de bedrijven aan dat ze in 2021 in liquiditeitsproblemen kunnen komen.

Ontwikkeling kranenpark leden

Begin 2020 is het totaal aantal kranen (bij VVT-aangesloten bedrijven) 1828, een toename van 1,6%. Het aantal mobiele telescoopkranen neemt toe met 1%. Het aantal rupskranen onder de leden stijgt met 15,7% ten opzichte van 2019. Het aantal mobiele torenkranen daalt met 1,8%.

MEER INFO

Bron: bijlage 3 van dit jaarverslag.

Opgemerkt moet worden dat het aantal kranen dat de VVT registreert de opgave van de leden betreft en daarmee ook onderhevig is aan het effect daarop van het ledenverloop.

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 2021, met diverse indices.

Tabel bouwproductie¹⁾ per sector, 2020 - 2025 in miljoenen

	2020		2021		2022		2025 ⁴⁾	
	mln euro	Δ% ³⁾	mln euro	Δ% ³⁾	mln euro	Δ% ³⁾	mln euro	Δ% ³⁾
Woningbouw								
Nieuwbouw	12.800	-9½	12.775	0	13.800	8	17.050	7½
Herstel en verbouw	11.025	3½	10.300	-6½	10.700	4	11.825	3½
Onderhoud	6.375	-½	6.400	½	6.525	2	6.850	1½
Utiliteitsbouw								
Nieuwbouw	10.950	-5½	10.400	-5	10.600	-2	11.150	1½
Herstel en verbouw	7.225	4½	6.825	-5½	7.275	6½	7.950	3
Onderhoud	4.625	-1	4.675	1	4.825	3	5.200	2½
GWW								
Nieuwbouw en herstel	12.000	1	11.450	-4½	11.800	3	12.850	3
Onderhoud	6.200	2½	6.025	-3	6.200	3	6.625	2
Externe onderaanneming	4.025	-1½	3.900	-3½	4.075	4	4.525	3½
Totaal bouw	75.225	-1½	72.750	-3½	75.800	4	84.025	3½

1. Exclusief interne leveringen, machines, overige investeringen, handelsmarges en saldo uitvoerdiensten; basis Nationale rekeningen; bedragen in prijzen 2019, excl. btw

2. EIB-raming op basis van voorlopige CBS-cijfers

3. Raming

4. Gemiddelde jaarlijkse mutatie in de periode 2023-2025

Totaal niveau bouwproductie 2019²⁾: 76.400 mln euro

Bron: EIB; "Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2021", januari 2021

Kerngegevens voor Nederland, 2017–2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	mutaties per jaar in %					
Internationale economie						
Relevant wereldhandelsvolume goederen en diensten	5,5	3,7	3,1	-9,0	6,0	6,0
Concurrentenprijs (a)	1,1	-0,8	3,1	0,4	1,1	0,9
Olieprijs (dollars per vat)	54,3	70,9	64,3	41,8	62,6	59,2
Eurokoers (dollar per euro)	1,13	1,18	1,12	1,14	1,22	1,22
Lange rente Nederland (niveau in %)	0,5	0,6	-0,1	-0,4	-0,3	-0,2
Volume bbp en bestedingen						
Bruto binnenlands product (bbp; economische groei)	2,9	2,4	1,7	-3,7	2,2	3,5
Consumptie huishoudens	2,1	2,2	1,5	-6,4	0,6	6,1
Consumptie overheid	0,9	1,7	1,6	1,4	5,7	0,2
Investerings (inclusief voorraden) (b)	4,2	3,9	3,6	-4,0	2,3	2,8
Uitvoer van goederen en diensten	6,5	4,3	2,7	-4,3	2,6	5,2
Invoer van goederen en diensten (b)	6,2	4,7	3,2	-4,3	3,0	5,4
Prijzen lonen en koopkracht						
Prijs bruto binnenlands product	1,3	2,4	3,0	2,4	1,5	1,6
Uitvoerprijs goederen en diensten exclusief energie	1,3	0,9	1,0	-0,4	1,3	1,0
Prijs goedereninvoer	3,6	2,2	-1,1	-4,8	4,8	0,1
Inflatie (geharmoniseerde consumentenprijsindex (hicp))	1,3	1,6	2,7	1,1	1,9	1,4
Loonvoet bedrijven (per uur) (g)	0,9	1,9	2,4	6,8	0,4	0,1
Cao-loon bedrijven (f)	1,5	2,0	2,4	2,7	1,7	1,5
Koopkracht; statisch; mediaan alle huishoudens	0,3	0,0	1,0	2,4	0,7	-0,1
Arbeidsmarkt						
Beroepsbevolking	0,8	1,2	1,6	0,4	-0,1	1,3
Werkzame beroepsbevolking	2,1	2,3	2,0	0,0	-0,8	1,1
Werkloze beroepsbevolking (in duizenden personen)	438	350	314	357	415	445
Werkloze beroepsbevolking (niveau in % beroepsbevolking)	4,9	3,8	3,4	3,8	4,4	4,7
Werkgelegenheid (in uren)	2,4	2,6	2,2	-3,5	2,0	1,5
Overig						
Arbeidsinkomensquote (niveau in %)	73,3	73,4	74,0	74,3	74,6	74,6
Arbeidsproductiviteit bedrijven (per uur)	0,6	-0,1	-0,5	0,0	0,4	2,2
Individuele spaarquote (in % beschikbaar inkomen) (d)	3,0	3,2	3,1	9,4	11,0	5,9
Saldo lopende rekening (niveau in % bbp)	10,8	10,8	9,9	8,9	8,9	9,0
	niveau in % bbp					
Collectieve sector						
EMU-saldo (c)	1,3	1,4	1,7	-4,3	-5,9	-1,7
EMU-schuld (ultimo jaar)	56,9	52,4	48,7	54,4	58,6	56,9
Collectieve lasten (e)	38,7	38,8	39,3	39,7	39,1	38,8
Bruto collectieve uitgaven (c, e)	42,9	42,8	42,4	48,6	49,1	44,9

(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 (merken) 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.

(g) De loonkostensubsidie NOW, en de continuïteitsbijdrage in de zorg, hebben een opwaarts effect op de loonvoetmutatie bedrijven in 2020 van 3,4%-punt en een neerwaarts effect van 1,7%-punt in 2021 en 1,4%-punt in 2022.

Bron: CPB, CEP 2020, 17 maart 2020



Heeren Kraanverhuurbedrijf B.V.



Jos Tolkamp Speciaal Transport V.O.F.



Beck Logistics



Koninklijke Saan Horizontaal en Verticaal Transport B.V.

EUROPESE BETREKKINGEN / ESTA



Mammoet Nederland B.V.

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 bij het opzetten van een netwerk dat ertoe doet waarbij partijen geaccepteerd worden als serieuze gesprekspartner. 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. Hiertoe heeft ESTA de Workgroup EU regulations opgericht, waarin kraangebruikers direct met de fabrikanten uit de FEM overleggen.

Ook hebben we via ESTA contacten in het ICSA forum (International Crane Stakeholders Assembly), een overlegorgaan op wereldwijde basis tussen gebruikers en fabrikanten van kranen. Deze organisatie houdt zich bezig met het ontwikkelen van algemeen aanvaarde normen voor het gebruik en de constructie van kranen over de hele wereld. Een recent voorbeeld is het aanvaarden van de EN 13000 norm voor de constructie van kranen door de Australische overheid. De ICSA heeft ook een viertal "Best Practice Guides" voor het gebruik van kranen gepubliceerd. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan een guideline voor het gebruik van mobiele kranen

op pontons en een voor het gebruik van mobiele kranen voor het heien en trekken van damwand. Deze ICSA Guidelines zijn via de ESTA website beschikbaar.

Normcommissie EN-13000

De ESTA is lid 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 heeft recentelijk na de inzageperiode een totaal van 613 commentaren van belanghebbenden gekregen. Momenteel worden deze commentaren in een aantal meetings besproken en voor zover relevant in de norm verwerkt. Ook is er een ad-hoc werkgroep gevormd om de bestaande onduidelijkheid in afbakening van de werkgebieden van de norm voor autolaadkranen (EN 12999) en die voor mobiele kranen (EN 13000) weg te nemen. Gezien de hoeveelheid werk is er een extensie van de productietermijn voor de nieuwe norm van 9 maanden voorzien. De verwachting is dat de norm nu medio 2022 zal worden gepubliceerd en daarmee medio 2023 verplicht wordt.

ECOL European Crane Operator License

De VVT ondersteunt het ECOL initiatief en heeft bij aanvang een plek gehad in de werkgroep die het systeem heeft ingericht. Vanaf het begin heeft de VVT een zetel in het zogenoemde Expert Committee, die het bestuur van de stichting adviseert over aanvullingen of wijzigingen van het opleidings- en

examineringssysteem. De ECOL opleiding heeft een EQF classificatie verkregen (EQF 3) en is daarmee op Europees niveau ingeschaald en dus vergelijkbaar met andere opleidingen. Recentelijk heeft het Expert Committee haar goedkeuring gegeven aan een aanpassing in het ECOL opleidings-schema die het mogelijk maakt een deel van de praktijkopleiding bij een goedgekeurd leerbedrijf te volgen; hiermee sluit de opleiding beter aan bij de gangbare praktijk in Duitsland en Engeland.

Inmiddels ligt er een overeenkomst van wederzijdse erkenning, waardoor met een ECOL license een TCVT RA registratie en een Canadees BCACS license kan worden verkregen. De stichting ECOL is op dit moment in gesprek met meerdere partijen uit Denemarken, Duitsland, Ierland, Engeland en Spanje voor het ondertekenen van een dergelijke overeenkomst. Er zijn op dit moment gekwalificeerde opleiders en examinatoren in Nederland, België, Duitsland en Denemarken. De opleiding kan in het Engels of in de landstaal van deze landen worden gevolgd en geëxamineerd. Informatie over deelname aan het ECOL project is te vinden op: www.ecol-esta.eu.

Verder besproken in ESTA-verband betreffende kranen:

- » De Brexit problematiek. In overleg met de General Assembly heeft de ESTA board of Directors uitgesproken dat de situatie rond de Brexit geen gevolgen zal hebben voor de Engelse leden van ESTA (CPA en HTA). ESTA kent overigens al meer leden uit landen die geen lid zijn van de EU, zoals Noorwegen, Turkije en Zwitserland. De verwachting is overigens dat de waarde van een ESTA lidmaatschap voor de Engelse leden in het licht van de Brexit alleen maar zal toenemen.
- » Kraanbedrijven zijn in Europa vaak onderhevig aan verschillende regimes met betrekking tot ontheffings-verlening, toegelaten afmetingen en gewichten en lokale eisen aan hijswerktuigen. ESTA heeft in het afgelopen jaar wederom met diverse nationale regeringen overlegd om meer harmonisatie te bereiken en in Brussel bezwaar aangetekend tegen een aantal regelingen op nationaal niveau die in de praktijk tot concurrentievervalsing leiden, zoals het Duitse VEMAGS systeem en de Franse regels met betrekking tot het keuren van kranen door middel van overlasttesten.
- » Er wordt wederom een poging ondernomen om, in samenspraak met de diverse nationale organisaties én de kraanfabrikanten, te komen tot de specificatie van een hoeveelheid extra laadvermogen als standaard op alle machines ten behoeve van het meenemen van hulpmateriaal. Dit is ook belangrijk omdat de verwachting is dat er op termijn een EU-brede restrictie van 10 ton aslast voor alle voertuigen zou kunnen komen.
- » In ESTA verband worden ook de ontwikkelingen gevolgd met betrekking tot een groot aantal nieuwe EU regelingen die deels nog in de maak zijn en deels al worden geïmplementeerd. Voorbeelden hiervan zijn Mobility Package 1, de nieuwe regels voor rijbewijzen, het initiatief voor een Europees minimumloon, het ERRU register dat Europees breed verkeersovertredingen gaat registreren en de ontwikkelingen rond de revisie van de machinerichtlijn.

De ESTA vergadert in normale omstandigheden 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. Vanwege de Corona pandemie zijn deze vergaderingen en de Awards ceremony in 2020 online georganiseerd. Het is de verwachting dat in 2021 weer een vergadering met fysieke aanwezigheid van de leden kan worden georganiseerd. Alle informatie over de ESTA vergaderingen en de werkzaamheden van ESTA is te vinden op www.estaeurope.eu.



ESTA AWARDS 2020

De ESTA Awards uitreikingen van 2020 hebben door de maatregelen rondom COVID 19 op 24 september 2020 digitaal plaatsgevonden. Onder de winnaars bevinden zich twee leden van de VVT; Sarens B.V. en Mammoet Europe B.V. en het VVT geassocieerde bedrijf Tadano Demag.

De hele lijst met winnaars:

Telescoopkranen > 120t

Kynningsrud Nordic Crane (Noorwegen)

Telescoopkranen < 120t

BMS (Denemarken)

Kranen met vakwerkgiek

Sarens N.V. (Nederland)

Transport

A. Trailer en lading < 120t

Bolk Transport (Nederland)

B. Trailer en lading > 120t

Kahl & Jansen (Duitsland)

Gecombineerde Technieken

Fagioli (Italië)

Veiligheid

Mammoet Europe (Nederland)

Innovatie eindgebruiker

Mammoet Europe (Nederland)

Innovatie Fabrikant

Tadano Demag (Duitsland)

SPMT

Fagioli (Italië)

Bron: ESTA, 24 september 2020

BIJLAGEN

Gaffert B.V. Transport- en Kraanbedrijf

BIJLAGE 1 – OVERZICHT BESTUUR EN COMMISSIES, ULTIMO DECEMBER 2020

Bestuur

Dagelijks bestuur	Datum van aftreden
dhr. P.H.P. Sierat (voorzitter)	31-12-2022
dhr. E.H. Kroes (secretaris)	31-12-2022
dhr. R.A. Alferink (penningmeester)	31-12-2021
dhr. G.J. van de Werken	31-12-2021
dhr. G.J.C.T. Bastiaansen	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	31-12-2023
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. G. van de Ven

dhr. R. van der Heide

dhr. H. van Hunnik

dhr. M. Kielstra

dhr. M.S. van Klaarbergen

dhr. L.G.A.M. Verhagen

dhr. R.C. Vermeulen

Arbocommissie

mw. J. Braat (voorzitter)

dhr. P.W.J. van den Berg (secretaris)

dhr. S. Bogaard

mw. J. Bruintjes

dhr. T. Hamers

dhr. J.W.C. Kloosterboer

dhr. E. Schippers

mw. G. Maes

dhr. M. Staring

mw. F.E.J. Baltus

dhr. B. Mulder

dhr. D. Kievith

dhr. L.G.A.M. Verhagen

Opleidingscommissie

dhr. L.G.A.M. Verhagen (voorzitter)

dhr. G.H. Kleinsmit (secretaris)

mw. S.J.G. van Zandvoort

dhr. P.W.J. van den Berg

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

dhr. J.A. van Oss

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. P.H.P. Sierat (voorzitter)

dhr. L.G.A.M. Verhagen (secretaris)

mw. F. de Haan

dhr. H.A.J. van Heugten

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. T. Duijvestein

dhr. F. Meijer

dhr. R. Nagel

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 – LEDENBESTAND

Mutaties leden

Ultimo december 2020 heeft de VVT 171 leden.

Tegenover zes als nieuw lid ingeschreven bedrijven staat een ledenverlies van één bedrijf.

Het bedrijf wat opgezegd heeft:

- » Ale Heavylift B.V. werd een nevenvestiging: Mammoet Heavylift B.V.

De zes bedrijven die toegetreden zijn:

- » Triton Transport Techniek B.V.
- » V-movements industrial relocations.
- » COMBEX bouwlogistiek.
- » Lagendijk Kraanverhuur.
- » Van Marwijk Kraanverhuur B.V.
- » Hartman Logistics.



BIJLAGE 3 – SAMENSTELLING MACHINEPARK LEDEN

Over de samenstelling van het machinepark ultimo december 2020, is het volgende overzicht te geven:

	2016	2017	2018	2019	2020
Aantal bedrijven	159	161	162	160	168
Mobiele telescoopkranen	965	970	1003	1017	1027
Ongekenkende terreinkranen	10	12	13	16	19
Rupskranen	137	157	154	159	184
Mobiele torenkranen	429	422	489	507	498
Verreikers	100	103	102	100	100
Autolaadkranen	192	202	203	233	273
Exceptioneel transport	266	295	295	337	321
Hoogwerkers	102	115	135	137	132
Vaste torenkranen	0	0	0	1	2
Railgebonden kranen (KROL)	80	77	31	21	22
Totaal	2281	2353	2425	2528	2578

BIJLAGE 4 - OVERZICHT BEDRIJFSOMVANG GERELATEERD AAN HET AANTAL KRANEN IN 2020

Aantal kranen	Aantal Bedrijven	Totaal aantal kranen	Aantal bedrijven	Aantal kranen
			Cumulatief	
1	34	34	34	34
2	20	40	54	74
3	7	21	61	95
4	8	32	69	127
5	2	10	71	137
6	5	30	76	167
7	6	42	82	209
8	2	16	84	225
9	1	9	85	234
10	9	90	94	324
11	3	33	97	357
12	6	72	103	429
13	4	52	107	481
14	2	28	109	509
15	4	60	113	569
16	2	32	115	601
17	2	34	117	635
18	1	18	118	653
19	2	38	120	691
22	1	22	121	713
23	1	23	122	736
24	2	48	124	784
25	1	25	125	809
28	1	28	126	837
29	1	29	127	866
30	1	30	128	896
37	2	74	130	970
38	1	38	131	1008
43	1	43	132	1051
45	1	45	133	1096
47	1	47	134	1143
57	1	57	135	1200
60	1	60	136	1260
66	1	66	137	1326
69	1	69	138	1395
71	1	71	139	1466
83	1	83	140	1549
93	1	93	141	1642
186	1	186	142	1828

Het cumulatief aantal kranen in 2019 bedroeg 1799. In 2018 bedroeg het aantal kranen 1761.

BIJLAGE 5 - OVERZICHT BEDRIJFSOMVANG 2016 TOT EN MET 2020

Aantal kranen	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
	Aantal bedrijven					Cumulatief				
1	28	28	30	32	34	28	30	32	32	34
2	14	15	18	19	20	43	48	51	51	54
3	12	11	9	8	7	54	57	59	59	61
4	7	8	9	8	8	62	66	67	67	69
5	3	2	1	3	2	64	67	70	70	71
6	8	6	5	5	5	70	72	75	75	76
7	2	4	5	4	6	74	77	79	79	82
8	6	4	3	2	2	78	80	81	81	84
9	4	5	3	2	1	83	83	83	83	85
10	5	6	4	7	9	89	87	90	90	94
11	4	3	6	3	3	92	93	93	93	97
12	4	7	6	8	6	99	99	101	101	103
13	3	3	6	4	4	102	105	105	105	107
14	2	3	2	5	2	105	107	110	110	109
15	2	1	0	0	4	106	107	110	110	113
16	1	2	4	3	2	108	111	113	113	115
17	1	1	2	1	2	109	113	114	114	117
18	1	1	0	1	1	110	113	115	115	118
19	2	1	1	2	2	111	114	117	117	120
20	1	1	2	1	0	112	116	118	118	120
21	0	0	0	0	0	112	116	118	118	120
22	1	1	1	1	1	113	117	119	119	121
23	0	1	0	0	1	114	117	119	119	122
24	0	0	0	1	2	114	117	120	120	124
25	2	0	0	1	1	114	117	121	121	125
26	1	2	2	0	0	116	119	121	121	125
27	0	0	1	0	0	116	120	121	121	125
28	0	1	1	0	1	117	121	121	121	126
29	1	1	1	2	1	118	122	123	123	127
30	0	0	0	1	1	118	122	124	124	128
31	1	1	1	1	0	119	123	125	125	128
32	0	0	0	0	0	119	123	125	125	128
33	0	0	0	0	0	119	123	125	125	128
34	1	0	1	0	0	119	124	125	125	128
35 of meer	12	13	12	13	14	132	136	138	138	142

BIJLAGE 6 – REPRESENTATIE

De vereniging was per 31 december 2020 in de volgende, externe, instellingen c.q. commissies door één of meer personen vertegenwoordigd:

Activiteit	
Stichting Educatie Verticaal Transportbranche (SEVT), samenstelling bestuur	» P.H.P. Sierat (vz.) » G.J.C.T. Bastiaansen » R.A. Alferink (penn.) » G.J. van de Werken » E.H. Kroes (secr.)
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)	
» Bestuur	» E.H. Kroes (lid)
» Dagelijks bestuur	» P.H.P. Sierat (penn.)
» Centraal College van Deskundigen	» C.D.A. van Unen » L.G.A.M. Verhagen
» Werkkamer 4 vakbekwaamheid machinisten	» P.W.J. van den Berg
» Werkkamer 3 keuren van mobiele kranen	» C.D.A. van Unen (vz.) » P.W.J. van den Berg
» Werkkamer 1 keuren en beproeven van hijsgereedschappen	» M. van Klaarbergen » M. van der Molen
» Werkkamer 5 keuren van railinframachines	» S.K. Boerema » P.C.A.M. Berende
» Centrale examencommissie werkkamer 4	» P.W.J. van den Berg
» Centrale examencommissie werkkamer 1	» P.W.J. van den Berg
TLN, lid Sociale commissie	» P. Stollenga » L.G.A.M. Verhagen
Overlegraad Transport en Logistiek	» L.G.A.M. Verhagen

Activiteit

TLN deelmarkt exceptioneel transport, bestuurslid

» L.G.A.M. Verhagen (toehoorder)

Overlegorgaan centralisatie ontheffingverlening (OCOV)

» G.H. Kleinsmit

ESTA

» Dagelijks bestuur (Board of Directors)

» W. van Noort (vz. SC)

» Bestuur (General Board)

» L.G.A.M. Verhagen (lid)
» G.H. Kleinsmit

» Section Cranes

» W. van Noort (vz.)
» L.G.A.M. Verhagen
» P.W.J. van den Berg
» G.H. Kleinsmit

Werkgroep mobiele kranen CEN TC 147 WGP11 (EN 13000)

» P.W.J. van den Berg
» H. Kamp

Vereniging VNO-NCW

» Bestuur

» P.H.P. Sierat

» Directeurenoverleg

» L.G.A.M. Verhagen

» Commissie Arboret

» L.G.A.M. Verhagen (agendalid)

» Commissie Beroepsonderwijs Nederland (CBON)

» L.G.A.M. Verhagen (agendalid)

» Commissie Normalisatie en Certificatie

» L.G.A.M. Verhagen (agendalid)

» Platform Woningmarkt en bouw

» L.G.A.M. Verhagen (agendalid)

» Werkgroep Machinerichtlijn

» P.W.J. van den Berg

TON magazine, lid Raad van Toezicht

» L.G.A.M. Verhagen

Stichting ECOL Board of Experts

» L.G.A.M. Verhagen
» E.H. Kroes

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

BIJLAGE 7 – 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:

- » Werkgroep lieren / alternatieve procedure op TCVT keuringsschema W3-01 (TSJ 54)
- » Verslagen TCVT-werkkamer 3, keuring kranen.
 - » *Tuikabels en tuistangen mobiele kranen(MK) en mobiele torenkranen(MTK).*
 - » *Kunststof (hijs)kabels.*
 - » *Digitalisering van de keuring*

VERGADERINGEN

De Technische commissie heeft in het verslagjaar geen vergaderingen belegd i.v.m. de coronamaatregelen. Gekozen is om per email input te vragen aan de TC-leden.



J. Boeter Kraanverhuur en Speciaal Transport

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

Werkgroep lieren

Naar aanleiding van de goedkeuring van het keuringsschema W3-01 blijkt in de praktijk dat punt 0109 betreft revisie / vervanging niet of niet volledig haalbaar is. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid of men de lieren moet laten reviseren door een lier-deskundige (met alle risico's van dien) of in het ergste geval de lier moet laten vervangen. Het doel op uitbreiding punt 0109 is het beschrijven van een procedure tot het monitoren van lieren van mobiele hijskranen in de gebruiksfase. Het betreft een liermonitoringsprocedure gedurende het gebruik van lieren van mobiele hijskranen en een procedure voor een uitgebreide liercontrole nadat de theoretische gebruiksduur van de betreffende lier(en) is overschreden of na 10 jaar inzet van de lier.

Indien de gebruiker niet kan aantonen / heeft bijgehouden wat de theoretische gebruiksduur van de afzonderlijke lieren is, dan zal het lierwerk na tien jaar gereviseerd / gemonitord moeten worden.

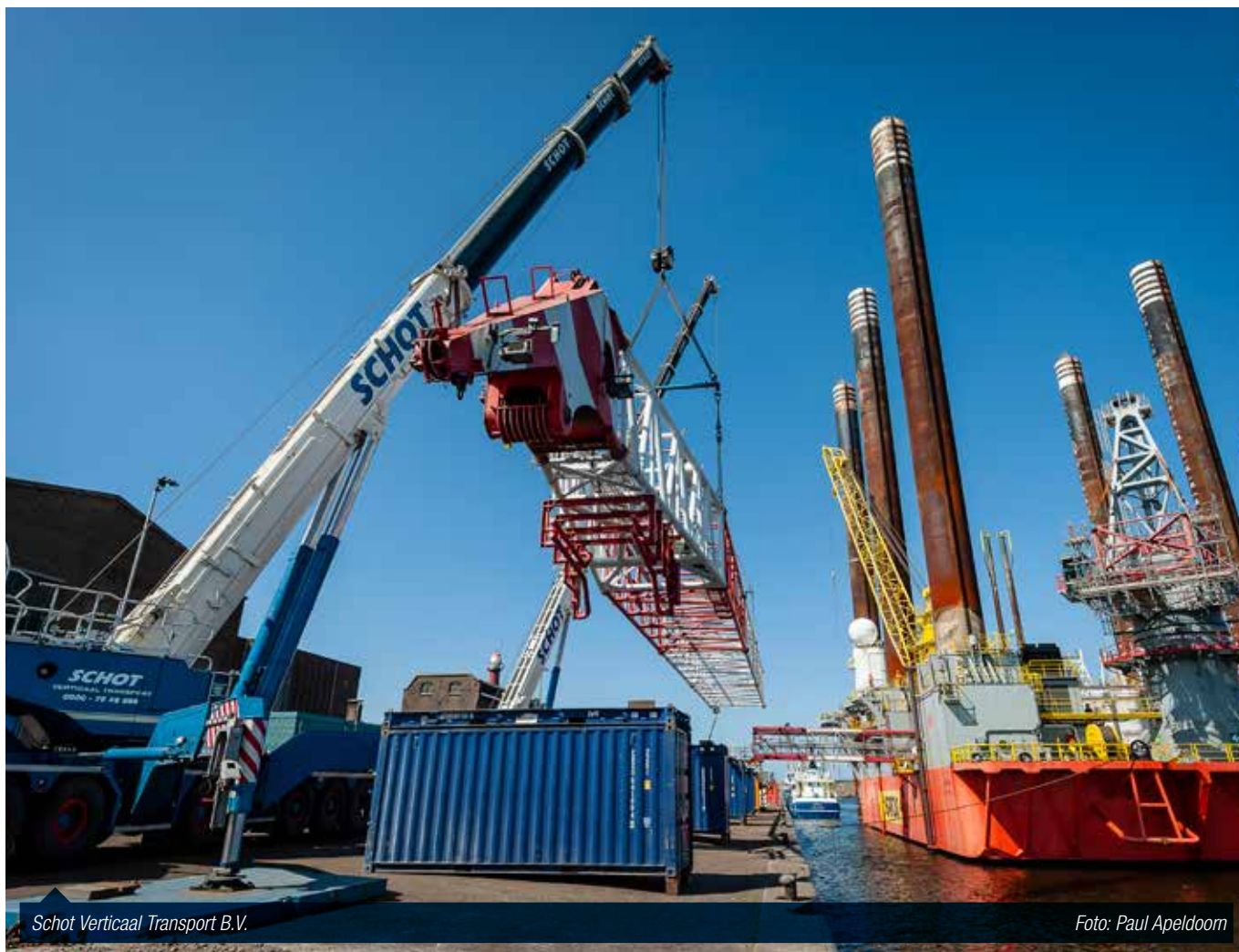
De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de gebruiker. Dit heeft geleid tot een aanpassing van TCVT keuringsschema W3-01 en TSJ 54.

Is de theoretische gebruiksduur van lierwerk(en) is niet overschreden, controleer of aan de hand van de door de fabrikant voorgeschreven voorschriften, of de theoretische gebruiksduur van het lierwerk niet is overschreden.

Indien de theoretische gebruiksduur van de fabrikant is overschreden of het lierwerk is tien jaar of ouder, dan zijn er twee mogelijkheden / opties:



Remie Kraanverhuur B.V.



Schot Verticaal Transport B.V.

Foto: Paul Apeldoorn

Optie 1.

Het lierwerk moet vervangen of gereviseerd zijn door de fabrikant of door een lier-deskundige. Overgangstermijn: t/m 2021 1).

Indien de theoretische gebruiksduur van het lierwerk is overschreden, wordt dit als opmerking vermeld in het keuringsrapport.

Optie 2.

Indien de gebruiker kan aantonen dat hij de alternatieve liermonitoringsprocedure hanteert, dan kan vervanging of revisie van de lier(en) achterwege blijven. Van deze uitgebreide liercontrole moeten schriftelijke bewijsstukken kunnen worden overlegd tijdens de TCVT keuring en dit moet aangetekend zijn in het kraanboek of onderhoudsrapport.

Goedkeuring op aanvulling van TCVT-keuringsschema W3-01 op punt 0109 zal begin 2021 geschieden en zullen de leden van de VVT d.m.v. een leden-circulaire op de hoogte worden gesteld.

Tuikabels en tuistangen

In het TCVT schema W3-01/18-083(3) wordt bij punt 0108 voor tuikabels een inspectie regime voorgeschreven, voor tuistangen is dit niet het geval. De vraag is of er voor tuistangen een inspectieprocedure of regime moet worden opgenomen in het TCVT-keuringsschema W3-01. Er zijn fabrikanten van MK en MTK en mogelijk TK die in het instructieboek een inspectie-procedure of regime voorschrijven. Er zijn er echter ook die dit niet doen.

Na goedkeuring van de procedure lieren wordt er een werkgroep gevormd voor het bovenstaande onderwerp. Wordt vervolgd in 2021.

Kunststof (hij)s-kabels

Op de markt verschijnen de eerste kranen die uitgerust worden met kunststof kabels en hijskabels. Het huidige TCVT-keuringsschema W3-01 voorziet niet in de beoordeling van dit soort kabels. Moet bijvoorbeeld het schema niet aangevuld worden met de beoordelings- en afkeurcriteria van dit soort kabels? De werkkamer acht de verwijzing naar de gebruiksaanwijzing vooralsnog voldoende.

Digitalisering van het kraanboek

Met het steeds digitaler worden van deze wereld komt de vraag naar boven, hoe men met het digitaal aftekenen van kraanboeken moet omgaan. De keuring vindt plaats op locatie A en het boek ligt op locatie B, waardoor het afstempelen vaak een probleem is. Een kraanboek moet aanwezig zijn bij de kraan, maar mag dit ook digitaal en kan dit dan ook digitaal worden afgetekend?

De TCVT werkkamer is van mening dat er een kraanboek bij de kraan moet zijn. De wet spreekt over een vorm van registratie. Of deze vorm digitaal of hard copy is, is aan de eigenaar / beheerder van de kraan.

De beschikbaarheid bij de kraan is bepalend. Hiermee is dit dossier afgerond.

BIJLAGE 8 – JAAROVERZICHT 2020 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 commissievergadering een ideaal middel om ervaringen uit te wisselen en elkaar informeel te raadplegen over allerlei Arbo-onderwerpen.

In de Arbocommissie behandelde onderwerpen:

- » Aanpassingen inzet werkbak.
- » Jaarlijkse beoordeling branche-RI&E Verticaal Transport.
- » Herziening Arbocatalogus Verticaal Transport.
- » Toevoegen omgevingsfactoren schema (toren)kraan.
- » Hijstassen.
- » Inzet mobiele hijskranen in ATEX zone.

VERGADERINGEN

De Arbocommissie heeft in het verslagjaar tweemaal via MS Teams vergaderd.



Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

Aanpassingen inzet werkbak

Het ministerie SZW is voornemens om per 1 juli 2020 de wet rondom de inzet van een werkbak aan te passen. 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.

De VVT is samen met de branchepartijen Bouwend Nederland, NVAf, NMT, VERAS, de Koninklijke Metaalunie en VNO-NCW tegen de voorgestelde wijziging van artikel 7.23d. De VVT is van mening dat het schrappen van de twee normbepalingen, te weten de incidentele inzet en maximaal 4 uur per inzet, een goede en veilige oplossing is waarbij geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

De Arbocommissie is gevraagd advies te geven op de Leidraad van het ministerie SZW. Deze Leidraad is bedoeld als een praktische vertaling van het artikel 7.23d voor opdrachtgevers om te kunnen vaststellen of de inzet van een werkbak of werkplatform aan de kraan gerechtvaardigd is.

Naast het ontwikkelen van een Leidraad zal de Arbocommissie de huidige werkinstructies en checklijsten aanpassen aan het nieuwe artikel en zal er



rond de inwerkingtreding per 1 juli naar de leden en hun opdrachtgevers de impact van de gewijzigde situatie worden gecommuniceerd.

In een gezamenlijk overleg tussen de branchepartijen en het ministerie eind juni 2020 is afgesproken dat er voor standaard werksituaties onder gelijke omstandigheden gebruik gemaakt kan en mag worden van een reeds bestaand en goedgekeurd werkplan. Deze toezegging is door het ministerie gedaan om meer ruimte te geven aan bedrijven en de regeldruk enigszins te verlagen. De Arbocommissie zal informatie verzamelen om tot een standaard werkplan te komen die kraanverhuurbedrijven en opdrachtgevers kunnen gebruiken om eenvoudig en juist hun eigen werkplannen op te kunnen stellen.

Per 1 juli 2020 is de nieuwe regeling in werking getreden. De VVT is het echter oneens met de gang van zaken en zal proberen het ministerie SZW te overtuigen om het artikel 7.23d op belangrijke punten alsnog aan te passen. De VVT probeert dit via een breed gedragen en constructief overleg te kunnen regelen, maar sluit een juridische procedure echter niet uit. De mogelijkheden hiertoe zullen worden onderzocht.

Op 14 juli en op 22 september 2020 vond er overleg plaats tussen het ministerie SZW en de branchepartijen. Het ministerie SZW heeft na het overleg een voorstel gedaan tot aanpassing van het artikel waarbij de verplichte inzet van de kerndeskundige wordt geschrapt en de maximale windsnelheid wordt aangepast, zodat deze in lijn is met de EN14502 en de EN13000.

Eind november 2020 zijn de branchepartijen akkoord gegaan met het aanpassingsvoorstel. Dit voorstel moet meegenomen worden in een concept veegbesluit, voor kleine technische aanpassingen van het arbobeleid, dat begin 2021 zal worden gepubliceerd in de Staatscourant. De branchepartijen zullen daarnaast aandringen op verder aanpassingen van het artikel 7.23d.

Jaarlijkse beoordeling branche RI&E

Alle werkinstructies en ledencirculaires van de VVT zijn doorgenomen en aangevuld met de bijbehorende Wet- en regelgeving. De nieuwe checklist VCA 2017/6.0 is nu toegevoegd aan de branche-RI&E verticaal transport.

Ook zijn alle gevaren opnieuw beoordeeld. COVID-19 is apart toegevoegd bij de omgevingsfactoren (pandemie). Verder zijn bepaalde hijsmethodieken zoals het hijsen van breekplaatvloeren, wapening, kanaalplaatvloeren en bepaalde bouwelementen apart vermeld met verwijzing naar de bijbehorende werkinstructies. Tenslotte nog wat informatie toegevoegd m.b.t. chroom-6 om dit wat te verduidelijken buiten de lijst van gevaarlijke stoffen om.

Herziening Arbocatalogus Verticaal Transport

De Arbocatalogus heeft een looptijd van 5 jaar met een uitloop van één jaar volgens de nieuwe wet- en regelgeving. De Arbocatalogus is bekrachtigd op 1 april 2016 en wordt d.m.v. een werkgroep herzien volgens de gestelde wet- en regelgeving. Het concept Arbocatalogus Verticaal Transport is door de leden van de Arbocommissie goedgekeurd en zijn we in afwachting van commentaar van ISZW. Wordt vervolgd in 2021.

Toevoegen omgevingsfactoren schema (toren)kraan

ISZW gaf aan dat de opstellingskeuring van toepassing is op kranen (en niet alleen torenkranen). In de Warenwet machines staat dat bij elke op- en afbouw een opstellingskeuring moet plaatsvinden. De VVT vindt dat dit onderdeel is van de expertise van de machinist (bediening conform gebruiksaanwijzing) en om dit via een LMRA uit te voeren. ISZW heeft aangegeven hiervoor een schema te willen omdat de LRMA onvoldoende zou zijn. Vanuit de TCVT is er een 4-punten lijst opgenomen als geheugensteun bij het uitvoeren van de LMRA. De volledige inventarisatie van alle omgevingsfactoren is hiermee geborgd.



BIJLAGE 9 – JAAROVERZICHT 2020 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
- » TCVT bijscholing en Code-95
- » Aanslaan van lasten in de bouw, schema aanpikker bouw W04-09
- » Project Branchekwalificatiestructuur (BKS) en instructiekaders
- » ESTA ECOL-project
- » Certificering mensen met arbeidsbeperking

VERGADERINGEN

De Opleidingscommissie heeft in het verslagjaar tweemaal vergaderd.

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

TCVT-persoonscertificatie en -examinering

Per 1 januari 2020 zijn de nieuwe TCVT RA registratieschema's voor machinisten wettelijk van kracht geworden. Dit betreffen de TCVT RA schema's voor machinisten op de mobiele kraan (W4-01), autolaadkraan met hijsfunctie (W4-04), grondverzetmachine met hijsfunctie (W4-05), verreiker met

hijsfunctie (W4-07), torenkraan (vast en mobiel, W4-06), grote funderingsmachine (W4-03) en kleine funderingsmachine (W4-02).

Bestaande, geldige TCVT certificaten worden omgezet naar een geldige TCVT RA-registratie. De VVT zet zich in om de grote administratieve overgang naar de registratie zo goed mogelijk te laten verlopen en koppelt de signalen vanuit werkgevers en de werknemers, zoals over onduidelijke communicatie, terug aan de TCVT. De VVT zal mede met de opleidingscommissie ledencirculaires opstellen en verspreiden onder de leden van de VVT.

De VVT maakt zich zorgen om het aantal examinatoren. Er zijn er te weinig om alle examens te bemensen. Er zijn meerdere malen aanpassingen in het examen gedaan en afspraken gemaakt over een betere flexibele inzet van de examinatoren, waardoor de meest prangende problemen lijken te zijn opgelost. De aanpassingen om het passend te krijgen werken kostenverhogend voor of de klant en voor de opleider. Dit blijft een punt van aandacht voor de VVT.

TCVT bijscholing en Code-95

In het verleden heeft de bijscholing TCVT meegeteld voor de punten voor het behouden van code 95, de eis van vakbekwaamheid voor de functie van beroepsgoederenchauffeur. Dit is afgeschaft omdat Nederland, het ministerie van I&W, op de vingers is getikt door de EU omdat men vond dat de regels voor bijscholing hier te soepel werden gehanteerd. Omdat alles wat met TCVT te maken heeft gerelateerd is aan werkzaamheden in de bouwsector, is dit komen te vervallen.

De VVT is hier tegen blijven protesteren en uiteindelijk is het gelukt om bij het ministerie van I&W voor elkaar te krijgen dat er ook gekeken moet worden naar de competenties van de persoon. Dit heeft de opening geboden om op basis van het laden en lossen met een autolaadkraan op een vrachtauto, de



Kraan & Hoogwerkersverhuur van Ginkel B.V.

TCVT bijscholing weer mee te laten tellen. Een voorwaarde die hieraan wordt gesteld is dat de gevolgde bijscholing dan ook deels moet gaan over hijsen met autolaadkranen.

Nadat dit bekend is geworden is het uitwerken hiervan door het CCV CBR versneld opgepakt dankzij de inzet van de opleidingscommissie van de VVT, en zal de bijscholing van de TCVT weer gaan meetellen voor code 95.

Project Branchekwalificatiestructuur (BKS) en instructiekaders

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

In het kader van de branchekwalificatiestructuur zal worden aangevangen met het koppelen van het BCP voor de machinist aan de bestaande branche-RI&E. Hiermee wordt het mogelijk gemaakt om via instructiekaders de vereiste competenties van de machinist direct in relatie te brengen met onder andere de certificeringseisen (TCVT), het veiligheidshandboek, het OHSAS 18001/ISO 45001 handboek, de werkinstructies VVT en visa versa.

Door middel van het koppelen van de beroepscompetenties aan de branche-RI&E wordt het mogelijk om de ervaringen vanuit de praktijk te kwalificeren en te waarderen als nascholing en zelfs kwalificatie van de vakbekwaamheid van de werknemers.

Daarnaast zijn het BCP Meewerkend Voorman en het BCP Uitvoerder in de opleidingscommissie besproken en vastgesteld. XY Masterclass, het onafhankelijke examenbureau dat de examens voor de cursussen Meewerkend Voorman en UVHTP 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 License, bedoeld om in Europa een stevige basis te leggen voor vakmanschap van machinisten van hijskranen. Eisen aan opleiding en vakmanschap verschillen enorm tussen



Kraanverhuur D. Boekstijn B.V.

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.

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. In 2020 is afgesproken dat het ECOL-certificaat rechtstreeks wordt opgenomen in de TCVT-registratie. Hierbij kan gewerkt kan worden met het Skill-record systeem dat door ECOL wordt gebruikt. Zolang het ECOL-certificaat geldig is, is ook de TCVT-registratie geldig.

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.

BIJLAGE 10 – JAAROVERZICHT 2020 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 afsprekt 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, bedrijfstakpensioenfondsen, maar ook van het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL).

In de Sociale commissie behandelde onderwerpen:

- » Loon bij vakantie / waarde vakantiedag.
- » Onderhandelingen TLN / VVT arbeidsvoorwaarden-cao.
- » Ontwikkelingen uitwerking pensioenakkoord.
- » Dekkingsgraad pensioenfondsen Vervoer.

VERGADERINGEN

De Sociale commissie heeft in het verslagjaar viermaal vergaderd, driemaal via MS Teams.

Nadere toelichting op enkele onderwerpen:

Loon bij vakantie / waarde vakantiedag

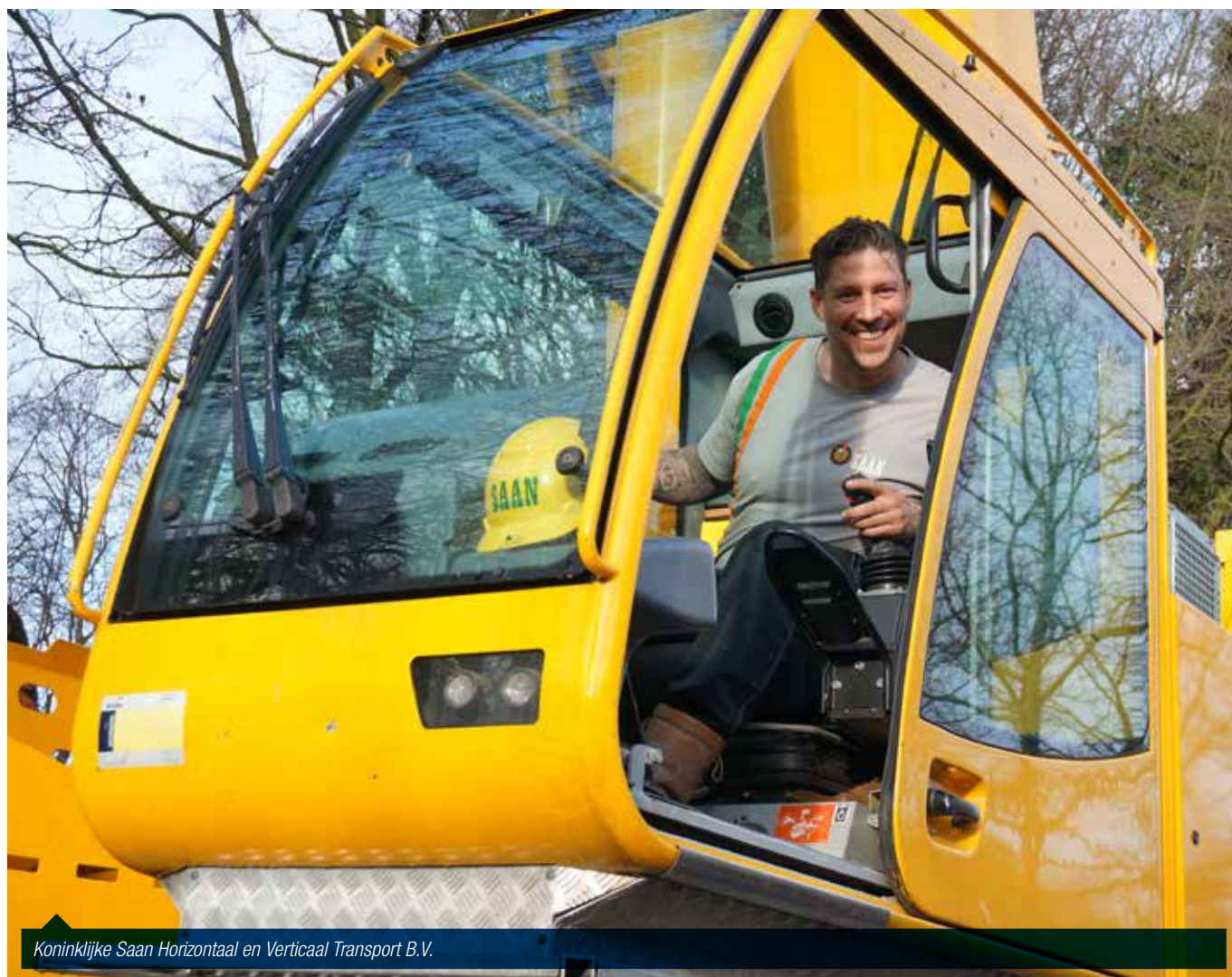
De onzekerheid rond de waarde vakantiedag is nog steeds actueel. Er wordt hierbij ook gekeken naar het Holzkamm-arrest waarbij van belang is of de overuren een verplicht karakter hebben of niet. De jurisprudentie hierover in Nederland lijkt zich te ontwikkelen naar dat het verplichtend karakter van de overuren van belang is voor het bepalen of overuren wel of niet meegenomen moeten worden bij het berekenen van het loon bij vakantie. Dit is in 2020 nog niet afgerond.

Onderhandelingen TLN / VVT arbeidsvoorwaarden cao

Zie hoofdstuk Sociale zaken van het jaarverslag. Aanvullend hierop:

Vanwege de lockdown, de harde economische realiteit van omzetsdalingen en de onzekerheden die hiermee gepaard zijn gegaan, zijn de onderhandelingen on hold gezet en is er ingezet op het ongewijzigd verlengen van de bestaande arbeidsvoorwaarden-cao. Dit is gelukt, met als gevolg dat er geen loonstijging heeft plaatsgevonden in 2020.

In oktober 2020 hebben alle partijen de cao opgezegd met de intentie om deze te gaan aanpassen. Echter de tweede golf en de daarop volgende nieuwe lockdown gooit roet in het eten. De werkgeversdelegatie komt met



Koninklijke Saan Horizontaal en Verticaal Transport B.V.



Berende Spoor- en Grondwerken B.V.

een bijzondere zet; men wil de cao nog een keer ongewijzigd verlengen. In onzekere situaties leidt extra tijd vaak tot oplossingen. Er wordt toch mandaat gevonden om, met de bonden over het aanpassen van de cao, verder te praten. Het gesprek wordt voortgezet over de onderwerpen waar partijen verbleven zijn in maart.

De Sociale commissie heeft aangegeven dat ze graag werk wil gaan maken met het vereenvoudigen van de arbeidsvoorwaarden-cao en het aanbrengen van vernieuwingen. Vernieuwingen die passen bij de

toekomst van de kraanverhuursector. Denk daarbij o.a. aan duurzame inzetbaarheid, flexibiliteit van arbeid, een systeem van beloning dat beter aansluit bij het bedrijfsproces, de herziening van de pensioenregeling naar aanleiding van de uitwerking van het pensioenakkoord en het tijdig starten van de onderhandelingen zodat bedrijven tijdig weten waar ze aan toe zijn.

Zodra de nieuwe arbeidsvoorwaarden-cao is afgesloten in 2021 pakt de commissie deze onderwerpen op.



Transportbedrijf Bosch Hedel B.V.

COLOFON

Uitgave Jaarverslag 2020

Vereniging Verticaal Transport

Blokdrukweg 8
4104 BD Culemborg

T 0345 516993

E info@verticaaltransport.nl

W www.verticaaltransport.nl

Vormgeving en druk

Bergman Media
www.bergman.media

Coverfoto

De coverfoto is afkomstig van M. Verschoor B.V.

