

CBRB reageert fel richting Van Geel

Het CBRB heeft per brief van 8 april jl. fel gereageerd op de reactie van Staatssecretaris Van Geel van 11 januari jl. op een eerder aangetekend bezwaar van de binnenvaartorganisaties tegen de wijze waarop de registratie voor vervoerders van afvalstoffen is geregeld. De brief is mede ondertekend door Kantoor Binnenvaart. De door de Staatssecretaris gekozen oplossing – registratie voor de binnenvaart onderbrengen bij de NIWO – werkt niet, is ondoordacht en houdt geen rekening met de specifieke omstandigheden in de binnenvaart. Het is een theoretische oplossing die niet past voor de binnenvaart. De oplossing is vele malen meer belastend dan het probleem, zo er al een probleem zou zijn.

Ook bevrachters – (wie valt daar onder en wanneer?) – moeten voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Het voorschrift is nergens beargumenteerd.

De definitie van afvalstoffen is zo geformuleerd dat de noodzaak tot registratie bijna op iedere bemiddelaar of voor elk binnenvaartbedrijf aanwezig is. De feitelijke vervoerder heeft bovendien geen enkele invloed op de wijze waarop met de lading wordt gehandeld en hij heeft er geen zeggenschap over.

De brief spreekt het betreurenswaardig uit omdat er reeds een registratie van binnenvaartvervoerders door de overheid plaats vindt. Deze registratie kan zonder meer worden gebruikt.

De brief somt een aantal uitvoeringsproblemen op zoals:

- de gang van zaken bij verschillende gemeentes t.a.v. de verklaring van goed gedrag,
- de onbeantwoorde vraag wie volgens de regeling vervoerder is,
- is de 'eenvoudige accountantsverklaring' wel of geen verklaring van een registeraccountant,
- het moeten aantonen van vakbekwaamheid in andere landen; er is geen sprake van wederzijdse erkenning,
- uitsluiting van het vervoer van afvalstoffen door bedrijven die moeite hebben met het aantonen van de kredietwaardigheid.

In de brief wordt aan de hand van voorbeelden aangetoond dat het van diverse factoren afhangt of een stof afvalstof is in de zin van de regeling. Hoogovenslakken bijvoorbeeld zijn afvalstoffen, maar worden ze hergebruikt dan zijn het weer grondstoffen.

Staatssecretaris Van Geel wordt dringend verzocht de

registratie anders te regelen, bij voorkeur door gebruikmaking van een reeds bestaand registratiesysteem. Voorts wordt aanbevolen inspanningen te verrichten die leiden tot een registratie van binnenschepen op Europees niveau.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar.

NIWO registratie vervoer afvalstoffen

De vakbladen en nieuwsbrieven staan er de laatste maanden vol mee: de registratieverplichting van afvalvervoerders. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart heeft in samenwerking met Kantoor Binnenvaart nogmaals een brief gestuurd naar staatssecretaris van Milieubeheer, de heer Van Geel. Deze brief is openbaar en te lezen op de website WWW.CBRB.NL > Nieuws > Actualiteit en opinie > NIWO registratie. In deze nieuwsbrief kunt u een redactionele samenvatting van deze brief lezen.

Daar er kennelijk nog steeds veel onduidelijkheid over deze registratie bestaat wil ik kort toelichten voor wie deze registratieverplichting geldt en wat er vervolgens gedaan moet worden.

Deze regeling geldt voor inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen.

Hier volgen een aantal veel gestelde vragen:

Wanneer is men 'vervoerder' zoals bedoeld is volgens deze regeling?

In de Regeling, art. 1C staat: Vervoeren: "Voor anderen tegen vergoeding vervoeren."

Valt een bevrachter ook onder deze regeling?

In de Regeling, Toelichting, I. Algemeen, art. 3 staat ondermeer: "Van bemiddelen van bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke stoffen is sprake wanneer iemand, zonder in het bezit te zijn van de afvalstoffen, voor anderen regelingen treft voor het beheer van de afvalstoffen. De bemiddelaars onderscheiden zich van handelaars doordat zij noch de eigenaar, noch de feitelijke bezitter van de afvalstoffen zijn. Aan het begrip bemiddelen wordt een ruime betekenis toegekend. De benaming waaronder de activiteit plaatsvindt (bemiddelaar, makelaar, adviseur, etc.) is daarbij niet relevant."

Wat verstaat men onder afval?

In de Richtlijn van de raad 91/156/EEG, art. 1a: Afval-

stof: "Elke stof of elk voorwerp behorende tot de in de bijlage I genoemde categorieën waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen".

Om geregistreerd te worden moet men aan een drietal criteria voldoen:

1. Betrouwbaarheid.
2. Kredietwaardigheid voor € 18.000,00.
3. Vakbekwaamheid.

Wat dient men te doen?

- Een aanvraag formulier aanvragen bij het NIWO 070 – 399 20 11 of downloaden www.niwo.nl.
- Bewijs van goed gedrag (**betrouwbaarheid**) aanvragen bij de burgerlijk stand waar men ingeschreven staat.
- (Accountants)verklaring voor **kredietwaardigheid** voor € 18.000,00.
- Kopie van het uittreksel uit het Handelsregister bij Kamer van Koophandel.
- Kopie van uw vervoersvergunning (IVW-vergunning). Voor de binnenvaart wordt hiermee aan de eis van **vakbekwaamheid** voldaan. Voor de overige sectoren geldt een overgangsregeling voor het behalen van het vakdiploma "Afvastoffen". De aanvrager krijgt 3 jaar de tijd, tot uiterlijk 1 mei 2007, om het vereiste diploma te behalen.
- Het NIWO-formulier invullen en samen met de hierboven genoemde documenten verzenden.

Aanvraag bewijs van goed gedrag:

Wanneer u het bewijs van goed gedrag aan gaat vragen bij uw gemeente is het verstandig het NIWO-formulier mee te nemen zodat u kunt laten zien waar de aanvraag toe dient. Op het aanvraagformulier voor de verklaring van goed gedrag heeft u de functiegegevens en de gegevens organisatie/instelling niet in te vullen.

Invullen aanvraagformulier NIWO:

1. Bij het invullen van het NIWO-formulier geeft u aan dat u als vervoerder geregistreerd wenst te worden en vergunninghouder bent. Het registratienummer is het nummer van uw IVW-vergunning.
- 2a. Bij de functie vult u schipper en/of eigenaar in.
- 2b. Vakbekwaamheid hoeft niet ingevuld te worden.
- 2c. U vult 'ja' in, u wenst gebruik te maken van de overgangsregeling.

Het standpunt van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart over deze registratie is helder omschreven in de eerder in dit artikel genoemde brief aan de heer Van Geel. Desalniettemin is men verplicht bovengenoemde acties te doen en zich te laten registreren wanneer men "afval" vervoert of in "afval" bemiddelt.

Schroomt u niet mij te bellen wanneer u vragen heeft over deze kwestie of wanneer u problemen heeft met de registratie.

Voor nadere informatie kunt u contact met de helpdesk, Lijdia de Groot.

Maasvlakte 2: Benodigde kaderuimte en andere voorzieningen voor binnenvaart

Het Havenbedrijf Rotterdam voert momenteel, in het kader van het Masterplan Maasvlakte 2, een onderzoek uit naar de toekomstig voor de binnenvaart benodigde kaderuimte en andere voorzieningen op Maasvlakte 2. Het doel hiervan is er voor te zorgen dat de binnenvaart in de toekomst (2035!) op Maasvlakte 2 zo goed mogelijk afgehandeld kan blijven worden. Bij de ontwikkeling van de eerste Maasvlakte is immers veel minder rekening gehouden met de benodigde ruimte en andere voorzieningen voor de binnenvaart, en daar plukt de sector op dit moment de vruchten van.

De situatie in 2035 is op dit moment begrijpelijkerwijs nog zeer onvoorspelbaar. Daarom zijn verschillende scenario's opgesteld, waarbij gevarieerd is met de modal split, het totale ladingpakket, de marktontwikkeling, en verschillende logistieke concepten. Voor elk van deze aspecten zijn bandbreedtes opgesteld en voor al deze verschillende mogelijkheden is vervolgens de voor de binnenvaart benodigde kaderuimte berekend. Bij de (gefaseerde) aanleg van Maasvlakte 2 zal hierbij dan rekening gehouden worden.

Nu de benodigde kaderuimte in kaart gebracht is zal verder ingegaan worden op het aantal benodigde wachtplaatsen en andere voorzieningen voor de binnenvaart, en de flexibiliteit in relatie tot de fasering van de aanleg van Maasvlakte 2.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt Msc.

Beleid en Regelgeving

Onderzoeksraad voor veiligheid gaat van start.

De Onderzoeksraad voor veiligheid is op dinsdag 1 februari 2005 met zijn werkzaamheden begonnen. Op 7 februari is de Onderzoeksraad, onder voorzitterschap van Mr. Pieter van Vollenhoven, in aanwezigheid van Hare Majesteit Koningin Beatrix en minister-president Balkenende officieel geïnstalleerd door minister Remkes (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden). Naast de voorzitter bestaat de Onderzoeksraad uit mw. A. van den Berg, Ir. J.P. Visser, Dr. F.J.H. Mertens en Mr. J.A. Hulsenbek.

De Onderzoeksraad is een bij Rijkswet ingestelde zelfstandig bestuursorgaan, dat tot taak heeft rampen, ongevallen en incidenten te onderzoeken, met de bedoeling daar lering uit te trekken. Daarbij worden eventueel ook de gevolgen van het voorval en de bestrijding daarvan betrokken. Op grond van de Rijkswet, die op 30 november 2004 door de Eerste Kamer is goedgekeurd, is de Onderzoeksraad bevoegd onderzoek te verrichten naar gebeurtenissen op terreinen zoals verkeer en vervoer, defensie, gezondheid, milieu, branden en explosies, industrie, bouw, natuurrampen. In beginsel komen alle voorvallen in aanmer-

king voor onderzoek door de Onderzoeksraad, met uitzondering van gebeurtenissen op het gebied van openbare orde, terreurbestrijding, vredesmissies, oorlogshandelingen en dergelijke. De Onderzoeksraad is bevoegd voor het gehele Koninkrijk, dus Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. De Onderzoeksraad ziet het eerste jaar als aanloopjaar en zal dan bezien hoe de selectie van onderzoeken plaatsvindt.

De Onderzoeksraad doet, op grond van zijn bevindingen, aanbevelingen aan betrokkenen, die de wettelijk plicht hebben binnen een jaar op die aanbevelingen te reageren. De nieuwe Onderzoeksraad heeft mede de bevoegdheid de reacties op de aanbevelingen te bewaken.

De taken van de Raad voor de Transportveiligheid, die sinds 1 juli 1999 voorvallen in de sectoren luchtvaart, wegverkeer, binnenscheepvaart, railverkeer en busleidingvervoer onderzoekt, worden door de nieuwe Onderzoeksraad overgenomen. Dat geldt ook voor de nog afgeronde onderzoeken van de Raad van de Transportveiligheid.

Bron: Overheid Nieuwsbank, 3 februari 2005

Besparen op energiekosten

Zoals bekend is de energiemarkt geliberaliseerd.

ORAM, waarbij ook het CBRB is aangesloten, heeft voor haar leden een interessant collectief contract afgesloten met Energiebedrijf.com. Op de kosten van de levering van elektriciteit kan tot 10% besparing worden gerealiseerd.

Energiebedrijf.com is in grootte het vierde bedrijf in Nederland.

Gecontracteerd kan worden voor een periode van één, twee of drie jaar voor een vaste prijs gedurende de overeengekomen periode; er komen dan geen tussentijdse verhogingen.

Het aanbod geldt zowel voor klein- als grootverbruikers. Een grootverbruiker is een verbruiker met een aansluiting van meer dan 3x80 ampère.

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met de heer H. Oosterbeek, telefoon: 06.53843153 of e-mail: noordwest@cbrb.nl.

Veerdiensten starten lobby / Overleggroep Veerdiensten van start

Midden verleden jaar heeft het CBRB, tezamen met collega-organisaties een rapport uitgebracht over de belangrijke maatschappelijke rol van de veerdiensten. Hieraan is toentertijd door met name de regionale pers tamelijk veel aandacht besteed. Uit het rapport: "Hoe ver is de overkant", kwamen diverse knelpunten naar voren, die met name te wijten zijn aan onvoldoende belangstelling vanuit de diverse overheden voor de veerdiensten.

De bij het CBRB aangesloten veerdiensten zijn tot de conclusie gekomen dat alleen door een gerichte lobby

de aandacht voor de veerdiensten kan worden vergroot. In overleg met het CBRB hebben deze veerdiensten besloten zich sterker gezamenlijk te organiseren onder de vlag van het CBRB. Om die reden hebben zij een Overleggroep Veerdiensten opgericht. De heer Johan Hania van de veerdienst Gemeente Gorinchem heeft zich bereid verklaard om als eerste het voorzitterschap van deze groep op zich te nemen. De Overleggroep Veerdiensten maakt formeel deel uit van de ledengroep Personenvervoer, maar zal natuurlijk het element goederenvervoer ook meenemen in haar belangenbehartiging.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. Roos, directeur van het CBRB.

Sluispassage Antwerpen

Onlangs hebben enkele vertegenwoordigers van het CBRB, via onze Antwerpse collega-organisatie ICBO, deelgenomen aan een overleg met de havenkapitein en de verkeersleiders van het Antwerpse Havenbedrijf over de problemen met betrekking tot de sluispassage in Antwerpen. Bij het schutten krijgen de zeeschepen voorrang, hetgeen resulteert in lange wachttijden voor de binnenvaart.

Tijdens het overleg is onder meer gesproken over de planning van het schutproces en eventuele mogelijkheden om wachtplaatsen te creëren. Binnenkort zal een binnenvaartdelegatie, op uitnodiging van het Havenbedrijf Antwerpen, een bezoek brengen aan enkele sluiscomplexen om de operatie aan de sluiswachterskant mee te maken.

Alle schippers wordt verzocht om, ter verbetering van het schutten, in elk geval de volgende punten in acht te nemen:

1. Opgave van de **JUISTE** positie van het schip aan de sluis.
Als de sluiswachters zeker weten dat de positie van het schip juist opgegeven is zal men soepeler kunnen zijn bij het langer openhouden van een sluis.
2. Gedurende de aanloop naar de sluis, in de sluis, en tijdens het varen uit de sluis dient men het **JUISTE** **RADIOKANAAL** open te houden, zodat men, in het belang van de veiligheid, constant bereikbaar is.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.

Stremming Grote Parksluis

In verband met het vervangen van de roldeur aan de binnenzijde van de Grote Parksluis en andere renovatiewerken, zal deze sluis voor alle scheepvaartverkeer zijn gestremd van vrijdag 15 juli 2005, 22.00 uur tot en met maandag 8 augustus 2005, 04.00 uur.

De Kleine Parksluis en de overige bruggen over de Delfshavense Schie blijven volgens de vastgestelde bedieningstijden in bedrijf.

(Geen bediening tussen 22.30 en 06.30 uur)

Securitymaatregelen voor de binnenvaart

Na de invoering van de ISPS-code voor de zeevaart is de binnenvaart op de zeehaventerminals geconfronteerd met diverse securitymaatregelen. Hoewel het grootste deel van de terminals gelukkig met gezond verstand omgaat met de binnenvaart, zijn er helaas ook terminals die doorschieten bij het nemen van maatregelen, waardoor de binnenvaart onnodig belemmerd wordt in de dagelijkse bedrijfsvoering. **Wij verzoeken u dit soort misstanden aan ons door te geven zodat wij met de betreffende terminal in overleg kunnen treden!**

Inmiddels lijkt er enige ongerustheid te zijn ontstaan over (toekomstige) securitymaatregelen voor de binnenvaart. Op een RIS-bijeenkomst in maart jongstleden is door een presentatie van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) helaas ten onrechte de indruk ontstaan dat er op korte termijn een veelheid van securityregels, met betrekking tot het aanleveren van allerlei informatie, over de binnenvaart uitgestort zal worden, waarbij RIS essentieel en onontkoombaar zou zijn. Dit is echter niet het geval! Slechts in geval van een verhoogd dreigingsniveau verlangt het HbR bepaalde informatie van de binnenvaart; RIS kan hierbij dan een hulpmiddel zijn. Zolang er geen sprake is van een verhoogd dreigingsniveau blijft het wat het HbR betreft "business as usual".

Wel is het zo, dat er in de toekomst antiterrorismevoorschriften voor de binnenvaart zullen gaan gelden. De EU werkt momenteel aan de zogenoemde Ketenbeveiligingsverordening, die van toepassing zal zijn op alle schakels in de logistieke keten waaronder de binnenvaart. Deze Verordening zal zeker niet vóór 2007 in werking treden. Het CBRB is nauw betrokken bij de totstandkoming van deze Verordening en ziet erop toe, dat de maatregelen realistisch en proportioneel zijn, zo weinig mogelijk (administratieve) belasting met zich meebrengen, dat ze aansluiten bij de huidige praktijk en dat ze rekening houden met het feit dat een binnenvaartschip niet alleen een bedrijf maar ook een drijvende woning is.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.

Binnenvaart – 'het lelijke eendje' voor de Duitse overheid

Het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt heeft met zorg gereageerd op een recente regeringsverklaring over de besteding van het in maart 2004 aangekondigde "Twee miljard-euro programma" voor de infrastructuur.

Veel aandacht voor weg en spoor met als mogelijk resultaat dat de Duitse waterwegen het gevaar lopen geen bijzondere bijdrage uit het financieringsprogramma te ontvangen.

Deze gang van zaken lijkt in volledige tegenspraak te zijn met een uitspraak van de Staatssecretaris van

vervoer, Ralf Nagel, op 5 april jl. dat waterwegen deel uitmaken van een modern en productief vervoersnet. Een dag later: "geen cent voor de binnenvaart!"

Onderzoek vaarroutekeuze Rotterdams havengebied

De Rotterdamse haven heeft via de vaarwegen een uitstekende verbinding met het achterland. De hoofdvaarwegen Hartelkanaal, Nieuwe Maas en Oude Maas met hun verbinding naar Waal en Rijn zijn daarbij van groot belang. Over een aantal van deze vaarwegen liggen bruggen die voor de 'hoge vaart' mogelijk een knelpunt vormen. Ook de breedte van het Breeddiep zou een belemmering kunnen vormen voor de optimale beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de vaarwegen.

Om de achterlandverbindingen up to date te houden, en om een eventuele vervanging/verhoging van de betreffende bruggen dan wel een verruiming van het Breeddiep met argumenten te kunnen onderbouwen, heeft het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) opdracht gegeven aan de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat om een onderzoek uit te voeren naar de beweegredenen van de vaarroutekeuze door het havengebied. In Nieuwsbrief 3 van 2004 heeft u hierover al eerder wat kunnen lezen.

Het onderzoek is inmiddels afgerond en de resultaten zijn als volgt.

Er is een enquête uitgevoerd onder 58 schepen, waaronder 43 containerschepen, die op jaarbasis 2939 bezoeken aan de Rotterdamse haven brengen. In de regel is de rechtstreekse route naar los-/laadplaats doorslaggevend bij de routekeuze, zeker bij containerschepen. Voor deze categorie schepen spelen daarnaast echter factoren als getij, stroming, weersomstandigheden en de hoogte van de bruggen over het Hartelkanaal (bij vier lagen containers) een rol bij de routekeuze. Privézaken spelen bij containerschepen nauwelijks mee; bij drogelading schepen en tankers in iets hogere mate. Het Breeddiep heeft over het algemeen de voorkeur boven het ronden van het Lage Licht.

Uit het onderzoek zijn tevens de volgende infrastructuurknelpunten (nogmaals) naar voren gekomen:

- het gebrek aan lig- en overnachtingsplaatsen in het gehele havengebied, in het bijzonder voor kegel-schepen en lange (> 110 m) binnenschepen;
- de hoogte van en de stroming rond de Botlekbrug;
- de breedte, diepte en oriëntatie van het Breeddiep;
- de hoogte van de Suurhoff- en Harmsenbrug, en de stroming bij deze bruggen en het Hartelkanaal in het algemeen;
- de hoogte van de Willemsbrug en beperkingen in het openingsregime van de Erasmusbrug, met name de spitsluitingen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.

Streckenkenntnis op de Duitse Rijn

In het kader van de discussies over harmonisatie van vaarbewijzen en verdergaande samenwerking tussen de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en de Donaucommissie werkt de CCR aan een vereenvoudiging van de regels voor de Streckenkenntnis op de Rijn tussen Iffezheim en Spijsche Veer.

Tijdens de vergadering van de Ledengroep Varende Ondernemers op 21 april jongstleden bleek, dat de ondernemers van mening zijn dat Streckenkenntnis gehandhaafd moet blijven. Aan de huidige systematiek hoeft wat hen betreft eigenlijk weinig veranderd te worden: het aantal van 16 ervaringsreizen (8 te berg + 8 te dal) in combinatie met een examen, zoals nu het geval is, wordt realistisch geacht. Het is van belang om in de opleiding voldoende aandacht te besteden aan aspecten als talen en hedendaagse, elektronische navigatiemiddelen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.

Vervoer diervoeders per 1 juli 2005 onder hygiëncode

De Europese regelgeving en de daaraan verbonden nationale wetgeving maken het noodzakelijk dat het vervoer van diervoeders door een hygiëncode wordt gereguleerd.

Met het Productschap Diervoeders (PDV) is overeengekomen dat de hygiëncode die wordt gebruikt voor levensmiddelen na enige aanpassing gebruikt kan worden voor diervoeders.

Het CBRB heeft zich met succes er voor ingespannen dat er, na het nodige overleg, met Duitsland en België afspraken konden worden gemaakt over het gebruik van dezelfde hygiëncode voor de binnenvaart in Europa.

Nieuwe wetgeving heeft tot gevolg dat per 1 juli 2005 uitsluitend diervoeders mogen worden vervoerd indien bedrijf en schip zijn geregistreerd bij het PDV. Aan bevrachters is de verplichting opgelegd om alvorens een schip te bevrachten op de "PVD-lijst" na te gaan of het schip is geregistreerd. Is dit niet het geval, dan mag het schip niet voor dat vervoer worden bevracht.

Degenen die een hygiëneboek via het CBRB of Kantoor Binnenvaart hebben gekocht, ontvangen binnenkort de tekst van de hygiëncode die van toepassing is op het vervoer van diervoeders en een aanmeldingsformulier. Ook wordt informatie verstrekt over de wijze waarop men aan de verplichting om het gebruik van de hygiëncode te laten verifiëren kunt voldoen. Het voornemen bestaat om met een verifiërende instelling afspraken te maken teneinde de kosten zo laag mogelijk te houden.

Tijdpad:

- mei/juni 2005 toezending nieuw tekst/informatie over verificatie.
- 1 juli 2005 publicatie lijst aangemelde bedrijven/schepen.
- 1 januari 2006 start verificatie gebruikers hygiëncode.
- 1 juli 2007 uitsluitend geverifieerde bedrijven/schepen mogen diervoeders vervoeren.

Tekst en het aanmeldformulier kunnen in voorkomend geval ook worden ingezien en gedownload via de website van het PDV (www.pdv.nl).

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. J. Vogelaar.

Nieuwe leden:

Varende Ondernemers (OPTO):

V.o.f. Gemini

Varende Ondernemers (Droge Lading):

V.o.f. Carpe Diem

Geassocieerde leden:

SAA Overvliet Assurantie Makelaars

Agenda

mei

- | | | |
|-------------|--------------|---|
| 19 mei | om 13.00 uur | - Ledenvergadering OPTO |
| 23 mei | om 13.00 uur | - Overleggroep Veren |
| 25 mei | om 10.00 uur | - DB CBRB |
| 25 mei | om 09.00 uur | - EBU Commissie Gevaarlijke Stoffen in Duisburg |
| 26 – 27 mei | | - CTGG Plenair |
| 31 mei | om 10.00 uur | - Vooroverleg ADNR |
| 31 mei | om 10.00 uur | - EBU Passagiersvaart in Basel |
| 31 mei | om 14.00 uur | - Werkgroep Fiscale Zaken |

juni

- | | | |
|--------------|--------------|-----------------------------------|
| 07 juni | om 09.30 uur | - Ledenvergadering Groep Duwvaart |
| 07 – 09 juni | | - CCR MD/G |