

## Personeelstekort op de binnenvaartvloot

De binnenvaart wordt de afgelopen jaren steeds indringender geconfronteerd met een gebrek aan gekwalificeerd personeel. De oplossing wordt ook steeds vaker gezocht in het inhuren van personeel van buiten de Europese Unie. Ook de recent gehouden Pan-Europese ministersconferentie heeft dit probleem besproken.

De gedachte bij deze conferentie is om te komen tot een vereenvoudiging van de mogelijkheden om met name Midden-Europese werknemers van buiten de EU te laten werken op de West- Europese vloten. Een en ander binnen duidelijk te markeren sociale kaders.

Over deze zaken zullen binnenkort gesprekken worden opgestart, waarvoor het CBRB zich zal gaan aanmelden. Ook bestaat er natuurlijk de mogelijkheid om personeel van buiten Europa te laten varen en werken op onze schepen.

Hiervoor zijn wij benaderd door Barber Ship Management; een groot recruitment bureau uit de Filipijnen. Dit bureau is in staat om goed gekwalificeerd Engelstalig personeel te leveren, waaronder ook horecapersoneel.

Deze mogelijkheid kan met name interessant zijn voor de branche van het personenvervoer en de hotelschepen, die veel te maken heeft met een Engelstalige cliëntèle.

Bijgevoegd treft U een folder aan van Barber Ship Management "Who can you trust".

Geïnteresseerden kunnen direct contact opnemen met de Engelstalige mevrouw Linds Boughton.

## [www.cbrb.nl](http://www.cbrb.nl) kent goede start

Vanaf juli heeft het CBRB haar eigen website. Uit de ontvangen reacties en de "kijk"cijfers kan worden geconstateerd dat de site goed is ontvangen. Het begint steeds beter bekend te worden dat het CBRB regelmatig actueel nieuws plaatst op haar site, waaruit dan ook regelmatig wordt geciteerd door de pers en buitenwereld. Kortom als U nog niet heeft gekeken dan wordt het tijd om eens te surfen naar [www.cbrb.nl](http://www.cbrb.nl)

## Reactie CBRB op begroting:

**'Binnenvaart komt tot haar recht in de begroting, maar dit moet ook vertaald worden in bedragen'.** In de Rijksbegroting voor 2002 heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat waar het de binnenvaart betreft, de correcte toon aangeslagen. Waar het gaat over knelpun-

ten, het goederenvervoer in het algemeen, de aansluitingen bij knooppunten, speelt de binnenvaart de rol die haar toekomt. Dat is naar de mening van het CBRB een doorbraak. Nu komt het aan op het vertalen van die erkenning in meer geld voor de natte infrastructuur, want daar is nog niets van terug te vinden in het MIT.

Er zijn meer kritische noten van de kant van de CBRB.

- Bij de vergelijking tussen de weg, het spoor en het water voor de milieubelasting worden niet de juiste cijfers gehanteerd. Uitgegaan wordt van de hoeveelheden brandstof die worden aangekocht, maar veel van wat de binnenvaart in Nederland koopt, wordt in het internationale transport verbruikt. Het heeft daarbij nauwelijks zin om de totale uitstoot van CO2 weer te geven, daar de uitstoot per ton/kilometer een veel beter beeld geeft in de onderlinge vergelijking tussen de vervuiling per transportmiddel.
- Een soortgelijke 'misser' is waar te nemen bij de vergelijking van de veiligheid tussen weg, spoor en water. Bij weg en spoor wordt over het aantal doden gesproken, bij de binnenvaart geldt het cijfer van 'significante' ongevallen met doden, gewonden en/of ernstige materiële schade'.

In het algemeen is het CBRB echter positief over de begroting waar het de binnenvaart betreft. De voornemens zijn nog niet zijn vertaald in concrete bedragen, maar de voornemens en de uitdagingen staan er wel in. Het is nu aan de binnenvaartorganisaties om de minister de komende jaren erop te wijzen dat haar politiek ook wordt herkend in de hoeveelheid geld dat beschikbaar komt voor de vaarwegen.

## Begroting V&W er binnenvaart 2002

- \* Fase 1 van de modernisering van de Maasroute loopt meer vertraging op. Als reden wordt aangevoerd dat de herstart ervan 'meer tijd vergt dan gepland'.
- \* Verbetering van de vaarroute Lemmer-Delfzijl loopt ook een jaar vertraging op, als gevolg van munitievondsten.
- \* De verdieping van de vaargeul tussen Amsterdam en Lemmer loopt eveneens aanzienlijke vertraging op, onder andere als gevolg van het vinden van een historisch scheepswrak.
- \* V&W ondersteunt het onderzoek naar een elektronische data uitwisseling op de vaarwegen, een RIS (River Information System). In de begroting staat dat tot 2003 dit onderzoek wordt ondersteund in verband met verdere verhoging van de veiligheid op het water.
- \* De risiconormen voor de interne veiligheid van binnenwateren en zeehavengebieden worden voor 2004 ontwikkeld.
- \* Met terugwerkende kracht tot 1 januari 2001 is de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegenaan-

sluitingen (SBV) opgenomen in de begroting als onderdeel van het MIT. Dit is de opvolger van de in het kader van de modal shift succesvolle Tijdelijke Beleidsregeling Binnenvaartaansluitingen. Voor de jaren 2001, '02, '03 staan bedragen van respectievelijk vijf, twee en zes miljoen euro op de begroting.

### **Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)**

- \* De vaarweg Almelo-Coevorden staat in de planstudie-tabel het MIT als PM-post. Volgens het ministerie zijn nut en noodzaak van een verdere verruiming van die vaarweg niet aangetoond. De inmiddels wel gerealiseerde – beperkte – verruiming tot 400 ton 'moet zich eerst bewijzen'. De regio zelf zal met harde bewijzen moeten komen voor nut en noodzaak van verdere investeringen.
- \* De planstudie voor verbeteringen in het vaarweg-traject 'bovenloop IJssel' wordt gefinancierd met geld dat oorspronkelijk was bestemd voor de planstudie Twentekanal. Tussen IJsselkop en Zutphen is de vaart naar de Twentekanal een knelpunt voor klasse Va schepen.
- \* De verruiming van de Twentekanal en de zijkanalen vindt wel doorgang. Oplevering klasse V na 2005. Geschikt maken voor klasse Va: oplevering na 2009.
- \* De tweede sluis bij Lith is nog steeds niet afgerond. De vertraging van bijna twee jaar is een gevolg van de problemen met het besturingssysteem. Bovendien ging de onderaannemer failliet.
- \* Na 2006 staat werk gepland aan het Wilhelminakanaal in Tilburg. Er is nog geen oplossing gekozen voor dit knelpunt in de vaarweg naar Tilburg.
- \* Vaarweg Lemmer-Delfzijl. Verruiming van de vaarweg en aanpassing van de kunstwerken tot klasse Va. Gestreefd wordt naar een vaarweg, geschikt voor vier-laags containervaart. Oplevering: na 2006
- \* Afmetingen vaargeul Waal met name in de bochten moet worden verbreed tot het dwarsprofiel voldoet aan de norm. Er is een tekort aan veilige lig- en rustplaatsen. Start van de realisatie: na 2005; oplevering: na 2010.
- \* Aanleg van vaargeulen in de vaarweg IJsselmeer om de vaart geschikt te maken voor klasse Vb, tot een diepte van 3,2 meter. Start realisatie: na 2006.
- \* In studie is verbreding van het Lekkanaal en een derde sluisloop van de Beatrixsluis. Na 2004 worden de procedures gestart; de realisatie begint niet vóór 2006
- \* In het Amsterdam-Rijnkanaal moet de keersluis bij Zeeburg worden verwijderd, het sifon vervangen en de vaarweg minimaal zes meter diepgang en 76 meter vaarbreedte krijgen. Start realisatie: na 2006.
- \* Zuid Willemsvaart Maas-Berlicum-Den Dungen. Klasse IV vaarweg in omlegging rond Den Bosch is nog in studie. Volgend jaar wordt het projectbesluit verwacht, de procedures rond 2004 en de realisatie zal na 2006 beginnen.
- Zuid-Willemsvaart; renovatie middeldeel, klasse II. Vervanging van de sluisen 10 t/m 13 en 4 t/m 6. Oplevering: 2005.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. Roos.*

## **Slotverklaring Europese ministersconferentie:**

### **'Ministers onderschrijven noodzaak van een groter aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer'**

In de slotverklaring van de pan-Europese ministersconferentie voor een vrije en sterke binnenvaart onderschrijven de ministers van Bulgarije, België, Kroatië, Roemenië, Hongarije, Nederland, Oostenrijk, Slowakije, Oekraïne en Joegoslavië en met hen de vertegenwoordigers van de transportministers van Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, Slovenië en Rusland de groei van de binnenvaart in het Europese goederenvervoer als doel. Voorts zullen zij zich inzetten voor verbetering van de duurzaamheid, de veiligheid en de efficiency van het vervoer over water en voor het creëren van een geïntegreerde pan-Europees binnenvaart transportmarkt, gebaseerd op de principes van wederkerigheid, vrijheid van de vaart, eerlijke concurrentie en gelijke behandeling van de gebruikers van de vaarwegen.

### **Infrastructuur**

- \* Om een en ander te verwezenlijken zal een meer intensieve samenwerking moeten worden nagestreefd tussen de pan-Europese overheden en de internationale organisaties. Een modern en efficiënt vaarwegennet is een belangrijke voorwaarde voor de promotie van vervoer over water (en voor het seariver transport en voor de havens).
- \* De verbetering of het aanleggen van nieuwe waterwegen moet worden overwogen als alternatief voor andere vormen van transport.
- \* Vaarwegen van klasse IV of hoger moeten minimaal zestig procent van de tijd geschikt zijn voor schepen met een diepgang van 2,5 meter of containerschepen met een hoogte van drie lagen.
- \* Het moet bij de planning van logistieke centra een standaard overweging zijn om aansluiting op de vaarwegen mogelijk te maken.
- \* Verdere ontwikkeling van terminals die gecombineerd transport mogelijk maken is noodzakelijk zodat de binnenvaart nog beter zal passen in logistieke ketens.
- \* Nieuwe vormen van financiering komen beschikbaar voor de infrastructuur te bekostigen: cofinanciering, publiekprivate samenwerking etc.
- \* Alle bij de binnenvaart betrokken landen in Europa zouden de bestaande verdragen moeten ondertekenen en zo snel mogelijk implementeren in nationale wetgeving.
- \* De vaarcondities op de Donau (Pan-European Transport Corridor VII) moeten worden verbeterd.
- \* Overheden die de verbindingen tussen de Oder, de Elbe en de Donau willen verbeteren, krijgen ondersteuning.
- \* River Information Service (RIS) zou al in 2005 pan-Europees moeten worden verwezenlijkt, gebaseerd op de standaard die is vastgesteld door de EU, de UN/ECE en de CCR/Donaucommissie, omdat het bijdraagt aan een veiliger en meer efficiënt transport over water.
- \* Het doorberekenen van de externe kosten aan de binnenvaart is net als voor de overige modaliteiten onvermijdelijk, maar zal geen prioriteit hebben. Het zal zo mogelijk dan ook nog beperkt worden, en

de opbrengst ervan zal de vaarwegen ten goede komen.

### **Regelgeving en toegang tot de markt**

- \* Voor pan-Europese harmonisatie van de regelgeving worden alle internationale partijen (EU, de UN/ECE en de CCR/Donaucommissie) uitgenodigd de samenwerking te intensiveren.
- \* De EU, de UN/ECE en de CCR/Donaucommissie worden tevens gevraagd vóór eind 2002 te komen met een voorstel voor de samenwerking om alle wettelijke hobbels weg te werken voor een pan-Europese harmonisatie.
- \* Om de onbalans tussen personeelstekort en –overvloed weg te werken zou de uitwisseling van gekwalificeerd personeel tussen Europese landen mogelijk moeten worden gemaakt.
- \* Landen die nog niet de internationale overeenkomsten CMNI en CLNI, en het ADN, hebben ondertekend, worden aangemoedigd dit alsnog te doen.

### **Veiligheid en duurzaamheid**

- \* Overheden worden aangemoedigd de veiligheidsregels verder te verbeteren, met name voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook om vervuiling te voorkomen en geluidsoverlast te verminderen.
- \* Landen worden verder aangemoedigd het afvalstoffenverdrag te ratificeren.
- \* Internationale organisaties worden verzocht zich verder in te zetten voor de redactie van vuiluitstoot van scheepsmotoren.

### **Promotie**

- \* Er komen maatregelen voor de verbetering van de aandacht voor de binnenvaart als veilig en milieuvriendelijk vervoer.
- \* Samenwerking tussen bedrijven in de binnenvaart, wegvervoer, spoor en shortsea wordt bevorderd om intermodaal vervoer te bevorderen.
- \* Een pan-Europese vertegenwoordiging van de bedrijfstak binnenvaart wordt bevorderd om een betere vertegenwoordiging te krijgen.

### **Monitoring en evaluatie**

- \* De EU, de UN/ECE en de CCR/Donaucommissie en de ECMT worden verzocht deze verklaring verder uit te dragen.
- \* Een volgende conferentie wordt gepland in Roemenië over vijf jaar.

De conferentie werd onder andere bijgewoond door de ministers van transport van China en Vietnam.

*De internationale binnenvaartorganisatie UINF werd vertegenwoordigd door CBRB-directeur de heer mr. A.N. Roos.*

## **Arbowetgeving**

Wist u al dat u de volledige teksten van de Arbeidsomstandighedenwetgeving, arbeidsomstandighedenbesluiten en beleidsbladen op internet kunt vinden. Raadpleeg hiervoor [www.arbo.nl](http://www.arbo.nl)

## **Nieuw probleem in het kader van ontgassen van (benzine)tankschepen**

Op 13 september is de werkgroep ontgassen van de CCR weer bijeen geweest.

Dit was de eerste vergadering na het besluit van de Duitse overheid om het eerder aangekondigde algeheel verbod op het ontgassen van benzine te versoepelen. Deze versoepeling is gebaseerd op de zelfverplichting welke vervoerders en verladers met elkaar zijn overeengekomen. Hierover hebben wij u al eerder geïnformeerd.

De bij de zelfverplichting behorende comptabiliteitslijst is in de Duitse wetgeving opgenomen. Het is nu dus in beginsel tot 2005 alleen verboden benzine te ontgassen naar de buitenlucht als de vervolglading één van de producten betreft die op de lijst staat en de op de lijst opgenomen voetnoten niet van toepassing zijn. Daarnaast heeft de Duitse overheid in de nieuwe regeling bepaald dat er niet mag worden ontgast tijdens algemene smogperioden en in nader aangewezen onderzoeksgebieden. Deze onderzoeksgebieden blijken nu ineens veel meer in te houden dan de benaming in eerste instantie deed vermoeden.

Op basis van de Duitse milieuwetgeving blijkt het mogelijk te zijn om per deelstaat onderzoeksgebieden aan te wijzen. Dit zijn gebieden waar luchtverontreiniging bestaat welke door de hoogte of de duur van de verontreiniging, de hoogte van de concentratie of de samenwerking tussen verschillende schadelijke stoffen, schade voor het milieu kunnen opleveren. Vele deelstaten hebben deze gebieden ook al aangewezen. Wanneer in deze onderzoeksgebieden overmatige luchtverontreiniging wordt vastgesteld dan moet voor dat gebied een lucht-zuiveringsplan of luchtsaneringsplan worden opgesteld. Ook kan men preventief, dus voordat er luchtmetingen zijn uitgevoerd een lucht-zuiveringsplan opstellen. Uit een eerste globale overzicht is ons gebleken dat grote delen van de Duitse kanalen maar ook grote stukken van de Rijn binnen deze zogenaamde onderzoeksgebieden vallen. Daar mag dus ineens niet meer worden ontgast. Daarnaast praat men in deze regelgeving niet alleen meer over benzine maar ook over stofgroepen als carciogene stoffen, polycyclische, aromatische, gehalogeerde en andere koolwaterstoffen en giftige stoffen waaronder zware metalen.

Deze regelgeving is nooit eerder in de internationale werkgroep ter sprake gekomen, niet in het algemeen en al helemaal niet in relatie met de jaren lang lopende discussie over de benzinedampontgassingsproblematiek. Wij hebben aan de Duitse delegatie duidelijk gemaakt dat hiervoor maar vooral voor de link met de benzineontgassing weinig sympathie kunnen opbrengen.

Als vertegenwoordiging van het internationaal bedrijfsleven hebben we aan de Duitse delegatie opheldering gevraagd over het doel en de strekking van deze nieuwe Duitse nationale activiteiten.

Ook is er gevraagd om een overzichtkaart van deze gebieden. Helaas kon deze nog niet worden verstrekt. Als de gevolgen volledig in kaart zijn gebracht zullen we een nader binnenvaartstandpunt moeten bepalen. Ook hier komt de vraag weer naar boven hoe deze

nationale wetgeving zich verhoudt met de acte van Mannheim.

Zodra ons meer over de gesignaleerde problematiek bekend is zullen wij u nader informeren.

## **Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW)**

Met ingang van 1 juli jl. zijn de namen Rijksverkeersinspectie en Scheepvaartinspectie geschiedenis geworden. Deze twee diensten zijn samengevoegd als een inspectiedienst verkeer en waterstaat. De Rijksverkeersinspectie heet nu "Divisie vervoer" en de Scheepvaartinspectie heet nu "Divisie scheepvaart". De adressen en telefoonnummers zijn verder onveranderd gebleven.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K. van Dijk, secretaris Veiligheid en Milieu.*

## **Nationale milieuzorg dag**

Op dinsdag 27 november 2001 zal in de Reehorst in Ede de nationale milieuzorgdag 2001 plaats vinden. Deze dag wordt ondermeer georganiseerd door de ministeries van VROM en V&W, het IPO en de VNG, VNO-NCW, NOVEM en Stichting Natuur en Milieu.

*Voor nadere informatie kunt u een brochure opvragen op telefoonnummer 0172 – 477288 of e-mail [attica@cistron.nl](mailto:attica@cistron.nl). Inschrijven kan ook rechtsreeks via [www.milieonline.nl](http://www.milieonline.nl). Let op want het is niet kosteloos.*

## **Overgangsbepalingen Binnenschepenbesluit**

Op 31 december 2001 eindigt de periode, waarin overgangsbepalingen van toepassing zijn voor bestaande vrachtschepen die nog niet zijn voorzien van een certificaat op grond van de Binnenschepenwet (BSW), definitief. Het gaat hier om de in het Binnenschepenbesluit (BSB) opgenomen overgangsbepalingen die van toepassing zijn bij de afgifte van certificaten ten behoeve van deze schepen.

Tot eind 2001 kunnen deze overgangsbepalingen nog gehanteerd worden voor vrachtschepen tot 250 ton, indien de kiel is gelegd vóór 1970 en zij uitsluitend voor de binnenlandse vaart worden gebruikt.

Voor de overige vrachtschepen, sleep- en duwboten en passagiersschepen is de periode waarbinnen overgangsbepalingen kunnen worden toegestaan al een aantal jaren verstreken.

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

## **Vermoeidheid bij bemanningen**

De International Maritime Organization (IMO) heeft een aantal richtlijnen opgesteld ter bestrijding van vermoeidheid ("fatigue") bij bemanningen. In deze richtlijnen wordt krachtig aanbevolen om vermoeidheid serieus te nemen, en nadrukkelijk wordt daarbij ook

genoemd het opstellen en beoordelen van bemanningsroosters.

Een zeer groot deel van de (scheeps-)ongevallen vindt zijn oorzaak in de 'human factor', waarbij de fatigue een grote rol speelt. Bij de ontwikkeling van kwaliteitssystemen en bemanningssamenstellingen en -roosters zal fatigue dan ook serieus bekeken moeten worden. De IMO beoogt met de opgestelde richtlijnen een waardevolle bijdrage te kunnen leveren aan het signaleren, identificeren en bestrijden van fatigue en de gevolgen daarvan bij diverse groepen opvarenden. Mocht u geïnteresseerd zijn in de richtlijnen (in het Engels) neemt u dan contact op met het secretariaat.

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

## **Sociale verzekeringspremies Tsjechische werknemers**

De afgelopen weken hebben ons enkele vragen bereikt betreffende de heffing van sociale verzekeringspremies over het loon van Tsjechische werknemers. Aanleiding daartoe was kennelijk dat de Belastingdienst (premies volksverzekeringen) en het GAK (premies werknemersverzekeringen) overgegaan waren tot premieheffing, in sommige gevallen met terugwerkende kracht.

Tussen Nederland en Tsjechië geldt een belastingverdrag waarin de heffing van loonbelasting over het loon van Tsjechische werknemers aan Tsjechië is toegewezen; als gevolg daarvan zijn hun Nederlandse werkgevers niet verplicht loonbelasting in te houden en af te dragen aan de Belastingdienst.

Een dergelijk verdrag bestaat echter niet op het gebied van sociale verzekeringen. Daarom geldt op dit gebied de hoofdregel: de heffing van premies komt toe aan het land waar de werkgever gevestigd is. Als de werkgever in Nederland gevestigd is moeten de premies dus in Nederland worden ingehouden en afgedragen.

Dat betekent overigens niet automatisch dat de betreffende werknemers in voorkomende gevallen ook een beroep kunnen doen op de dekking van deze verzekeringen. In de sociale verzekeringswetgeving is de 'kring van verzekerden' veelal beperkt tot de Nederlandse ingezetenen; men moet dus in Nederland wonen om voor een sociale verzekeringsuitkering in aanmerking te kunnen komen.

Niet alleen leidt dit tot dubbele verzekering (de Tsjechische werknemers vallen onder de Tsjechische sociale verzekeringswetgeving), maar ook wordt de 'premieheffing zonder risicodekking' als onrechtvaardig ervaren. Het CBRB heeft al enige tijd geleden hiervoor aandacht gevraagd van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Een oplossing van deze problematiek is echter niet op korte termijn te verwachten omdat daarvoor een verdrag tussen Nederland en Tsjechië tot stand gebracht moet worden.

*Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.*

---

## Onderzoek droge bulkstromen

Op 1 september 2001 zijn Chris Vroon en Matthijs Mannak, studenten logistiek en technische vervoerskunde aan de Hogeschool Rotterdam, als stagiaires bij het CBRB begonnen aan een onderzoek naar de erts- en kolenstromen vanuit Rotterdam naar het Duitse achterland.

Het doel van het onderzoek is de erts en kolenstromen in kaart te brengen, eventuele knelpunten op te sporen en oplossingen voor deze knelpunten te geven.

Voor de leden van het CBRB is het van belang dat knelpunten die betrekking hebben op het binnenvaartvervoer benoemd worden en dat er eventueel verbeteringen in het logistieke proces plaats kunnen vinden.

Het onderzoek zal (kort gezegd) bestaan uit:

- het inventariseren van de laad- en losprocedures;
- het inventariseren van de betrokken partijen;
- het aangeven van knelpunten in de goederenstroom;
- het doen van aanbevelingen om de knelpunten op te lossen.

De methoden die bij het onderzoek gebruikt zullen worden zijn:

- Interviews;
- literatuuronderzoek;
- bedrijfsbezoeken.

Inmiddels zijn presentaties gegeven aan de Groep Duwvaart en de Groep Varende Ondernemers. Beide groepen hebben de stagiaires hun medewerking toegezegd.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mw. Van Helvoirt of de heer Vogelaar.*

## Themabijeenkomst emissienormering scheepsmotoren

Per 1 januari 2002 gelden de nieuwe ROSR emissienormen fase 1 voor alle nieuwe scheepsmotoren met een vermogen groter dan 37 kilowatt. Deze normen gelden ook voor hulpmotoren van de kopschroef en de generatorset. Dit roept vragen op zoals: wat betekent dit voor de nieuwbouw en de hermotorisering, zijn er wel voldoende type goedgekeurde motoren beschikbaar, hoe zit het met de certificaten en de erkenning van andere al bestaande certificaten zoals het EU certificaat voor mobiele toestellen?

De overheid, de motorfabrikanten en de binnenvaart informeren u over de laatste stand van zaken en proberen een doorkijkje naar de toekomst tot stand te brengen.

De openbare themabijeenkomst zal plaatsvinden in Rotterdam op woensdag 31 oktober 2001 vanaf 14.00 uur. Deelname is gratis. Wel verzoeken wij U vriendelijk om bijgevoegd aanmeldformulier aan ons terug te sturen.

*Voor meer informatie kunt U contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt of de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.*

---

## Overzicht nieuwe leden

*Graag heten wij welkom bij onze vereniging:*

**Geassocieerd lid:**

Kanters BHV bedrijfshulpverlening bv

## Agenda

4 oktober Werkgroep Milieu

31 oktober Ledengroep Duwvaart