



Postbus 37111
1030 AC Amsterdam

(0)20 705 14 00
(0)20 705 14 01

Werkkade 2
1033 RA Amsterdam

info@hiswa.nl
www.hiswa.nl

IBAN NL97 ABNA 05 42 09 07 83
BIC ABNANL2A
BTW 0025.65.961.B.01
KVK V40534178

HISWA
VERENIGING

Ministerie van Veiligheid en Justitie
Directie Wetgeving en Juridische Zaken
Sector Staats- en bestuursrecht
T.a.v. mevrouw Anneke G. van Dijk,
Directeur Wetgeving en Juridische Zaken
Postbus 20301
2500 EH Den Haag

Datum Amsterdam, 16 september 2015
Kenmerk H/GD/JvdH/VJ/20150916
Betreft **Reactie HISWA Vereniging op internetconsultatie versie van Besluit
brandveilig gebruik overige plaatsen (AMVB BGOP)**

Geachte mevrouw Van Dijk,

HISWA Vereniging is de branche- en werkgeversorganisatie van ondernemingen in de watersportindustrie en waterrecreatiebedrijven. Veel van onze leden exploiteren jachthavens en stallingsbedrijven van pleziervaartuigen. Deze bedrijven beschikken over steigers in het water (bouwwerk geen gebouw zijnde) en stallen grote en kleine vaartuigen op de wal in de winterperiode. De AMvB BGOP is daarmee relevant voor onze achterban.

HISWA Vereniging is vanaf 2011 als lid van de klankbordgroep een actieve deelnemer geweest in de overleggen met het Ministerie en andere partijen om tot een haalbaar, betaalbaar en realistisch besluit te komen met minimale administratieve lasten en niet zwaarder dan noodzakelijk.

In onderstaande reactie gaan wij in op de knelpunten die wij voorzien voor de watersportondernemingen. We rekenen er op dat het Ministerie deze punten serieus onderzoekt en bespreekt met de leden van de klankbordgroep waar HISWA Vereniging sinds 2011 deel van uitmaakt. Allereerst wil ik stilstaan bij het proces van de totstandkoming van dit besluit en een klacht uiten over de wijze waarop het Ministerie daar de afgelopen twee jaar mee is omgegaan.

Proces van het traject om te komen tot deze AMvB

Tot medio juni 2013 is er regelmatig overleg gevoerd door het Ministerie met de klankbordgroep waarin onder andere ook Koninklijke Horeca Nederland, RECRON, de evenementensector en VNO-NCW waren vertegenwoordigd. Niet vreemd omdat juist deze partijen het initiatief hebben genomen om te komen tot uniforme regels over brandveiligheid. Aangejaagd via het Ministerie van EZ project 'Regeldruk Gastvrijheidseconomie'.

Tijdens het proces bleek als snel dat bepaalde algemene regels voor onder andere de watersportsector onhaalbaar, onmogelijk en onnodig waren. Het overleg in de klankbordgroep is altijd constructief geweest.

Medio 2013 waren de eerste contouren van het besluit bekend. HISWA, en ook andere partners, hadden echter nog een paar belangrijke openstaande onderwerpen ter bespreking in de klankbordgroep.

Partners in Business

Eileen - Van Emstede & Partners Advocaten - Meeüs - Seijtsener Rekreatietechniek bv - SITA

Lid: ICOMIA Lid: VNO-NCW

Vanaf juni 2013 merkten wij tot onze verbazing een omslag. We kregen van het Ministerie telkens nul op het rekest op onze verzoeken om een reactie op onze inhoudelijke pijn- en bespreekpunten over de concept tekst. Ook ons verzoek om de eventuele aangepaste concept teksten toe te zenden voor controle om te bezien of onze inbreng is verwerkt werd telkens genegeerd.

Ruim twee jaar lang hebben de partners in de klankbordgroep geen tussentijdse versie ontvangen van de concept AMvB en kon er geen controle plaatsvinden. Om die reden hebben we diverse malen uitstel gevraagd van publicatie voor openbare consultatie. Via het Ministerie van EZ, de projectleider van het project 'Regeldruk Gastvrijheidseconomie' is nog een poging ondernomen om te interveniëren bij het Ministerie van V&J maar zonder resultaat. Tot onze grote verbazing is deze oproep genegeerd en is midden in de vakantieperiode, ruim twee jaar na ons laatste overleg, de internetpublicatie gestart. Nota bene: de schoolvakantieperiode die dit jaar liep van 4 juli tot en met 30 augustus is de piekperiode van ondernemers in de gastvrijheidssector. Het is in die periode onmogelijk om op een complexe AMvB te reageren. Nu restte alleen nog een reactietijd van tweeëneenhalve week

HISWA Vereniging vindt deze gang van zaken onbehoorlijk en onacceptabel. We weten dus na bijna vier jaar betrokkenheid pas bij de verschijning van de consultatieversie hoe is omgegaan met onze onderbouwde knelpunten.

Nu dit complex besluit met vele lastig te traceren aanpassingen in consultatie is gegaan in de vakantieperiode is meer ook van onze zijde meer tijd en onderzoek nodig. Daarbij komt nog dat in de afgelopen twee jaar nieuwe wetgeving is ontstaan waar deze AMvB nog geen rekening mee heeft gehouden voor zover wij kunnen overzien. We denken daarbij aan de herziening van de Wet Pleziervaartuigen (Ministerie I&M) en mogelijk ook de aanpassing van de woningwet voor wat betreft roerende zaken (ministerie Binnenlandse Zaken).

HISWA Vereniging verzoekt om een zorgvuldige en uitgebreide evaluatie en op onderdelen belangrijke aanpassingen van deze concept AMvB na de sluiting van de consultatieronde. Kwaliteit gaat in dit geval boven snelheid.

Onderstaand wordt verder ingegaan op enkele artikelen van de AMvB BGOP die we graag zien aangepast.

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

Object: de definitie van object sluit een pleziervaartuig (particulier of beroepsmatig) niet uit. Zie ook pagina 9 van de toelichting op het besluit. Voor pleziervaartuigen geldt sinds 1996 een Europese Richtlijn die betrekking heeft op de veiligheid, te weten de Recreational Craft Directive. De richtlijn is onlangs herzien en wordt momenteel verwerkt door het Ministerie van I&M in een nieuwe versie van de Wet Pleziervaartuigen. Daar staan al constructieve eisen in. Stapeling van regels die tegengesteld zijn moet worden voorkomen.

Gelet op het feit dat er in de andere artikelen nadere eisen worden gesteld aan objecten die voor pleziervaartuigen niet van toepassing kunnen zijn verzoeken wij in het besluit en in de toelichting om verduidelijking en uitsluiting van pleziervaartuigen.

Object: uit de toelichting op het besluit (pagina 7 en 8) kan de conclusie worden getrokken dat een steigercomplex van een jachthaven die korter dan drie maanden ter plaatse dienst doet onder de AMvB BGOP valt omdat dit een object is. Een (identieke) steiger die langer dan drie maanden dienst doet valt onder het Bouwbesluit.

Om nut en noodzaak van dit onderscheid te beoordelen en om verwarring te voorkomen bij de bedrijven maar ook bij de handhaving is het van belang om een analyse te maken van deze twee verschillende categorieën. Aangezien daar nu weinig tijd voor is verzoeken wij het Ministerie dit te entameren.

Dagverblijf: heeft betrekking op het verblijven van zorgbehoevenden. In de toelichting op wordt gesproken over het *georganiseerd* verblijf bieden van verminderd zelfredzamen waaronder kinderen en anderen die niet in staat zijn voor zichzelf te zorgen in geval van brand. Onduidelijk is of het ter beschikking stellen van een ligplaats waar pleziervaartuigen aanmeren het aanbieden van georganiseerd verblijf is. Bij een jachthaven met 500 ligplaatsen bijvoorbeeld kunnen ligplaatshouders met de auto het terrein in en uit inclusief eventuele vrienden / familieleden. Het is dus niet voorspelbaar of en op welk moment dagverblijf wordt geboden.

In onze optiek is het aanbieden van ligplaatsen en bergplaatsen geen georganiseerd (dag)verblijf. Hierbij verwijzen we ook naar de uitzondering voor ligplaatsen die is opgenomen in artikel 4.12 Branddetectie lid 2.

Flessengasinstallatie: deze tekst is, afhankelijk van de interpretatie, van toepassing de installatie aan boord van vaartuigen.

Met verwijzing naar de opmerkingen over artikel 3.30, is het op zichzelf merkwaardig dat bij deze definitie de gasverbruikstoestellen zijn uitgezonderd. Dit ligt voor pleziervaartuigen niet in lijn met de reeds bestaande Wet Pleziervaartuigen en de daarbij (geharmoniseerde!) ISO EN 10239 norm. Een goede flessengasinstallatie met een slecht verbruikstoestel heeft dezelfde risicokenmerken als een slechte flessengasinstallatie.

Jachthaven: op pagina 13 in de toelichting wordt gesproken over het stallen van boten. Als boten op de wal worden gestald is er geen sprake van een bouwwerk. Als boten langdurig of permanent worden opgesteld in stellingen is er wel sprake van een bouwwerk geen gebouw zijnde en vallen daarmee onder het bouwbesluit. Boten worden vaak gestald op een bok. In onze opinie is er dan geen sprake van een stelling. Vaak worden kleine boten en kano's opgeslagen in een kleine stelling (2 of 3 boven elkaar). Om dan te spreken van een bouwwerk achten wij disproportioneel.

Verzoek is om 'stelling' nader te specificeren.

Ligplaats: in de toelichting op pagina 12 wordt gesteld dat een ligplaats zich ook kan bevinden op een andere willekeurige plek in het water. Wat wordt daarmee bedoeld?

Verzoek om verduidelijking van 'een andere willekeurige plek in het water'.

Hoofdstuk 2: Procedures

Par. 2.1 Gebruiksvergunning

Artikel 2.1 Gebruiksvergunningplicht

De wijze waarop dit artikel is geformuleerd leidt tot de conclusie dat jachthavens waar incidenteel overnachtingen plaatsvinden van houders van pleziervaartuigen gebruiksvergunning-plichtig zijn. In de klankbordgroep is aan bod geweest dat deze eis onnodig zwaar is.

Verzoek is om het ter beschikking stellen van lig- en bergplaatsen te scharen onder de meldingsplicht. Hierbij verwijzen we ook naar de uitzondering voor ligplaatsen die is opgenomen in artikel 4.12 Branddetectie lid 2. Daar wordt al aangegeven dat er sprake is van een andere risicocategorie voor jachthavens met ligplaatsen,

Er wordt gesproken over bedrijfsmatig verschaffen van nachtverblijf. Wat wordt bedoeld met bedrijfsmatig? Als nachtverblijf wordt verschaft zonder bedrijfsmatig karakter geldt dan dit artikel niet? Denk daarbij aan non-profit of not-for profit jachthavens zoals gemeentehavens en havens van watersportverenigingen die gezamenlijk 50% van alle havens vertegenwoordigen.

Verduidelijking van het begrip 'bedrijfsmatig' is gewenst.

Par. 2.2 Gebruiksmelding

Artikel 2.8 Gebruiksmeldingsplicht

In een haven kunnen meer dan 50 personen aanwezig zijn. De vraag is of er het aanbieden van lig- en bergplaatsen sprake is van een georganiseerd karakter. Wij zijn van mening dat het verstekken van lig- en bergplaatsen een meldingsplicht betreft en niet een gebruiksvergunningplicht. Als jachthavens voldoen aan de eisen zoals omschreven in de hoofdstukken 3 tot en met 5 is naar onze mening een gebruiksmelding voldoende.

Verzoek is om het ter beschikking stellen van lig- en bergplaatsen te scharen onder de meldingsplicht. Met verwijzing naar onze opmerkingen bij artikel 2.1.

Hoofdstuk 3 Technische voorschriften

Par 3.1 Sterkte bij brand

Artikel 3.1 Aansturingsartikel

Een verblijfsruimte is een voor verblijf van personen bestemde ruimte. Een ruimte is een object of een deel van een object. Verwijzend naar onze opmerkingen over de toepasselijkheid van object bij pleziervaartuigen (artikel 1.1) is het relevant om dit beter te duiden. Dat is relevant om te zo kunnen bepalen welke technische voorschriften al dan niet van toepassing zijn.

Verzoek om object en verblijfruimte beter te duiden in relatie tot pleziervaartuigen.

Artikel 3.5 Aanwezigheid

In lid 5 worden enkele uitzonderingen genoemd van beloopbare oppervlakten die niet te hoeven worden voorzien van een afscheiding ingeval zij 1,5 meter boven een vloer, terrein of water zijn gelegen. Dat geldt ook voor een vloer die aan een bassin grenst. In de toelichting op pagina 23 wordt het begrip bassin uitgelegd en wordt gesproken over een vijver, zwembad of haven.

Voor de duidelijkheid verzoeken wij hier naast 'haven' ook 'jachthaven' te gebruiken omdat dit begrip is opgenomen in de het artikel over begripsomschrijvingen

Par. 3.3 Overbrugging van hoogteverschillen

Artikel 3.9 Voorziening bij hoogteverschil

Dit artikel is niet van toepassing voor zover de vluchtroute over pleziervaartuigen voert. Soms liggen pleziervaartuigen afgemeerd aan bedrijfsmatig gebruikte vaartuigen zoals kleine binnenvaartschepen, schepen van de zeilende beroepsvaart (charterschepen) etc.. In de toelichting wordt op diverse plaatsen weer gesproken over boten. Aangezien dit besluit ook betrekking heeft op havens en zeehavens voor beroepsvaartuigen en aangezien in sommige havens en jachthavens ook wel eens een mix te vinden is van beide type vaartuigen is een begripsomschrijving noodzakelijk.

Verzoek om begripsomschrijving van vaartuigen, boten, schepen en pleziervaartuigen.

Par. 3.6 Beperken van het ontwikkelen van brand en rook

Artikel 3.18 Aansturingsartikel

Wederom het begrip object nader duiden in relatie tot pleziervaartuigen. Zie ook opmerkingen over artikel 3.1.

Artikel 3.24 Ligging in brandcompartiment

In lid 2 wordt een maximum genoemd van 130 kW totale nominale belasting van verbrandingstoestellen. Zie ook pagina 31 toelichting. Onder verbrandingstoestellen wordt ook scheepverwarming verstaan. Deze nominale belasting kan worden bereikt op pleziervaartuigen als alle vaartuigen die daarover beschikken het toestel in gebruik hebben. Deze toestellen zijn overwegend niet in gebruik en al helemaal niet tijdens de winterstalling op de wal.

Primair is het verzoek om een praktijkvoorbeeld te onderzoeken omdat er op dit moment te weinig tijd is gegund om het effect van de regel te beoordelen. Secundair het verzoek om in dit artikel toe te voegen dat het gaat om een nominale belasting van 130 kW van in werking zijnde verbrandingstoestellen.

Artikel 3.25 Brandcompartiment

Waardering voor het feit dat in dit artikel expliciet rekening is gehouden met de specifieke situatie van een jachthaven. We vragen in het belang van de eenduidigheid in overleg met Ministerie een paar voorbeeldsituaties door te rekenen en te bespreken (zeg maar 'botsproeven' / droog oefeningen).

Op deze wijze kan worden gecontroleerd of de formulering goed aansluit bij de praktijk en daarmee ook de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Zie ook de toelichting op pagina 32 en 33 die beschrijft welke berekening ten grondslag ligt aan de gemiddelde vuurbelasting.

We hebben op dit moment geen zicht op de verborgen administratieve lastendruk die samenhangt met de opslag van samengestelde producten zoals vaartuigen in bezit van particulieren waarvan lastig is om exact in te schatten wat de vuurbelasting is. Pleziervaartuigen worden immers niet centraal geregistreerd en gecodeerd op materiaalsoort en massa. In de periode 2011 tot en met juli 2013 is daar in de klankbordgroep vaker bij stilgestaan.

Verzoek om de eisen die worden gesteld in dit artikel door te rekenen met behulp van praktijkcases en te bezien welke administratieve lastendruk samenhangt met dit besluit.

Artikel 3.26 Afmeren pleziervaartuigen

Hier wordt gesproken over pleziervaartuigen. In de toelichting op pagina 33 wordt gesproken over vaartuigen. Er kan een mix zijn van pleziervaartuigen en beroepsvaartuigen. We verwijzen naar onze opmerkingen m.b.t. artikel 3.9.

Verzoek om begripsomschrijving van vaartuigen, boten, schepen en pleziervaartuigen.

Par. 3.8 Opslag van brandgevaarlijke stoffen

Artikel 3.30 Opstelling van gasflessen

Hier wordt de eis gesteld dat de plek waarin gasflessen voor gebruik zijn opgesteld in een pleziervaartuig (alle pleziervaartuigen dus) gasdicht is gescheiden van de verblijfsruime.

- een kajuitjacht heeft op vele plaatsen ventilatieopeningen in de verblijfsruimte. Dat impliceert dat de gasfles in een gasdichte bun moet worden opgesteld;
- Een open pleziervaartuig zoals een sloep is soms voor 20 tot 70% overkapt en er wordt soms gebruik gemaakt van kleine gasflessen of gascontainers. De vraag is in welke mate een overkapping voldoet aan de definitie van verblijfsruime;

- Ook wordt aan boord in de open lucht gebruik gemaakt van gasbarbecue 's en dan is de verblijfsruimte (kajuit) meestal niet afgesloten;
- De vraag is ook of kleine gascontainers gelijk worden gesteld aan (grote) gasflessen.

Deze eis betekent een aanzienlijke verzwarende voor de houders van pleziervaartuigen. Dat impliceert bijna een verplichte Gaskeuring. Naar schatting zullen ruim 100 duizend eigenaren van pleziervaartuigen moeten investeren in een nieuwe gasinstallatie. Handhaving is voor de eigenaar van de inrichting / de jachthaven niet uitvoerbaar en kan ook niet aansprakelijk worden gesteld.

Verzoek: met verwijzing naar lid 1, het gebruik van gasflessen op open (plezier)vaartuigen of in de kuip van een kajuitvaartuig gelijkstellen aan kampeertent.

Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel en de zwaarte van de eis afwegen op nut en noodzaak. Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Artikel 3.3.1 Brandstoftank

In de toelichting op pagina 36 wordt verwezen naar bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties. Maar het artikel in het besluit is veel algemener.

Voor dit artikel is het van belang te duiden in welke mate het betrekking heeft op de brandstoftanks van pleziervaartuigen en andere vaartuigen.

Par. 3.9 Toevoer van verbrandingslucht en afvoer van rookgas

In dit artikel wordt permanente toevoer van verbrandingslucht en afvoer van rookgas geregeld. Voor zover dit artikel ook betrekking heeft op gas- en olie-installaties aan boord van pleziervaartuigen, met verwijzing naar de opmerkingen over artikel 3.30, zijn aan boord deze toe- en afvoeren niet altijd permanent aangebracht. Ook worden vaartuigen in winterperioden vaak overkapt, waardoor de aanwezige toe- en afvoeren niet uitkomen op de open lucht. Naar onze mening volstaat artikel 5.9 reeds, waarin het gebruik is gereguleerd.

Voor dit artikel verzoeken wij (primair) pleziervaartuigen uit te zonderen, dan wel (secundair) toe te voegen dat indien deze toe- en afvoer niet permanent zijn aangebracht, een waarschuwing moet zijn aangebracht in de vorm van geschreven tekst. Wij verwijzen hiervoor naar eerder genoemde ISO EN 10239.

Par. 3.10 Vluchtroutes

Artikel 3.3.6

In lid 3 wordt geëist dat een ligplaats ten minste één vluchtroute heeft. In de toelichting van begripsomschrijving ligplaats (zie toelichting pagina 12) wordt gesteld dat een ligplaats zich ook kan bevinden op een andere willekeurige plek in het water (buiten het steigercomplex) . Zie opmerking bij artikel 1.1.

Verzoek om het water ook als vluchtroute aan te merken mits de wal binnen redelijke afstand bereikbaar is. Watersporters beschikken over persoonlijke reddingsmiddelen aan boord van het vaartuig.

Hoofdstuk 4 Voorschriften inzake installatie en organisatie

Met verwijzing naar de verwarring of onder Object (zie onze opmerkingen bij 1.1.) of Verblijfsruimte (zie onze opmerkingen bij artikel 3.3) ook een pleziervaartuig wordt verstaan is onduidelijk of dit hoofdstuk van toepassing is.

Verzoek is om bij de toelichting van het begrip pleziervaartuig uitsluiting daarover te geven en toe te lichten dat een pleziervaartuig geen object is en ook geen verblijfsruimte. De ruimte in een pleziervaartuig waar verblijf kan worden gehouden heet kajuit.

Artikel 4.3. Noodverlichting

Dit artikel en de toelichting op pagina 41 schrijft voor dat er in een vluchtroute waar meer dan 75 personen bij het vluchten zijn aangewezen er sprake moet zijn van noodverlichting. Wij achten deze maatregel voor een steigercomplex op een jachthaven disproportioneel. De houders van pleziervaartuigen zijn bekend met de vluchtroute omdat deze gelijk is aan de reguliere looproute. Ook bij volledige donkerte in de buitenlucht is het onderscheid tussen de beloopbare steiger en het water prima te onderscheiden.

Verzoek is om vluchtroutes bij een steigercomplex van ligplaatsen uit te zonderen van dit artikel.

Par. 4.3 Opslag- en installatievoorzieningen voor gas

Deze paragraaf (toelichting pagina 43 en 44) stelt een redelijk uitgebreide set eisen aan gasopslag, verwarming en kooktoestel bij de houders van kampeermiddelen en pleziervaartuigen:

Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel en de zwaarte van de eis afwegen op nut en noodzaak. Zie ook opmerkingen bij paragraaf 3.8. Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Artikel 4.15 betreft basishulpverlening en ontruimingsplan.

Het artikel verwijst naar artikel 4.12. Dat artikel is niet van toepassing op ligplaatsen in een jachthaven. Dat is onjuist omdat er wel degelijk eisen gelden in het kader van de arbowetgeving en dus kan dit artikel overeind blijven voor een jachthaven. Daarbij geldt in ieder geval voor jachthavens en kampeerbedrijven dat dit onderwerp dan op twee plekken is geregeld.

Artikel 4.17 Doorgangen in vluchtroute

Een beweegbaar deel in een doorgang in een vluchtroute opent niet tegen de vluchtrichting indien meer dan 37 personen op die doorgang zijn aangewezen. Met andere woorden een hekwerk aan het einde van een steiger dient niet tegen de vluchtrichting in te gaan bij een calamiteit zoals brand bij meer dan ongeveer 15 ligplaatsen.

Verzoek: een passende overgangsregeling aangezien de doorgang in de vluchtroute van een steigercomplex tevens de enige en dus reguliere ingang is die juist veelal naar het steigercomplex toe open gaat uit veiligheidsoverwegingen: inbraakpreventie of vanwege de hellingshoek van de hoge kade naar de steiger voor personen met bagagewagens.

Artikel 4.2.1 Blusmiddelen

In lid 2 wordt gesteld dat er blusmiddelen moeten zijn in de onmiddellijke nabijheid van een toestel voor koken. In een jachthaven met overwegend kajuitjachten zijn er honderden kooktoestellen aan boord. De houders van pleziervaartuigen beschikken zelf over blusmiddelen en branddekens aan boord.

De handhaving op de aanwezigheid door de exploitant van de inrichting / jachthaven is niet uitvoerbaar.

Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel. Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Artikel 4.24 Brandweeringang

Artikel 4.26 Opstelplaatsen voor brandweervoertuigen

In het artikel wordt gesproken over een brandweeringang voor een object met een verblijfplaats. Veel jachthavens en winsterstallingsbedrijven beschikken over één toegang tot de inrichting oftewel in termen van dit Besluit: 'de plaats'. Dat is dan tevens de (enige) brandweeringang. In artikel 4.26 lid 3 wordt gesteld dat de maximale afstand van de brandweeringang tot de opstelplaats niet verder mag zijn dan 40 meter. Daarbij wordt de verbindingsweg tussen de entree van het terrein / de inrichting/ de plaats voor zover wij kunnen beoordelen niet gerekend. In ieder geval is dit niet heel duidelijk geformuleerd.

In lid 4 wordt gesteld dat in afwijking van lid 3 de afstand van de opstelplaats tot de een ligplaats ten hoogste 320 meter is.

Verzoek is om dit artikel te herzien. De afstand van de opstelplaats van de brandweer tot de verst gelegen ligplaats (max. 320 meter) is voor veel middelgrote havens niet haalbaar. Vaak bestaat een steigercomplex over een hoofdsteiger met zijsteigers. De lengte over de steigers is dan vaak langer dan 320 meter maar in vogelvlucht veel korter. Vrijwel altijd kan vanaf een zijsteiger een tegenoverliggende zijsteiger worden bereikt met brandslangen.

Deze eis vergt voor vele tientallen zo niet honderden jachthavens in Nederland een aanzienlijk investering in overbodige dure een vaak technisch onhaalbare blusvoorzieningen zoals een droge blusleiding in een per definitie toch al waterrijke omgeving. Er kan juist in een jachthaven prima met mobiele blusinstallaties en pompen worden gewerkt in een jachthaven. Bij een calamiteit in een jachthaven is het gebruikelijk dat de brandweer mobiele pompen meeneemt en gebruikt. In veel havenrijke gebieden zijn er ook brandweerboten en afspraken met de havenexploitant. Tevens stelt Artikel 3.26 'Afmeren Pleziervaartuigen' al nadere en specifieke eisen met betrekking tot het vrijgeven van vaartuigen in een ligplaats nabij een brandhaard om uitbreiding te voorkomen.

Verzoek is het artikel te herzien en op te nemen dat er geen eis wordt gesteld aan de maximale afstand tot ligplaatsen. Deze eist staat niet in verhouding tot het risico in het natte jachthavengedeelte.

Verder vereist de definitie van een brandweeringang nadere duiding.

Hoofdstuk 5 Voorschriften inzake gebruik

Par 5.1 Voorkomen van brandgevaar en ontwikkeling van brand

Artikel 5.6 Brandgevaarlijke stoffen

In dit artikel worden limieten gesteld aan aanwezig brandgevaarlijke stoffen.

Aan boord van pleziervaartuigen zijn soms grotere bunkers mogelijk dan genoemde 1.000 liter, zonder Milieuvergunning. Vraag is of lid 3a daarvoor volstaat.

Tevens is het voeren van een bunkerstation met voornamelijk dieselolie toegestaan krachtens het Activiteitenbesluit Milieubeheer, zonder dat daarvoor een Milieuvergunning noodzakelijk is. Dat lijkt door dit artikel niet meer mogelijk.

Verzoek is dit artikel te herzien en aan te passen aan reeds geldende regelgeving en praktijk.

Artikel 5.9 en 5.10 Veilig gebruik verbrandingstoestel en installaties

Deze paragraaf stelt een redelijk uitgebreide set regels aan de houders van kampeermiddelen en pleziervaartuigen.

Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel. Zie ook opmerkingen bij paragraaf 3.8 en 4.3.

Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Tot slot

Er is ruim twee jaar radiostilte geweest en de klankbordgroep tussentijds niet meer in betrokken bij de opstelling van dit Besluit die nota bene door de sector zelf is geïnitieerd. Het gevolg is dat er nieuwe artikelen zijn toegevoegd die op onderdelen meer vragen oproepen en mogelijk leiden tot meer problemen dan de oorspronkelijke teksten.

Wij rekenen er op dat er zorgvuldig wordt omgegaan met onze opmerkingen en dat we samen komen tot een werkbaar Besluit voor de sectoren die het betreft.

Met vriendelijke groet,
HISWA Vereniging



Drs. Geert H.J.C. Dijks
Directeur