



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

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Mw. M.H. Schultz van Haegen Maas Geesteranus
www.internetconsultatie.nl

Amsterdam, 14 september 2016

Via deze weg reageert HISWA Vereniging, de brancheorganisatie voor de watersportindustrie, vertegenwoordiger van onder andere jachthavens, (super-)jachtwerven en (onder)watersporthandel en detailhandel, op de AMvB's van de omgevingswet.

1. Algemene Reactie AMvB's Omgevingswet

Gelet op de omvang van de gepubliceerde besluiten, de ongunstige publicatieperiode en de beperkte tijd en capaciteit heeft HISWA Vereniging steekproefsgewijs de consultatieversie kunnen vergelijken met de pre consultatieversie.

Omdat onzeker is of alle opmerkingen die wij hebben gemaakt en besproken met het Ministerie I&M daadwerkelijk zijn verwerkt, mede vanwege het feit dat veel artikelen een nieuwe nummering hebben gekregen, voegen wij pro forma onze oorspronkelijke opmerkingen toe als bijlage onderaan deze reactie (**BIJLAGE 1**). Deze en alle andere bijlagen maken daarom wel onlosmakelijk onderdeel uit van onze formele reactie.

2. Reactie Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL)

In het algemeen geldt dat HISWA Vereniging pleit voor:

- een nadere duiding van de activiteiten voor scheepswerven en voor jachtwerven.
- een nadere duiding voor perslucht flessen, met onderscheid tussen werkvoorraad en opslag.
- nadere duiding voor particuliere verantwoordelijkheden in relatie tot de verantwoordelijkheden van de houder van de inrichting zoals genoemd in het BAL. We stellen verduidelijking voor zodat bepaalde eisen die worden gesteld (zoals opslag van stoffen) betrekking hebben op de (houder van) de inrichting en niet op de aanwezige objecten binnen de inrichting die eigendom zijn van particulieren (huisjes, caravans, pleziervaartuigen).
- afstemming van regelgeving voor drijvende brandstofstations.
- afstemming van de richtlijn van de VNG op het BAL, daar de 'versimpelde' klasseindeling geen relatie lijkt te hebben met de later geldende eisen in het BAL.

Art. 2 Bevoegd gezag

Decentrale overheden worden in het BAL in de gelegenheid gesteld regelgeving te schrijven. Voor watersport, dat grensoverschrijdend wordt beoefend, ontstaat hiermee een 'lappendeken' aan regelgeving. HISWA Vereniging pleit voor nationale regelgeving op het gebied van milieubelastende activiteiten.

Art. 3.27

Onduidelijkheid bestaat over inrichtingen waarop meerdere particuliere eigendommen aanwezig zijn waarin, mogelijkerwijs, propaantanks aanwezig zijn. Het BAL sluit niet uit dat deze kleine tanks niet meetellen bij de eis dat een vergunning nodig is bij 'propaan in meer dan twee tanks'. Nadere duiding is vereist.

Art. 3.35

Onduidelijkheid bestaat over 'pyrotechnische artikelen voor theatergebruik'. Als daarmee de 'nautische pyrotechnische reddingmiddelen' onder 'vuurwerk' valt, ontstaat er een onwerkbaar situatie. Nadere duiding is vereist voor nautische pyrotechnische reddingmiddelen. Daarnaast geldt hetzelfde als genoemd onder 3.27, omdat deze reddingmiddelen mogelijkerwijs aan boord liggen binnen de inrichting.

Art. 3.101

Het maken van producten van kunststof zou, zoals het nu gesteld is, ook kunnen gelden voor polyester jachtbouw en – service. En heeft voor pleziervaartuigen een relatie met art. 3.109/3.110.

Zoals de meldingsplicht voor lassen en soldeerwerk nu staat omschreven, kan deze opgevat worden als een meldingsplicht vier weken voor iedere keer dat een dergelijke activiteit wordt uitgevoerd en niet zoals naar alle waarschijnlijk de bedoeling is van het artikel vier weken voor de eerste keer dat de desbetreffende activiteit wordt uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor onderhoudsmeldingen.

Art. 3.261

Onbenoemd is dat een jachthaven veelal een samengesteld bedrijf is, waar binnen veel particuliere eigendommen aanwezig zijn. Als bij de opmerking in 3.27, is onduidelijk in hoeverre de houder verantwoordelijk is voor aanwezige producten binnen deze particuliere eigendommen alsmede door deze particulieren verrichte activiteiten. Tenslotte geldt ook dat er particulieren verblijven binnen deze inrichting.

Het woord ligplaats behoeft duiding. Een plekje voor een kano of een plekje voor een bijboot kan niet opgaan als ligplaats, temeer daar er eisen aan worden gesteld als bijvoorbeeld onder 4.680.

Art. 4.366

Onder onderhoud en reparatie wordt, wat HISWA Vereniging betreft, ook ontmantelen van pleziervaartuigen verstaan, waarmee het bedrijf het vaartuig (gesepareerd) gereed maakt voor transport naar de afvalverwerker. Het zijn dezelfde werkzaamheden. Dit moet nog worden toegevoegd in de definiëring

Art. 4.367

Aangenomen wordt dat met een afwijking wordt verstaan een afwijking met grotere milieubelasting. Heldere definiëring is gewenst.

Art. 4.376 / 4.377 / 4.380

Binnen een jachthaven liggen pleziervaartuigen in de haven. Bij het reinigen van deze vaartuigen is het ondoenlijk om alle spuijpijpen als 'lozingspunt' te benoemen en actueel te houden. Heldere definiëring is vereist. Aan 4.380-1 kunnen te water gelegen vaartuigen niet worden voldaan.

Art. 4.532

Duiding is gewenst over het toezicht. Bij kleine kleinschalig tanken van vaartuigen kan, naar onze mening, worden volstaan als er toezicht wordt gehouden middels camera's waarbij er door de toezichthouder direct kan worden ingegrepen in geval van calamiteiten.

Art. 4.680

Een ondergrens in aantallen ligplaatsen ontbreekt. Deze eisen zijn, voor havens met iets meer dan 10 ligplaatsen, niet uitvoerbaar. HISWA Vereniging pleit voor het overnemen van de ondergrenzen zoals die thans in het Activiteitenbesluit zijn aangehouden. De term 'huishoudelijk afvalwater' kan verwarrend zijn en moet specifiek, omdat in 6.30 er onderscheid wordt gemaakt tussen toiletwater en huishoudelijk afvalwater.

De eis om toiletwater uitzuig voorziening te hebben, al dan niet in gezamenlijke exploitatie, lijkt 'verstopt' en ook hier pleit HISWA voor beleid-neutrale omzetting uit het Activiteitenbesluit.

Het verbod op een aparte financiële vergoeding voor gebruikers van de haven is in strijd met eerdere bepalingen. Indien pleziervaarders uitsluitend de haven aandoen voor het afgeven van afvalstoffen, is een vergoeding redelijk en billijk. Havens kunnen geen 'gratis vuilstort' worden!

De eisen die gelden voor zeegaande jachten / pleziervaartuigen voor wat betreft afvalmelding & registratie zijn disproportioneel en zijn niet bedoeld voor zeegaande jachten / pleziervaartuigen maar voor zeegaande *schepen* / commerciële vaart / cruiseschepen. Daarmee zijn ook de eisen die worden gesteld aan de havenontvangst-installaties in *jachthavens* disproportioneel en eigenlijk bedoeld voor *zeehavens*.

Art. 6.30

Hieronder treft u een gezamenlijke reactie aan op dit artikel, onderschreven door alle sectorpartijen. **(BIJLAGE 2)**. Wij pleiten sterk voor een zuiveringstelsel dat geschikt is voor pleziervaartuigen (recreatief en daarmee onregelmatig gebruik) en willen de innovaties in deze richting uitzicht geven op toelating van hun product.

Art. 6.43

Het dekwassen van pleziervaartuigen op zichzelf kan niet vergunning-plichtig zijn. De relatie naar 4.376 ontbreekt. Dit vereist nadere duiding.

3. Reactie Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL)

Voor zover wij binnen de beperkte tijd en capaciteit hebben kunnen nagaan zijn de reacties die HISWA Vereniging heeft gegeven en besproken met het Ministerie I&M op de pre consultatieversie niet doorgevoerd in het BbL.

Onderstaand daarom een herhaling van onze reactie.

Algemeen: definities

Gebruiksfuncties zijn **niet of onvolledig gedefinieerd**: logiesfunctie, opslag motorvoertuigen, industriefunctie en vooral bouwwerk geen gebouw zijnde. Zo is het lastig te bepalen waar bijvoorbeeld een opslagloods voor pleziervaartuigen toe behoort of een jachthaven met een steigercomplex in het water (vast of drijvend).

Aangezien dit besluit bij vrijwel elke relevante paragraaf start met een tabel van gebruiksfuncties en een verwijzing naar artikelen en leden die van toepassing zijn is dat voor de watersportsector en recreatiesector verwarrend als er geen heldere definitie is.

Met name ontstaan er problemen in jachthavens op het gebied van:

- Vluchtroutes op steigers in het water
- Randen en afscheidingen op steigers > 1 meter boven water
- Overnachtingen op particulieren pleziervaartuigen in clusters (compartimentering)
- Aanwezigheid van verwarmingsinstallaties, kooktoestellen en gasinstallaties op particuliere verblijfslocaties (boten, campers, caravans, huisjes) waar de houder van de inrichting geen toegang tot heeft.

Pas als duidelijk is welk artikel op welke activiteit van toepassing is kan een oordeel worden gegeven of er sprake van een knelpunt.

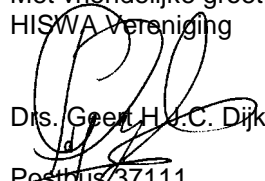
De onderdelen die mogelijk wel van toepassing zijn voor wat betreft een bouwwerk geen gebouw zijnde, verwijzen naar eisen die niet overeenkomt met de in ontwikkeling zijnde ontwerp AMvB Brandveilig Gebruik Overige Plaatsen (Min V&J). Hier is een consultatieronde vorig jaar afgerond waar veel bezwaren op zijn binnengekomen maar waar sinds die tijd nog geen enkele progressie is. Ruim één jaar na de consultatie van deze AMvB BGOP is er een overleg gepland door het Ministerie van V&J ergens in november 2016. Snelle aansluiting van de definitieve versie op deze AMvB BBL is nodig.

We verwijzen daarom naar de **BIJLAGE 3** hieronder, onze oorspronkelijke reactie op de AmvB BGOP (consultatieversie van 2015).

4. Reactie Omgevingsbesluit en Besluit kwaliteit Leefomgeving

De reactie van HISWA Vereniging is samen met andere partijen opgesteld via de Regiegroep Recreatie & Natuur. In BIJLAGE 4, treft u onze gemeenschappelijke reactie aan.

Met vriendelijke groet,
HISWA Vereniging


Drs. Geert H.J.C. Dijk, Directeur

Postbus 37111
1030 AC AMSTERDAM

BIJLAGE 1 bij reactie algemeen

Inbreng HISWA – pre consultatieversie Omgevingswet - AMvB's & gesprek ministerie I&M

Den Haag, 4 februari 2016

Algemeen

In algemene zin verwijst HISWA naar de reactie die is opgesteld door de Regiegroep Recreatie & Natuur waar HISWA bij is aangesloten.

Meer specifiek voor de watersportindustrie kan worden gesteld dat HISWA als een van de eerste branches in Nederland een bedrijf intern milieuzorg systeem heeft ontwikkeld, aansluitend een update waarbij milieu en arbo in een systeem werd geïntegreerd en dat HISWA de grondlegger is geweest van het Ondernemersdossier door al in 2005 HISW@lert te komen, een digitaal vergunning management systeem voor MKB bedrijven. HISWA was ook de eerste sector die zelf een AMvB Jachthavens heeft aangevraagd. Het ministerie ging wel aan de slag maar met andere sectoren. Toen na 10 jaar de AMvB jachthavens gereed was, kwam 1,5 jaar later het Activiteitenbesluit en was de sector verstopt in algemene regels. Nu zijn de specifieke sectorale zaken nog verder geabstraheerd of niet opgenomen en dat leidt in de praktijk tot willekeur op lokaal niveau.

Sectorspecifiek is onder andere bij jachthavens en stallingsbedrijven er sprake is van samengestelde bedrijven met meervoudige activiteiten waar ook particulieren verblijven en overnachten maar ook doe het zelf werkzaamheden verrichten en in hun eigen particuliere verblijf die in de inrichting is gelegen ook stoffen opslaan en installaties aanwezig zijn waarvan niet bekend welke dat zijn of wat de aard of toestand hiervan is. Tevens liggen deze overwegende kleine bedrijven zowel aan land als water en soms loopt er een grens door het bedrijf (dijken).

Blok 1: Omgevingsbesluit

Omgevingsbesluit artikel 5 a Vergunningplichtige gevallen milieubelastende activiteit overig

(dus geen melding maar een vergunning). Voor:

n. recreatie

- het hebben van een permanente voorziening voor het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voertuigen of vaartuigen in wedstrijdverband of voor recreatieve doeleinden in de buitenlucht

HISWA: NADERE DUIDING NODIG: het exploiteren of beheren van een camperterrein of een jachthaven is een permanente voorziening voor een voertuig (camper) of vaartuig

(pleziervaartuig) maar het gebruik bestaat uit stallen of in en uit varen/rijden. Dat is niet het doel van deze regel. Bedoeld wordt waarschijnlijk gebruik in de zin van rijden, varen, races of wedstrijden.

Omgevingsbesluit artikel 12 (vergunningplichtige gevallen beperkingsgebiedactiviteit waterstaatswerk oppervlaktewaterlichaam anders dan de Noordzee)

k: het houden van een evenement dat langer duurt dan 3 maanden OF dat plaatsvindt tussen 1 april en 1 oktober.

HISWA: we kunnen niet snel de definitie van beperkingsgebied vinden maar het begrip evenement is onduidelijk. Dat kan ook een kleine reünie zijn van de Bavaria Club (een merkenclub van eigenaren van het type schip Bavaria) of een kleine zeilclinic. Als dat al vergunningplichtig wordt dat **is vrijwel elk evenement vergunningplichtig** geworden. Deze discussie komen we nu ook al tegen in de NB wet gebieden in het kader van beheerplannen. Gevraagd wordt om in overleg met sector te komen tot nadere duiding

Blok 2: Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

**NvT Bkl pag 61: omgevingswaarde voor de kwaliteit van zwemwater
En andere regels over mileubelastende activiteiten**

HISWA: van belang verder uit te werken in het kader van waterkwaliteit en emissie van pleziervaartuigen, met name het onderwerp lozing van afval en toiletwater. Maar dat geldt ook voor geluid en andere vormen van emissies. **Van Rijksweg is in dit kader een maatlat nodig.** De waterschappen kunnen zelf eigen eisen stellen die weer niet overeenkomen met de eisen die op Rijkswateren worden gesteld.

Ook in de sfeer van mogelijke alternatieve oplossingen zoals het toestaan van waterzuiveringstechnieken aan boord kan per waterschap / provincie verschillen. Dat geldt ook voor het varen met bepaalde type motoren in bepaalde wateren. Varen is een grensoverschrijdende activiteit en vindt plaats in een routenetwerk van 4.500 km vaarwegen die met elkaar zijn verbonden tot het landelijke recreatietoernet. De 12 provincies, 23 waterschappen en 170 watersportgemeenten beheren 60% van dit water en het Rijk 40%. Regie, afstemming en coördinatie is niet aanwezig, ook niet voor wat betreft eisen aan gebruik, toegang, emissiegrenzen etc..

Voor wat betreft het lozen van toiletwater en de emissie van onderwaterverf loopt al jarenlang een overleg met andere afdelingen van het ministerie van I&M over innovatie oplossingen en belemmerende wetgeving. Vraag onder andere Wilfred Reinhold DGRW

Blok 3: Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)

Besluit Activiteiten Leefomgeving

§ 3.8.2 **Jachthaven** (blz.39)

Artikel 3.165 (toepassingsbereik)

Deze paragraaf is van toepassing op het bieden van gelegenheid om 10 of meer pleziervaartuigen af te meren.

HISWA: definitie jachthaven: is formeel correct. Maar er is een paar belangrijke kanttekeningen:

1. een jachthaven is vrijwel altijd een **samengesteld bedrijf** bestaande uit horeca, sport, recreatie, detailhandel, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden, speeltoestellen, verstrekking drinkwater, afvalinname van derden etc. De voormalige AMvB Horeca, sport en recreatie bood voor jachthavens met kampeerterrein (aquacampings) of jachthavens met horeca (dat zijn er heel veel) uitkomst en de voormalige AMvB jachthavens sloot daar prima bij aan en is daarop afgestemd. De AMvB Horeca, Sport en Recreatie is echter niet opgenomen in de Bal. De aansluiting wordt nu gemist zoals bij het inleveren van afval van recreanten (van en boot versus en /of van een caravan), brandveiligheidseisen (niet gebouwen), aanwezigheid gasflessen, verwarming etc. van particulieren etc.
2. De Bal heeft is misfit voor **inrichtingen waar mensen verblijven** voor korte of langere tijd in particuliere verblijfseenheden zoals boten, caravans, huisjes etc.. Het is niet duidelijk of de opslag van particuliere goederen zoals gasflessen, pyrotechnische reddingsmiddelen (noodpijlen voor pleziervaart), gevaarlijke of brandbare stoffen (thinner, verf) onderdeel uitmaken van de maximaal toelaatbare hoeveelheid in de inrichting
3. Ook is het van belang te duiden dat op een recreatiebedrijf en zeker op een jachthaven er ook **werkzaamheden worden uitgevoerd door particulieren** met eigen gereedschappen, naast eventuele professionele werkzaamheden door werknemers van de inrichting.

Dus als gesproken wordt over degene die een activiteit verricht wordt in onze beleving bedoeld, degene die de inrichting drijft dan wel zijn of haar werknemers, onderaannemers of aanwezige professionals. Een betere duiding want dit uitgangspunt werkt door in het hele besluit.

Artikel 3.166 (aanwijzing algemene regels activiteiten / modules)

Degene die de activiteit verricht, voldoet aan de regels voor:

- a. het lassen van metalen, bedoeld in paragraaf 4.15,
- b. het solderen van metalen, bedoeld in paragraaf 4.16,
- c. het mechanisch en thermisch bewerken van metalen, bedoeld in paragraaf 4.17,
- d. het mechanisch bewerken van diverse materialen, bedoeld in paragraaf 4.19,
- e. het reinigen, lijmen en coaten, bedoeld in paragraaf 4.20,

- f. het onderhouden van apparaten en voertuigen, bedoeld in paragraaf 4.21,
- g. het schoonmaken van pleziervoertuigen, bedoeld in paragraaf 4.23
- h. een kleinschalig bunkerstation, bedoeld in paragraaf 4.36,
- i. een grootschalig bunkerstation, bedoeld in paragraaf 4.37,
- j. het ontvangen van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen, bedoeld in paragraaf 4.47, en . een jachthaven, bedoeld in paragraaf 4.54.

Artikel 3.167 (melding)*

1. Het is verboden de **activiteit te verrichten zonder dit ten minste vier weken** voor aanvang te melden.
2. Het is verboden deze activiteit zo te wijzigen dat daardoor de eerder gemelde gegevens zullen wijzigen, zonder dit ten minste vier weken voor aanvang te melden.
3. Een melding bevat:
 - a. de aanduiding van de activiteit, genoemd in *artikel 3.165*, die zal worden verricht, en
 - b. de aanduiding, inclusief de omgrenzing, van de locatie waar de activiteit zal worden verricht.

HISWA: vier weken voordat las of soldeerwerk begint aanmelden is **niet mogelijk**. Hier wordt wellicht bedoeld vier weken voordat de activiteit voor het eerst plaats zal vinden?

4.21 Onderhouden van apparaten en voertuigen (blz.102)

Artikel 4.290 (toepassingsbereik)

1. Deze paragraaf is van toepassing op het onderhouden of repareren van onderdelen die olie of koelvloeistof bevatten van motoren, motorvoertuigen, gemotoriseerde apparaten, **voertuigen** of spoorvoertuigen.
2. Deze paragraaf is niet van toepassing op:
 - a. niet beroepsmatige werkzaamheden,
 - b. reinigen, lijmen en coaten,
 - c. het mechanisch bewerken van diverse materialen en het thermisch bewerken, lassen, of solderen van metalen.

Artikel 4.291 (aanwijzing modules: bodemonderzoek)

Paragraaf 5.1.1 is van toepassing.

Artikel 4.292 (melding: aanvang)

Het is verboden **onderdelen te onderhouden of repareren die koelvloeistof bevatten** zonder dit ten minste vier weken voor aanvang te melden.

HISWA: vier weken voordat onderhoud begint aanmelden is **niet mogelijk**. Hier wordt wellicht bedoeld vier weken voordat de activiteit voor het eerst plaats zal vinden?

Artikel 4.293 (bodem: bodembeschermende voorziening)

Met het oog op het voorkomen van verontreiniging van de bodem met olie en koelvloeistof vindt het onderhouden of repareren van onderdelen die deze stoffen bevatten plaats boven een **aaneengesloten bodemvoorziening**.

HISWA, pro memorie: veel van dit soort werkzaamheden worden **aan boord uitgevoerd**. Het schip ligt soms in het water, soms op de kant. Een belangrijk deel van deze werkzaamheden vindt binnenboord plaats zoals onderhoud aan een binnenboordmotor. **Het vaartuig zelf is een vloeistofdichte voorziening**. We begrepen dat een aaneengesloten bodemvoorziening voldoende is voor het afsputten van het onderwaterschip in plaats van een gecertificeerde vloeistofdichte vloer.

Artikel 4.294 (lozingsroute afvalwater)

Met het oog het doelmatig beheer van afvalwater en het voorkomen of beperken van de verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam wordt het te lozen afvalwater afkomstig van het onderhouden of repareren van onderdelen van voertuigen, geloosd in een vuilwaterriool.

Artikel 4.295 (lozingen in een vuilwaterriool)

Voor het afvalwater dat in een vuilwaterriool wordt geloosd, is de emissiegrenswaarde voor olie in ieder steekmonster 20 milligram per liter, of wordt dat afvalwater voorafgaand aan vermenging met ander afvalwater geleid door een slibvangput en olieafscheider volgens NEN-EN 858-1:2002 of NEN-EN 858-1:2002/A1:2004 en NEN-EN 858-2:2003.

Artikel 4.296 (normbladen bemonstering, conservering en analyse)

1. Op een bemonstering van het afvalwater NEN 6600-1 van toepassing, en een monster is niet gefiltreerd.
2. Op de conservering van een monster is NEN-EN-ISO 5667-3 van toepassing.
3. Op een analyse van de olie is NEN-EN-ISO 9377-2 van toepassing, waarbij onopgeloste stoffen worden meegenomen in de analyse.

Artikel 4.298 (omschakeltechniek slibvangput en olieafscheider)

In afwijking van artikel 4.295 kan tot [PM] het afvalwater worden geleid door een slibvangput en olieafscheider die zijn geplaatst voor 1 januari 2008 en op de hoeveelheid afvalwater dat wordt geloosd, zijn afgestemd.

§ 4.22 Proefdraaien van verbrandingsmotoren

[Gereserveerd]

§ 4.23 Schoonmaken van pleziervaartuigen

Artikel 4.299 (toepassingsbereik)

Deze paragraaf is van toepassing op het uitwendig reinigen van vaartuigen

4.23 Schoonmaken van pleziervaartuigen (blz.103)

Artikel 4.299 (toepassingsbereik)

Deze paragraaf is van toepassing op het uitwendig reinigen van vaartuigen.

Artikel 4.300 (lozingsroutes afvalwater wasplaats vaartuigen)

1. Met het oog op het doelmatig beheer van afvalwater wordt het te lozen afvalwater afkomstig van het uitwendig reinigen van vaartuigen geloosd in een vuilwaterriool.
2. Als lozen in een vuilwaterriool niet mogelijk is omdat:
 - a. de afstand tot het dichtstbijzijnde vuilwaterriool meer dan veertig meter is, gerekend vanaf de perceelsgrens van het perceel waar het afvalwater vrijkomt, of
 - b. de capaciteit van het vuilwaterriool waarop het perceel is aangesloten onvoldoende is voor het te lozen debiet, kan ook worden geloosd in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem.

Artikel 4.301 (lozingen in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem)

- Met het oog op het voorkomen van verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam wordt het afvalwater afkomstig van het uitwendig reinigen van vaartuigen dat in een oppervlaktewaterlichaam wordt geloosd:
- a. geleid door een voldoende gedimensioneerde bezinkvoorziening, en
 - b. is de emissiegrenswaarde voor onopgeloste stoffen 100 milligram per liter.

HISWA: het betreft hier een wasplaats op de wal. **Dekwaswater** van een schip in het water is hier niet van toepassing.

Artikel 4.302 (normbladen bemonstering, conservering en analyse)

1. Op een bemonstering van het afvalwater is NEN 6600-1 van toepassing, en een is monster niet gefiltreerd.
2. Op de conservering van een monster is NEN-EN-ISO 5667-3 van toepassing.
3. Op een analyse van de onopgeloste stoffen is NEN-EN 872 van toepassing.

Artikel 4.303 (omschakeltechniek slibvangput en olieafscheider)

In afwijking van artikel 4.300, tweede lid, kan tot [PM] het afvalwater worden geleid door een slibvangput en olieafscheider die zijn geplaatst voor 1 januari 2008 en op de hoeveelheid afvalwater dat wordt geloosd zijn afgestemd

Jachthaven en afval (blz.145 e.v.)

§ 4.54 Jachthaven

Artikel 4.502 (toepassingsbereik)

1. Deze paragraaf is van toepassing op:
 - a. het exploiteren van een jachthaven met meer dan 50 ligplaatsen, en HISWA zie opmerking 4.505
 - b. het exploiteren van een jachthaven met meer dan 10 ligplaatsen die wordt aangedaan door zeegaande pleziervaartuigen.

HISWA: het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met **een zeegaand jacht**. In EU regels is dit beter omschreven. Overigens kan een houder van een inrichting niet nagaan of een jacht zeegaand is of niet.

Artikel 4.503 (melding: afval)

1. Het is verboden om afvalstoffen die van buiten de jachthaven afkomstig zijn op te slaan, over te slaan, of te verwerken, zonder dit ten minste vier weken voor aanvang te melden.

HISWA: vier weken voordat het inzamelen van afval in het algemeen begint wordt wellicht bedoeld. Vier weken voordat een pleziervaartuig arriveert is er **nog geen afval bekend**.

2. De melding bevat:

- a. een overzicht van de afvalstoffen en de activiteiten met afvalstoffen, en
 - b. per handeling per afvalstof de maximale opslagcapaciteit en de verwerkingscapaciteit per jaar.
3. Als de afvalstoffen worden ingezameld bij of worden afgegeven door een andere persoon dan degene die de jachthaven exploiteert, wordt bij de melding een beschrijving gevoegd van de procedures van acceptatie en controle van de ontvangen afvalstoffen als bedoeld in artikel 2.14b.

Artikel 4.504 (bodembescherming)

Met het oog op het voorkomen van verontreiniging van de bodem worden vaartuigen bij een jachthaven gereinigd boven een aaneengesloten bodemvoorziening.

Artikel 4.505 (lozingsroute afvalwater)

1. Met het oog het doelmatig beheer van afvalwater wordt het door een jachthaven te lozen ingenomen te lozen bilgewater en **ingenomen huishoudelijk afvalwater geloosd** in een vuilwaterriool.

2. Als lozen in een vuilwaterriool niet mogelijk is omdat:

- a. de afstand tot het dichtstbijzijnde vuilwaterriool meer dan veertig meter is, gerekend vanaf de perceelsgrens van het perceel waar het afvalwater vrijkomt of het bilgewater wordt ingenomen, of
- b. de capaciteit van het vuilwaterriool waarop het perceel is aangesloten, onvoldoende is voor het te lozen debiet, kan ook worden geloosd in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem.

HISWA: huishoudelijk afvalwater is toiletwater begrepen wij het overleg. Douchewater, dekwasserwater en afwaswater zijn hier niet van toepassing.

Artikel 4.506 (lozingen bilgewater in een vuilwaterriool)

1. Het bilgewater dat in een vuilwaterriool wordt geloosd, wordt gescheiden in een olie- en waterfractie.
2. De emissiegrenswaarde voor olie is in ieder steekmonster 200 milligram per liter.
3. Aan het eerste lid wordt in ieder geval voldaan als het bilgewater voorafgaand aan vermenging met ander afvalwater wordt geleid door een slibvangput en olieafscheider volgens NEN-EN 858-1: 2002 of

NEN-EN 858-1:2002/A1:2004 en NEN-EN 858-2:2003.

Artikel 4.507 (lozingen bilgewater in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem)

1. Het bilgewater dat in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem wordt geloosd, wordt gescheiden in een olie- en waterfractie, en de emissiegrenswaarde voor olie is in ieder steekmonster 10 milligram per liter.
2. Aan het eerste lid wordt in ieder geval voldaan als het afvalwater voorafgaand aan vermenging met ander afvalwater wordt geleid door een slibvangput en olieafscheider met coaliscentiefilter volgens NEN-EN 858-1: 2002 of NEN-EN 858-1:2002/A1:2004 en NEN-EN 858-2:2003.

Artikel 4.508 (normbladen bemonstering, conservering en analyse)

1. Op een bemonstering van het bilgewater is NEN 6600-1 van toepassing, en een monster is niet gefiltreerd.
2. Op de conservering van een monster is NEN-EN-ISO 5667-3 van toepassing.
3. Op een analyse van de olie is NEN-EN-ISO 9377-2 van toepassing, waarbij onopgeloste stoffen worden meegenomen in de analyse.

Artikel 4.509 (lozingen huishoudelijk afvalwater in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem)

1. Het huishoudelijk afvalwater dat in een oppervlaktewaterlichaam of op of in de bodem wordt geloosd, wordt geleid via een zuiveringsvoorziening.
2. De emissiegrenswaarden zijn in ieder steekmonster voor biochemisch zuurstofverbruik 60 milligram per liter, en voor chemisch zuurstofverbruik 300 milligram per liter.

HISWA: huishoudelijk afvalwater is toiletwater begrepen wij het overleg. Douchewater, dekwasserwater en afwaswater zijn hier niet van toepassing, dit mag expliciet in de MvT.

Artikel 4.510 (normbladen bemonstering, conservering en analyse)

1. Op een bemonstering van het afvalwater is NEN 6600-1 van toepassing, en een monster is niet gefiltreerd.
2. Op de conservering van een monster is NEN-EN-ISO 5667-3 van toepassing.
3. Op een analyse van het zuurstofverbruik, genoemd in artikel 3.234, is van toepassing:
 - a. voor biochemisch zuurstofverbruik: ISO 5815-1/2 of NEN-EN 1899-1/2, en
 - b. voor chemisch zuurstofverbruik: NEN 6633,waarbij onopgeloste stoffen worden meegenomen in de analyse.

Artikel 4.511 (afval: innemen afvalstoffen)

1. Met het oog op een doelmatig beheer van afvalstoffen worden in een jachthaven van gebruikers van de jachthaven in ieder geval de volgende afvalstoffen ingenomen:

- a. afgewerkte olie en smeervet van onderhoud aan pleziervaartuigen,
 - b. olie- en vethoudend afval van onderhoud aan pleziervaartuigen,
 - c. afvalstoffen van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan pleziervaartuigen,
 - d. bilgewater,
 - e. huishoudelijk afvalwater, en
 - f. de inhoud van chemische toiletten.
2. Voor de inzameling wordt geen aparte financiële vergoeding gevraagd aan de gebruikers van de jachthaven.

HISWA: samen met het ministerie is een interpretatie gegeven aan de kwestie van financiële vergoeding. Om te voorkomen dat derden kort aanmeren met als doel afval te lozen en dan weer te vertrekken is besproken dat hier wordt bedoeld dat aan de (betalende) klanten voor deze activiteit geen aparte vergoeding wordt gevraagd. Voor niet betalende en **onbevoegden geldt dit niet.**

Artikel 4.512 (afval: divers)

1. Met het oog op een doelmatig afvalbeheer maakt de exploitant van een jachthaven die normaal wordt aangedaan door **zeegaande pleziervaartuigen**, bij de inning van het havengeld kenbaar welk aandeel daarvan is bestemd voor het in stand houden van de voorzieningen voor het in ontvangst nemen en verder beheren van afvalstoffen.
2. De exploitant van een jachthaven die normaal wordt aangedaan door zeegaande pleziervaartuigen, stelt, na overleg met betrokken partijen, eens in de drie jaar een passend plan vast voor het in ontvangst nemen en verder beheren van afvalstoffen, en legt dit plan ter goedkeuring voor aan het bevoegd gezag.

HISWA: het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met een zeegaand pleziervaartuig. **In EU regels is dit beter omschreven.** Overigens kan een exploitant van een inrichting niet nagaan of een pleziervaartuig zeegaand is of niet.

Artikel 4.513 (afval: uitzondering)

Op een jachthaven die gewoonlijk wordt aangedaan door zeegaande pleziervaartuigen en die is aangewezen krachtens artikel 6 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, zijn de artikelen 3.26i en 3.26j niet van toepassing.

Artikel 4.514 (afval: controleprocedure)

1. Met het oog op een doelmatig beheer van afvalstoffen is, als afvalstoffen worden op- of overgeslagen of verwerkt die worden ingezameld bij of afgegeven door een andere persoon dan degene die de jachthaven exploiteert, een actuele beschrijving aanwezig van de procedures van

acceptatie en controle van de ontvangen afvalstoffen, die nodig zijn voor een doelmatig beheer van die afvalstoffen.

2. De beschrijving onderscheidt groepen van afvalstoffen waarvoor vanuit het oogpunt van doelmatig beheer van afvalstoffen verschillende procedures worden gehanteerd en omvat per onderscheiden groep van afvalstoffen in ieder geval de volgende elementen:

- a. het type ontdoener waarvan afvalstoffen worden aangenomen, als dit gevolgen heeft voor de acceptatie en controle,
- b. de eisen die degene die activiteit verricht, stelt aan de manier waarop de afvalstoffen worden aangeboden,
- c. de manier waarop de afvalstoffen worden gecontroleerd bij ontvangst, en
- d. de manier waarop de afvalstoffen die op een milieuhygiënisch relevante manier afwijken van wat gangbaar is voor de categorie, worden behandeld.

3. Degene die de jachthaven exploiteert, draagt er zorg voor dat:

- a. de procedures van acceptatie en controle, bedoeld in het eerste lid, in acht worden genomen, en
- b. de afvalstoffen uitsluitend worden ingenomen als die procedures worden nageleefd.

Artikel 4.515 (omschakeltechniek: slibvangput en olieafscheider)

In afwijking van de artikelen 4.506, derde lid, en 4.507, tweede lid, kan tot [PM] het afvalwater worden geleid door een slibvangput en olieafscheider die zijn geplaatst voor 1 januari 2008 en op de hoeveelheid afvalwater dat wordt geloosd zijn afgestemd.

Algemeen:

HISWA: op basis van ons overleg kwamen te tot de conclusie dat:

- er een onderscheid moet worden gemaakt tussen een scheepswerf en een jachtwerf. En er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen een jachtwerf voor nieuwbouw en een jachtwerf voor reparatie en onderhoud.
- Dat als het Vuurwerkbesluit wordt opgenomen in de Bal er rekening moet worden gehouden met de opslag van Pyrotechnische reddingsmiddelen (vuurpijlen) die jachten aan boord (moeten) hebben en zijn opgeslagen aan boord en dus aanwezig zijn in de inrichting. Overleg met HISWA is in dat geval noodzakelijk. Deze discussie is ook gevoerd in de AMvB BGOP i.o. Tevens geldt ten behoeve van de detailhandel dat er ruimte moet zijn voor voldoende 'dagvoorraad' van pyrotechnische reddingsmiddelen, zonder dat er opslag op oneigenlijke plaatsen (kofferbak van geparkeerde auto!) hoeft plaats te vinden.
- Winkeliers en duikscholen werkzaam in de onderwatersportsector hebben een werkvoorraad nodig van persluchtflessen. Deze term vinden we niet terug in de Bal. Ook hierbij geldt dat er beter goede regelgeving kan zijn dan opslag op oneigenlijke plaatsen (ook weer de kofferbak).
- De regelgeving en handhaving op drijvende brandstofstations 'hangt' tussen verschillende wetten/amvb's in. In het Bal wordt het gebruik geregeld, maar de

technische voorzieningen komen in de Binnenvaartrichtlijn voor, waarbij tegenstrijdigheid geldt.

- Er zal nog worden gekeken naar de richtlijn van VNG als het gaat om de klasseindeling van bedrijven (I tm IV) in relatie tot deze AMvB's

Blok 4: Besluit bouwwerken in de leefomgeving (Bbl)

Algemeen: definities

HISWA: Gebruiksfuncties zijn **niet of onvolledig gedefinieerd**: logiesfunctie, opslag motorvoertuigen, industrie functie en vooral bouwwerk geen gebouw zijnde. Zo is het lastig te bepalen waar bijvoorbeeld een opslagloods voor pleziervaartuigen toe behoort of een jachthaven met een steigercomplex in het water (vast of drijvend).

Aangezien dit besluit bij vrijwel elke relevante paragraaf start met een tabel van gebruiksfuncties en een verwijzing naar artikelen en leden die van toepassing zijn is dat voor de watersportsector en recreatiesector verwarrend als er geen heldere definitie is.

Met name ontstaan er problemen in jachthavens op het gebied van:

- Vluchtroutes op steigers in het water
- Randen en afscheidingen op steigers > 1,5 meter boven water
- Overnachtingen op particulieren pleziervaartuigen in clusters (compartimentering)
- Aanwezigheid van verwarmingsinstallaties, kooktoestellen en gasinstallaties op particuliere verblijfslocaties (boten, campers, caravans, huisjes) waar de houder van de inrichting geen toegang tot heeft

De onderdelen die mogelijk wel van toepassing zijn voor wat betreft een bouwwerk geen gebouw zijnde, verwijzen naar eisen die niet overeenkomt met de in ontwikkeling zijnde ontwerp AMvB Brandveilig Gebruik Overige Plaatsen (Min V&J). Hier is een consultatieronde vorig jaar afgerond waar veel bezwaren op zijn binnengekomen maar waar sinds die tijd nog geen enkele progressie is.

Het is van groot belang dat de AMvB BGOP op basis van de consultatie zo snel als mogelijk in overleg met de klankbordgroep van maatschappelijke organisaties (RECRON, HISWA, Horeca Nederland, Evenementensector, VNO NCW) wordt afgerond en ingebouwd in de Bbl.

BIJLAGE 2 bij reactie BAL



BEZOEKADRES
Werfkade 2
1033 RA Amsterdam
POSTADRES
Postbus 37111
1030 AC Amsterdam
020 705 14 80
info@waterrecreatienederland.nl
www.waterrecreatienederland.nl
IBAN: NL43INGB0000390253
BIC: INGBNL2A
KVK: 41158896 Den Haag

Aantekenen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

t.a.v. drs E. Stigter
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Ons kenmerk: 20160914MvM

Onderwerp: Consultatie concept Besluit Activiteiten Leefomgeving

Amsterdam, 14 september 2016

Geachte mevrouw Stigter,

Wij maken graag gebruik van de geboden gelegenheid om gezamenlijk in het consultatieproces te reageren op het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL). Raakvlak van onze organisaties met betrekking tot het BAL is de lozing van toiletwater door de recreatievaart op het oppervlaktewater. Wij hebben bedenkingen bij de manier waarop het lozen van toiletwater vanaf recreatieschepen is geregeld in het concept Besluit Activiteiten Leefomgeving.

Knelpunt

Het concept BAL stelt een absoluut lozingsverbod in voor het lozen van toiletwater vanuit recreatieschepen op wateren in beheer bij het Rijk (art 6.30 en art. 7.47). In de toelichting is vermeld: "voor wateren niet in beheer bij het Rijk kunnen andere regels gelden deze zijn opgenomen in de waterschap verordening". Het omzetten van bestaande regelgeving in de zogenoemde Omgevingswet, en bijbehorende Besluiten, zou 'beleidsneutraal' worden uitgevoerd. Wij constateren dat de mogelijkheid voor zuiveren van toiletwater vanaf recreatieschepen, zoals het was geregeld in het Besluit Afvalwater Huishoudens en is geregeld in het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen, niet is meegenomen in het BAL en pleiten middels deze voor het opnemen van de mogelijkheid om te zuiveren.

Wij zijn van mening dat dit lozingsverbod zich niet leent voor decentrale regelgeving. Omdat boten mobiel zijn is eenduidige, beheersgebied overschrijdende, regelgeving gewenst. Daarnaast blokkeert een absoluut lozingsverbod innovatie naar geschikte zuiveringstechnieken aan boord. Immers ook het lozen van gezuiverd toiletwater wordt bij een absoluut verbod niet toegestaan.

Voorstel

Wij stellen aan u voor om het concept BAL aan te passen (totaalpakket) met de volgende uitgangspunten:

1. Op centraal niveau reguleren van toiletwaterlozingen van de recreatievaart;
2. door het landelijk instellen van een lozingsverbod tenzij er wordt geloofd met toepassing van een erkende zuiveringsvoorziening op basis van bacteriologische reiniging;
3. differentiatie per gebied kunnen invoegen en mogelijkheid tot zonerings, waarbij zones of gebieden aangewezen kunnen worden waar een lozingsverbod niet nodig is en niet geldt; en

4. voorts de eisen aan erkende zuiveringsvoorzieningen separaat uitwerken en vaststellen in een Ministeriële regeling.

Het lozingsverbod heeft uiteindelijk betrekking op alle vaarweggebruikers en niet alleen pleziervaart omdat lozingen van andere schepen dezelfde negatieve effecten hebben. Wij realiseren ons dat deze regelgeving grensoverschrijdend is, maar een duidelijk Nederlands standpunt hierin ontbreekt. Het ontbreken van een lozingsverbod voor andere vaarweggebruikers beïnvloedt het draagvlak voor de pleziervaart negatief.

Ondertekenende partijen spreken de verwachting uit dat de naleving van het lozingsverbod sterk verbetert als de recreant hieraan invulling kan geven met een vuilwatertank of een zuiveringsvoorziening. Partijen willen zich inzetten voor bewustwording in de waterrecreatie en voor het verkrijgen van draagvlak ter ondersteuning van het naleven van de regelgeving.

Vanzelfsprekend zijn wij tot nadere duiding bereid.

Hoogachtend,
Namens onderstaande partijen,

Arie Kraaijeveld
Voorzitter Waterrecreatie Nederland

HISWA Vereniging, Stichting Waterrecreatie Nederland, Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond, Algemene Nederlandse Wielrijders Bond, Koninklijke Metaalunie, Platform Waterrecreatie

BIJLAGE 3 bij reactie BBL

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.

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 verblijfsruimte beter te duiden in relatie tot pleziervaartuigen.

Artikel 3.5 Aanwezigheid

In lid 5 worden enkele uitzonderingen genoemd van beloofbare 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 winststallingsbedrijven 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 en 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 brandweerboden en afspraken met de havenexploitant. Tevens stelt Artikel 3.26 'Afmereen 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. Gert H. C. Dijk, Directeur

BIJLAGE 4 bij reactie Omgevingsbesluit en BKL



Aan het team Interdepartementaal Programma Eenvoudig Beter
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DG Milieu en Internationaal (DGMI)
Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Betreft: reactie op consultatie ontwerpbesluiten Omgevingswet

Bilthoven, 13 september 2016

Geachte lezer,

Graag laat de Regiegroep Recreatie en Natuur (RRN) haar reactie horen op het omvangrijke werk van uw team. Met de publicatie van deze ontwerpbesluiten krijgt de herziening van het omgevingsbeleid steeds meer vorm, maar wordt daarmee onze zorg ook groter. Wij delen drie punten.

1. Het *Europees recht*

Het benadrukken van integrale aanpak en participatie aan de voorkant, doet niets af aan de spanningspunten die er blijven bestaan vanwege (dwingend) Europees recht¹. Zolang van die zijde niet de nodige flexibiliteit kan worden gegeven, zal ook het maatwerk op het omgevingsplanniveau moeizaam blijven. In het EU werkingsverdrag (WVEU artikel 191) is ruimte voor de 'regionale component' op lidstaatniveau. Evenzo mag de evenredigheid (VEU art.5 proportionaliteit) worden toegepast.

De RRN bepleit daarom een voortvarende lobby in Brussel voor meer flexibiliteit bij de uitvoering en gebruikmaking door Nederland van het regiobeginsel en de proportionaliteit.

2. *Decentraal; lust of last?*

Op diverse plaatsen in de Nota's van toelichting is sprake van het wijzen op mogelijkheden voor strengere waarden of bv de suggestie van externe werking c.q. extra maatwerk voorschriften voor werelderfgoed in te stellen. Dit is zeer onwenselijk en gelet op de doorwerking van Europees recht geheel onnodig.

Dit levert de facto een inperking van de zo gewenst flexibiliteit en maatwerk in het gebied.

De RRN bepleit nadrukkelijk de tekst in de Nota van Toelichting op dit punt aan te scherpen met de disclaimer dat optoppen van omgevingswaarden en maatwerkvoorschriften of extra gebiedsbeleid alleen wenselijk is wanneer het "*in het belang van een duurzame gebiedsoplossing is* " bij het afwegen van omgevingswaarden .

¹ Vgl recente uitspraken zak Sulms (c-341/08), de gedetailleerde monitoring vereisten bij KRW en HR.

3. Participatievereisten voor de recreatiesector

De RRN maakt zich zorgen over de participatievoorschriften anders dan bij het projectbesluit. Gelet op onze achterban moet het, zowel voor ondernemers als verenigingen, 'behapbaar' blijven als het gaat om het informeren van de omgeving. Wij verwachten op dat punt regie bij de implementatie en vragen ons af of de Awb (afdeling samenhangende besluiten) ook nog een rol speelt?

Voorts vindt u in de bijlagen de belangrijkste punten van aandacht. Deze betreffen de navolgende onderwerpen

1. Advies Instemmingsrecht naar de gemeenraad i.p.v. B&W
2. Overgangsrecht en het borgen vergunde rechten uit Programma's
3. Geen extra kop Europees beleid
4. Maatschappelijke functie & Ongehinderde recreatieve doorvaart
5. Regie bij de Kaderrichtlijn Mariene strategie (Bkl art. 4.9)
6. Borgen Naturabeheerplan; alles in het Bkl
7. Ook andere EU beginselen toepassen (regio omstandigheid en proportionaliteit)
8. Verheldering milieugebruiksruimte(met het oog op PAS ontwikkelingsruimte)
9. Medeweging waarden Wereld erfgoed
10. Borgen terughoudend gebruik Maatwerkregels en Maatwerkvoorschriften m.b.v. disclaimer.

Het afgelopen half jaar heeft er constructief overleg plaats gevonden hetgeen door de RRN zeer op prijs is gesteld.

Wij blijven graag meedenken in het proces en wachten nu met belangstelling het verdere verloop af.

Met vriendelijke groet,
namens de Regiegroep Recreatie & Natuur



A. (Fred) A.M. Bloot, voorzitter

Bijlage Aandachtspunten en aanbevelingen op de vier ontwerpbesluiten Omgevingswet

Secretariaat RRN

Monique Boskma

T: 058-2131287

mboskma@commitconsulting.nl

Bijlage Aandachtspunten en aanbevelingen op de vier ontwerpbesluiten Omgevingswet

Omgevingsbesluit

1. Advies Instemmingsrecht juist naar de gemeenteraad

In artikel 3.13 worden de adviesrechten van B&W besproken. Zij adviseren bij afwijkingen ten behoeve van nationaal of provinciaal belang maar ook bij afwijken van het bestemmingsplan zelf.

Dit adviesrecht met instemming komt in de plaats van de verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad voor afwijken van het bestemmingsplan, zoals deze voortvloeide uit de voormalige Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Door de decentralisatie zijn de organisaties van de RRN meer dan ooit afhankelijk van gemeenteraden en Staten. Het is dus belangrijk dat deze gremia voldoende instrumenten bij de hand hebben om bij te sturen, hetgeen betekent dat men met behulp van adviesrecht daarover nog iets te zeggen kan hebben.

Aanbevelingen van de RRN:

- Opname van een advies met instemmingsrecht van de gemeenteraad voor het programma
- Opname van een advies met instemmingsrecht van de gemeenteraad voor de omgevingsvergunning voor een (buitenplanse) afwijkactiviteit. Dit ongeacht wie bevoegd gezag is (= huidige systeem verklaring van geen bedenkingen gemeenteraad in de Wabo)
- Bij beiden de mogelijkheid om op voorhand aan te geven wanneer instemming niet nodig is.

2. Overgangsrecht en het borgen vergunde rechten uit Programma's

Van belang bij het vormgeven van het overgangsrecht is het beginsel van rechtszekerheid. Het materiële rechtszekerheidsbeginsel bepaalt ook de reikwijdte van het op te nemen overgangsrecht. De kern van het materiële rechtszekerheidsbeginsel is dat burgers gerechtvaardigde verwachtingen mogen hebben over de duurzaamheid van algemeen verbindende voorschriften en er in beginsel op mogen vertrouwen dat algemeen verbindende voorschriften niet abrupt en lichtvaardig in hun nadeel worden gewijzigd of ingetrokken. Zowel vanuit maatschappelijk als vanuit economisch perspectief is het goed dat burgers en bedrijven erop kunnen vertrouwen dat hun rechtspositie niet van de ene op de andere dag aanmerkelijk wijzigt.

Aanbeveling van de RRN: maak in de Nota van toelichting (blz.48) duidelijk op welk wijze vergunde rechten uit een stikstof- of Natura beheerprogramma's worden geborgd.

3. Geen extra kop Europees beleid

De RRN maakt zich zorgen om het *politieke* decentrale krachtenveld.

Mede omdat op verschillende plaatsen in de Nota's van Toelichting wordt opgeroepen tot het credo "strenger mag" (EU beginselen).

Door maatwerkvoorschriften, de (extra) aangewezen provinciale gebieden (Wnb) en de diverse decentrale verordeningen en beleidsregels, is de vrees gerechtvaardigd dat verordeningen en misschien zelfs AMvB's toch wel sneller van inhoud kunnen wisselen vanwege een gewisselde

politieke kleur van de betreffende overheid. Wie bewaakt dit proces van optopping en hoe verhoudt dit zich tot de afspraken op landelijk niveau met het oog op de Europese vereisten? Maar ook het vraagstuk van een consistente overheid in het belang van het bedrijfsleven speelt hier een rol.

Vraag RRN: Zijn er op het punt van toezicht op consistente normering nog regels aan te roepen vanuit de Awb, de Wet revitalisering Generiek toezicht of wellicht de Wet Naleving Europese regelgeving publieke entiteiten? Zo ja, dan graag in de betreffende Nota's van Toelichting daar een paragraaf aan wijden.

Besluit kwaliteit Leefomgeving

4. Maatschappelijke functie & Ongehinderde doorvaart (NVT blz. 32,94)

De RRN was blij dat, overeenkomstig de recente jurisprudentie, de brede maatschappelijke functie van watersystemen is erkend. Dit doet ook recht aan de doestelling van de Omgevingswet, gebaseerd op de definitie van Bruntland, waarbij recreatie een belangrijk aandachtveld is.

Omdat recreatie naast welzijn ook een economische toeristische component heeft, is het van ontegenzeggelijk belang dat het toeristisch product kan functioneren.

Een belangrijk onderdeel daarvan is het toeristisch (BRTN) vaarroutenetwerk waarbij het van cruciaal belang is dat juiste doorvaarthoogte en diepte, zonder overlast van waterplanten, gegarandeerd blijft. Voor rijksvaarwegen is een voorziening getroffen (Bkl, art 5.101) maar helaas voor regionale watersystemen niet.

Het uitsluitend vermelden van vaarroutenetwerken in de Rijks omgevingsvisie is naar onze mening onvoldoende omdat visies zelfbindend zijn en in de praktijk gebleken is dat het afstemmingvereiste voor *vaarroutenetwerken* niet of onvoldoende werkt.

Anders dan bij fiets- en wandel routenetwerken zijn er voor vaarroutes moeizaam tot geen alternatieven voorhanden als bijvoorbeeld de brughoogten niet corresponderen of de vaarmogelijkheden zeer beperkt tot onveilig worden vanwege overdadige waterplantengroei.

Dit bepleit dus een eigenstandig wettelijke voorziening zonder daar bij dwingend iets voor te schrijven.

Met het toevoegen van onderstaande belang in beide artikelen van het Bkl is naar onze mening het vraagstuk voldoende opgelost.

De RRN stelt voor: op grond van bovenstaande toelichting kan

- aan **artikel 4.4. lid 1 c** worden toegevoegd *een' ongehinderde recreatieve doorvaart in hoogte, breedte en diepte"*

- aan **art. 4.12** (nationaal waterprogramma) onder lid 1 c toevoegen:

"d .ongehinderde recreatieve doorvaart in hoogte, breedte en diepte"

Toelichting :

Betreffende artikelen zien toe op recreatieve *doorvaart* hetgeen niet ziet op andere zaken van het recreatief watergebruik.

Doordat doorvaart gereguleerd wordt via het BRTN vaarroutenetwerk wordt ook de hoogte van bruggen via dat instrument gereguleerd en kan men niet op grond van dit wetsartikel ongeclausuleerd doorvaarthoogten 'eisen' inclusief beweegbare bruggdelen . Wel betekent dit voor de wat grotere watersystemen- zoals meren -dat ook daar de recreatieve doorvaart wordt gegarandeerd.

Volledigheidshalve , in het belang van diezelfde taken, is het ook noodzakelijk de waterplanten (overlast) nader te monitoren.

De RRN stelt voor: Art. 10. 11: lid1d: het monitoringsprogramma bevat een aanduiding van de monitoringspunten, en een beschrijving van de wijze van:

d. monitoring van tendensen van de concentraties van stoffen... en waterplanten

5. Regie bij de Kaderrichtlijn Mariene strategie (Bkl art.4.9)

De Kaderrichtlijn marine strategie is in feite de milieurichtlijn van de Kaderrichtlijn mariene ruimtelijke ordening. In de Kms wordt gesproken van "goede milieutoestand". Bij nadere invulling ervan verdient dit goede regie om geen overlap met andere programma's te krijgen.

Aanbeveling RRN: om te voorkomen dat de beschrijving van "goede milieutoestand" weer nieuwe details en overlap vertoont met de omgevingswaarden in kustwateren voor KRW en Natura dient samenloop goed geregisseerd te worden. Een zin van deze strekking graag opnemen in de Nota Van Toelichting.

6. Borgen Naturabeheerplan alleen in het Bkl (NvT blz. 101)

In afdeling 4.4 van Bkl worden nadere eisen gesteld aan de inhoud van het beheerplan.

De voorwaarden voor een Naturabeheerplan staan nu nog *gezamenlijk* genoemd in artikel 2.3. Wnb.

Het Naturabeheerplan is kaderstellend en fungeert deels als pseudo-vergunningwerkend instrument .

Een deel van de voorwaarden uit de Wnb (art.2.3.) wordt nu omgezet in BKL artikel 4.29 maar bv de actualisatieplicht staat in het Omgevingsbesluit (art. 8.15). Ook zijn een aantal voorwaarden uit de Wnb art. 2.3. in de Nota van Toelichting beschreven, maar niet opgenomen als artikel in Bkl of Obesluit.

Ook staat er beschreven dat het Naturabeheerplan in een ander programma kan worden opgenomen. Op welke wijze daarbij de (pseudo) vergunningverlenende werking van een Naturabeheerplan wordt geborgd , wordt niet toegelicht.

De RRN bepleit om

1. Een aantal voorwaarden (uit Wnb 2.3) *wel* aan te vullen op artikel 4.29 Bkl i.p.v. alleen in de Nota van toelichting , inclusief het overbrengen van de actualisatieplicht uit het Omgevingsbesluit naar het Bkl.

2. Een maatregel die een belanghebbende uitvoert in het kader van een Naturabeheerplan waardoor ze voldoet aan dit plan en leidt tot vrijstelling van de vergunningplicht , moet ook onder een ander programma worden gerespecteerd en/of geborgd. Dit vereist wellicht een aanvullend artikel?

7. Ook de andere EU beginselen toepassen (NvT blz. 61)

De Omgevingswet houdt vast aan de Europese beginselen(art. 3.3.) van voorzorg, preventief handelen, vervuiling bij de bron aanpakken en de vervuiler betaalt.

In datzelfde EU beginselartikel staat ook dat men rekening mag houden met de omstandigheden in de regio (WVEU 191 lid 2,3,) alsmede het evenredigheidsprincipe uit het moederverdrag (VEUart 5).

De RRN bepleit ook aandacht voor het regiobeginsel en het evenredigheidsprincipe onder de betreffende teksten van de EU beginselen in de Nota van Toelichting.

Besluit activiteiten leefomgeving

8. Verheldering milieugebruiksruimte met het oog op PAS (NvT blz.58-86)

“In dit besluit(red. Bal) is in samenhang met het Besluit kwaliteit leefomgeving gekozen om de gemeenten de ruimte te geven om beide benaderingen te gebruiken – “wie het eerst komt, die het eerst maalt” en’ planmatige verdeling van milieugebruiksruimte’ – binnen kaders die de uitvoeringsregelgeving stelt. Dit komt onder andere terug in de keuze die de gemeente heeft tussen de inzet van maatwerkvoorschriften of maatwerkregels”.

Aanbeveling RRN: i.v.m. inpassing van de aanvullingswet natuur , waarbij de PAS voorschriften met gebruik van *ontwikkelingsruimte* werken volgens het systeem ‘wie het eerst komt, het eerste maalt’, **graag verheldering** op de vraag of er dan straks in de AMvB twee soorten milieuruimte ontstaan: eentje voor PAS (ontwikkelingsruimte) en eentje voor de overige milieu gebruiksruimte?

9. Medeweging waarden Wereld erfgoed (NvT. Blz. 121-123)

Gelet op de juridische status van de Werelderfgoed Conventie (art. 5 geeft een inspanningsverplichting) vindt de RRN de gekozen maatwerkregelsystematiek en externe werking te streng . Het lijkt ons bovendien niet rechtmatig dat afwijken² van een dergelijke maatwerkregel *niet* mogelijk is en externe werking toekennen aan het Wereld erfgoed eveneens.

De motivatie dat deze maatwerkmaatregel slechts de “ universele waarden van het erfgoed betreft” overtuigt niet omdat daarover eindeloze disputen vallen te verwachten³.

De RRN bepleit: om voorgestelde systematiek te schrappen en de juridische status te vervangen door “rekening houdend met “ hetgeen meer passend is bij de World heritage convention.

10. Borgen terughoudend gebruik Maatwerkregels en maatwerkvoorschriften (NvT blz.141-142)

*“Het instrument maatwerkregel heeft in dit besluit ten opzichte van het oude recht wel een veel **grotere reikwijdte** gekregen. Dit betekent dat gemeenten, waterschappen en provincies meer ruimte krijgen om via het omgevingsplan of de verordeningen aanvullende of afwijkende regels te stellen, als dat nodig is voor de bescherming of verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. **Net als bij de inzet van maatwerkvoorschriften (zie paragraaf 3.4 van deze toelichting) wordt hiervan naar verwachting terughoudend gebruik gemaakt”.***

De RRN vindt bovenstaande toelichting te vaag ; waar is deze verwachting op gestoeld?

Wij zijn bang voor het optoppen (het zgn. ‘goldplating’) door het decentraal gezag. Hoe bewaakt het

² In Bal artikel 12.6 e.v. : zowel wat betreft de maatwerkvoorschriften als maatwerkregels wordt daarbij geen mogelijkheid geboden om van de regels van dit besluit af te wijken.

Zo kan de specifieke zorgplicht met een maatwerkregel of maatwerkvoorschrift niet buiten toepassing worden verklaard, of worden versoepeld.

³ Op dat punt heeft de Raad van State mooie voorbeelden in huis over de aantasting van horizon door windmolens en kwaliteit van landschappen.

Rijk als systeemverantwoordelijke voor internationale verplichtingen dat het geheel werkbaar blijft en niet decentraal te veel wordt opgetopt?

De RRN bepleit een disclaimer, namelijk

“dat de decentrale overheid slechts strengere normen mag hanteren wanneer dit nodig is in het totaal van een duurzame ontwikkeling van het betreffende gebied” (de zgn ‘ten gunste van’redenering)

Kleine wetstechnische vragen/opmerkingen

- in bijlage B van Bkl ontbreken Vogel- en habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn water.
- op diverse plaatsen in de Bkl wordt gesproken van de ‘*kaderrichtlijn maritieme ruimtelijke Planning*’. Echter op de site van de Eu staat “richtlijn inzake marien ruimtelijk ordening”
Vraag: is hiermee hetzelfde bedoeld en wat is dan de juiste benaming?
- is het handig/nodig ‘*uitstroomvoorziening*’ nader te definiëren?
- evenzo voor ‘*magneetactiviteit*’?