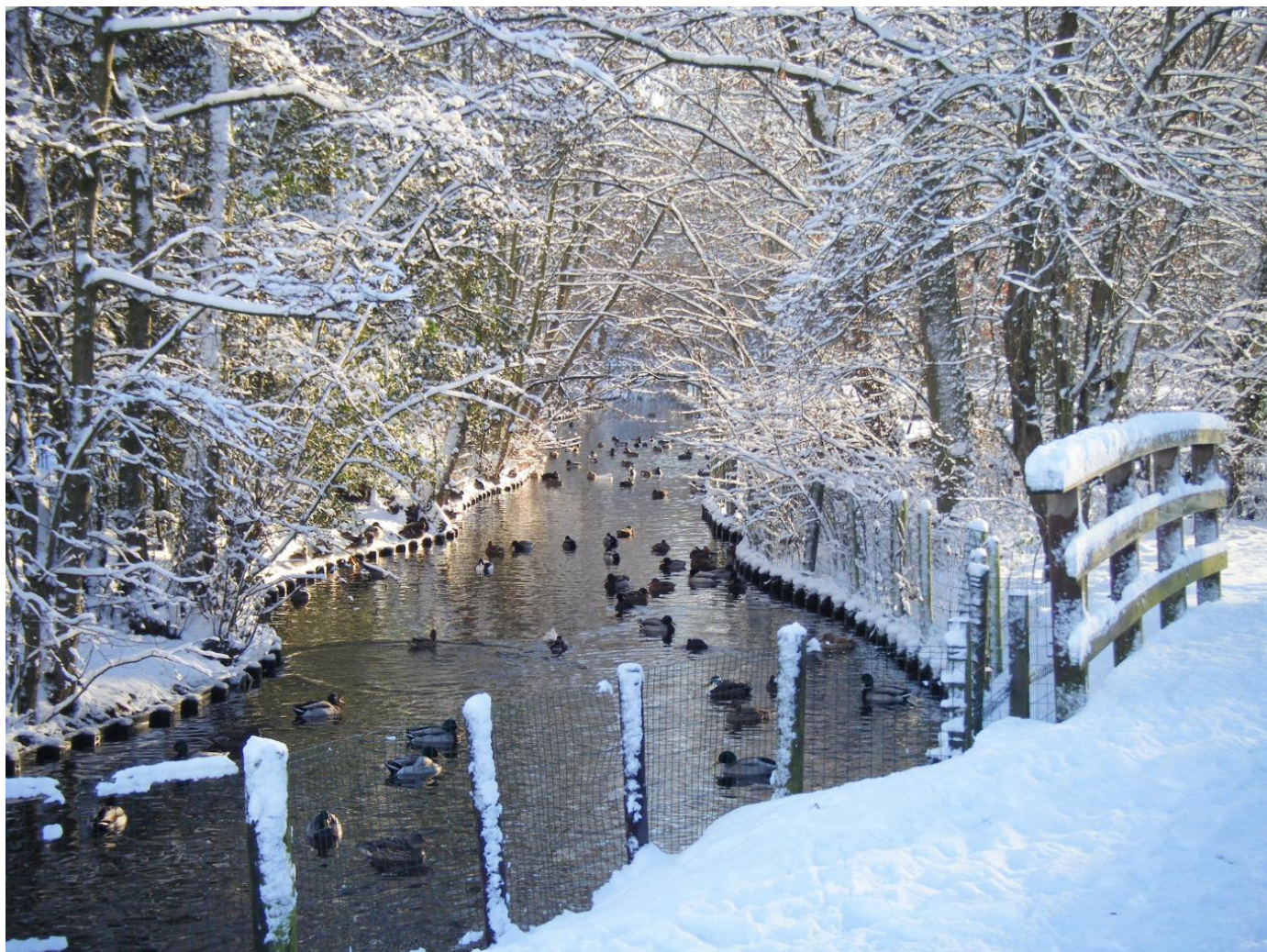




Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

VNM/KNMC, Meent 2a, 4141 AC Leerdam. Tel. 0345-62 31 00 www.knmc.nl/vnm



Winter in december 2010

Verslag EBA

Op 8 en 9 oktober was de EBA te gast bij de Irish Sailing Association te Dublin. Biodiesel, ICC, aanpassing van de vaarreglementen en renoveren van de franse kanalen waren onderwerpen die op de agenda stonden. Zie *pagina 2 - 3*

Kajuitjachten

Bootvakanties worden steeds populairder. Dit blijkt uit onderzoek van NBTC-NIPO Research in opdracht van de HISWA vereniging naar bootvakanties van Nederlanders op kajuitjachten. Lees *pagina 6*

Een 7,5 als rapportcijfer

Conclusies 2009. In relatief korte tijd is **Varen doe je samen!** een begrip geworden, vooral onder de recreatievaart. Of het lukt om de veiligheid daadwerkelijk te verhogen wordt gemeten via een jaarlijkse enquête. Zie *pagina 8*

De omgevingsvergunning

De Wabo maakt het mogelijk om veel van de noodzakelijke toestemmingen in één keer en met één procedure aan te vragen. Liefst 25 toestemmingen worden vervangen door één vergunning. Lees *pagina 10*



European Boating Association
Europäischer Sportschiffahrtsverband
Ass. Européenne de Navigation de Plaisance

Verslag EBA meeting

EBA-MEETING DUBLIN

8 EN 9 OKTOBER 2010

Op 8 en 9 oktober was de EBA te gast bij de Irish Sailing Association te Dublin.

De Meeting:

De bijeenkomst stond weer onder de bezielende leiding van Peer Bent Nielsen uit Denemarken. Op deze vergadering is hij ook weer verkozen voor de volgende vier jaren.

Als nieuw lid is aanvaard het Koninklijke Belgische Yachting Verbond KBYV/FRBY.

Overzicht besproken punten:

- Het nieuwe CEVNI

(European code for inland waterways) is gereed. De Europese landen moeten deze nu ratificeren en hun vaarreglementen op aanpassen. **Voor Nederland impliceert dit dat waarschijnlijk rond 2015 een nieuw BPR het levenslicht zal zien welke dan voor een groot deel de CEVNI zal volgen.**

- ICC

Het voorstel van de EBA tot wijziging van de Resolutie 40 is bekrachtigd. Dit impliceert dat personen woonachtig in een EU-land dat deze resolutie heeft geratificeerd, alleen in het land van inwoning een ICC kunnen verkrijgen. Uitzondering hierop zijn personen van buiten de EU zoals Amerika en Canada. Die kunnen in één van de EU landen een vaarbewijs annex ICC behalen. Hiermee wordt dus het vaarbewijs shoppen binnen Europa voorkomen.

- Rode diesel

Afgelopen jaar zijn er weer schepen die in Engeland hadden getankt in België aangehouden. Dit heeft de discussie zowel in België als in het VK weer doen oplaaien. In het VK kan langs het water alleen rode diesel worden getankt waar de pleziervaart dan wel accijns over moet betalen. Alleen de Belgische douane schijnt hier problemen mee te hebben. Ook de Vlaamse Yacht club is bezig eventueel gedupeerden vrij te stellen. Wordt vervolgd.

- Biodiesel

In verband met het lage zwavelgehalte geeft biodiesel steeds meer problemen voor scheepsmotoren. Zeker diesel bestemd voor automobielen is vaak erg laag in zwavelgehalte en dient te worden afgeraaden voor scheepsgebruik. Het grootste probleem is de te lage doorstroming van de brandstof aan boord door te grote voorraden en een te laag verbruik. Wanneer er voldoende doorstroming blijft (brandstof maximaal een half jaar in de tank) dan geeft biodiesel geen echt probleem. Het gebruik van toevoegmiddelen om vervuiling te voorkomen is aan te raden.

- Piraterij

De slechtste plaats is de Golf van Aden. De ISAF dringt aan op Marine bescherming maar dit is in dit grote gebied moeilijk te geven. Zeilers zijn ook niet te verbieden, maar we kunnen ze alleen op de gevaren wijzen.

- De EBI (European Boating Industry) maakt zich sterk voor boot registratie. Duitsland is momenteel echter bezig de

(Vervolg op pagina 3)

*Het gebruik van
toevoegmiddelen is
aan te raden.*

**Geen registratie
meer voor
pleziervaartuigen in
Duitsland**

(Vervolg van pagina 2)

reeds **bestaande registratie voor plezier-
vaartuigen af te schaffen** in verband met
administratieve overlast voor de burger en
het feit dat er eigenlijk te weinig mee wordt
gedaan.

- Navigatie lichten

Met de komst van de LED verlichting zijn er
nieuwe problemen ontstaan. Zo blijkt be-
paalde LED verlichting in een frequentie te
werken die kunnen storen op de VHF en
NAVTEX. Verder zijn er problemen met de
juiste kleur. Deze verlichting is niet wit
maar meer blauw en voldoet dan niet aan
de normen. In verband met de verbeterde
helderheid vraagt men zich ook af of in het
COLREQ de minimum zichtbaarheid voor de
navigatie lichten van kleine schepen niet
van 1 nm naar 2 nm gebracht kan worden.

- Reddingsvesten en reddingsvloten

Er werd nogmaals op gewezen dat red-
dingsvesten zonder 'scrotch strap' na enige
tijd in zee boven 4 Bf niet blijken te vol-
doen. Voor de reddingsvloten adviseert de
IMO alleen vloten van een gerenommeerd
merk aan te schaffen want er blijkt veel kaf
onder het koren te zijn, mede doordat er
nog steeds geen ISO standaard voor is
vastgelegd.

- Windfarms

De IMO werkt aan een concept regeling
voor de windmolenparken. Momenteel is
het nog steeds een minimum afstand van
500 meter, maar mogelijk wil men naar het
Duitse voorstellen om schepen < 24 meter
vrij te laten doorvaren.

- Canal France

De regio's zijn druk bezig met het maken
van plannen om de diverse kanalen te re-
noveren. Vooral de route naar de Middell-
landse zee is favoriet. Het grootste pro-
bleem ligt echter bij de VNF die de nodige
budgetten beschikbaar moet stellen. Er is

door de DBA (Dutch Barge Association) een
campagne opgestart voor het herstel van
de kleinere kanalen. Informatie is te vinden
op:
www.toncanal-patrimo.com

- Duitse infrastructuur

De Duitse federale regering is bezig met
het opstellen van plannen voor een betere
infrastructuur voor pleziervaartuigen op de
Duitse kanalen. Zo wordt gedacht aan het
verbeteren van afmeer mogelijkheden zo-
wel voor als in de sluis om veiliger schutten
met de beroepsvaart mogelijk te maken.
Speciale aanlegplaatsen langs de kanalen
voor de pleziervaart en de minimum hoogte
voor bruggen.

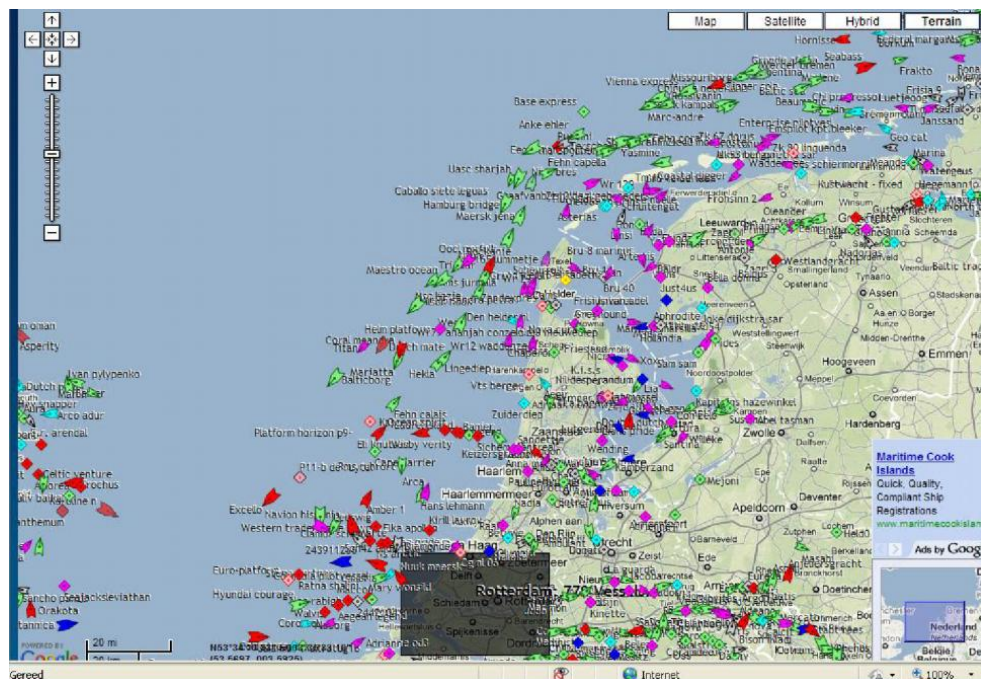
- Recreational Reference Guide (RRG)

Binnen de EBA wordt druk gewerkt aan een
overzicht voor de recreatievaarder waarin
hij kan zien wat de diverse regelingen in de
omliggende landen zijn. Dit overzicht is te
vinden op www.eba.eu.com

*Dick Sluiter, bestuurslid VNM en vertegen-
woordiger voor de pleziervaart in
Nederland in de EBA*



AIS



Automatische Identificatie Systeem of afgekort AIS is een transponder systeem waarmee de veiligheid van de scheepvaart verhoogd wordt. Ieder schip dat met een AIS-transponder is uitgerust, zendt periodiek gegevens uit. Deze gegevens kunnen worden opgevangen door AIS-ontvangers, AIS-ontvangststation (basis stations) en scanners, en per computer verder worden verwerkt.

Voor zeeschepen van 300 Bruto Register Ton (BRT) of meer is een AIS-transponder verplicht maar ook de binnenvaart in heel Europa zal van deze technologie gebruik gaan maken. Op de Donau in Oostenrijk is het gebruik van AIS al verplicht.

AIS-Gegevens die door de AIS-transponder uitgezonden kunnen worden zijn onder andere:

- ✓ naam en callsign
- ✓ lengte en breedte
- ✓ scheepstype
- ✓ MMSI nummer (Maritime Mobile Service Identity)
- ✓ IMO nummer (International Maritime Organization)

actuele positie :

- ✓ actuele koers en snelheid
- ✓ diepgang
- ✓ lading
- ✓ bestemming
- ✓ verwachte tijd van aankomst (ETA)

Het AIS-sigitaal wordt via de VHF frequenties 161.975 MHz en 162.025 MHz uitgezonden. Hoe vaak het wordt verstuurd is afhankelijk van de snelheid van het schip; hoe langzamer het schip vaart, hoe langer het interval tussen twee berichten mag zijn, met een maximum van 3 minuten.

Een voorbeeld van het AIS kunt u zien op www.marinetraffic.com en op de VNM Najaarsbijeenkomst is een presentatie door Bert Vonk (bestuurslid VNM) gegeven betreffende de AIS voor de pleziervaart. Zie voor meer informatie de map Documenten najaarsbijeenkomst 2010 van de VNM in het besloten deel van de website www.knmc.nl/vnm



Boten zijn fijn...

Bron: Friesch Dagblad, zaterdag 18 december 2010

Maandag is het op de kop af tien jaar geleden dat het Friese Merenproject gepresenteerd werd. Er waren te veel bruggen en sluizen die voor oponthoud zorgden en voorzieningen waren aan het verouderen - feit was dat het aantal watersporters begon terug te lopen. Vandaar het investeringsplan van enkele honderden miljoenen euro's, dat zich uitstrekte over een tijd van vijftien jaar.

Twee derde van die periode is nu voorbij en watersporters die hun rondjes over de Friese meren zijn blijven varen, hebben kunnen constateren dat er veel is verbeterd.

Bestaande vaarroutes zijn dieper en mooier, er kwamen nieuwe vaarroutes bij, de Noordelijke Elfstedenroute is bijna klaar, er zijn meer en betere aanleg- en passantenplaatsen en zes watersportplaatsen zijn opgeknapt. En wat vooral ook de automobilisten waarderen: er zijn vijf aquaducten gebouwd, waardoor verkeer zowel over de weg als over het water zonder vertraging voort kan.

Wellicht dankzij dit alles is de werkgelegenheid in de watersportsector met 22 % verbeterd. Het doel was om in 2015 een banengroei te hebben behaald van 30 % en dus, constateerde de provincie deze week bij de evaluatie van de eerste tien investeringsjaren, liggen we 'prima op koers'.

Dat lijkt inderdaad het geval, want die 22 % piekt mooi uit boven de landelijke werkgelegenheidsgroei in die sector (16,7 %).

Toch was het verstandig geweest als de provincie zich hierover wat voorzichtiger had geuit, want we koersen niet over rails die maar één kant op gaan: vooruit - maar over water. En elke watersporter weet dat koersen over water alle kanten op kan. Dat blijkt ook al uit de evaluatie, namelijk dat 2010 door de economische crisis een werkgelegenheidsdaling laat zien. Het is de vraag of in 2015 kan worden geconcludeerd dat dit een tijdelijk dipje is geweest ...**maar er moet gevaren worden.**

Een andere tegenvaller is dat de werkgelegenheid in horeca niet heeft geprofiteerd van het project. De watersporters stromen niet massaal toe en voor zover ze wel aanwezig zijn, doen

(Vervolg op pagina 6)





(Vervolg van pagina 5)

ze zuinig aan. De verwachte groei van 150 % aan het eind van het project is allesbehalve in zicht, want in plaats daarvan wordt er over de laatste vijf jaar juist een bestedingsdaling genoteerd.

Dan is er nog een aspect dat negatief uitpakt: de ramingen van een aantal plannen voor de tweede fase blijken deels te conservatief te zijn. De verbinding tussen Drachten en het gebied ten oosten daarvan (Groningen en Drenthe), de Zuidelijke Elfstedenroute en een verruiming van de brugbediening pakken allemaal veel duurder uit dan verwacht.

Het is verstandig dat de provincie besloten heeft tot een pas op de plaats voor deel twee en af te zien van investeringen in nog meer vaarroutes. Je kunt het vaarwegennet eindeloos uitbreiden en verbeteren, maar als daar niet een aanzienlijke groei van watersporters uit volgt en/of de ondernemers in dat gebied er niet van profiteren, is dat geld over de balk. Eerst maar eens zien hoe ervoor gezorgd kan worden dat de investeringen in vaarwegen ook iets kunnen opleveren. Zorgen dat watersporters weten dat het in het Friese Merengebied een stuk leuker varen en fijner verblijven is dan voorheen. In dat aspect blijft de provincie gelukkig wél investeren, door middel van publiciteit, het vaker en langer bedienen van bruggen en door het verfraaien van veel meer watersportplaatsen en -stadjes in het gebied en aan de rand ervan. Opwaardering van 'waterfronten' en 'toegangspoorten', heet dat in jargon. Zodat de investeringen 'verzilverd' en 'geborgd' kunnen worden.

De provincie wijdt ook nog een paar woorden aan het belang van goed gastheerschap. Friezen moeten het goed in de oren geknoopt krijgen dat ze de ambassadeurs zijn van deze provincie - en dat geldt niet alleen voor brug- en sluiswachters en havenmeesters, maar voor iedereen die een watersporter van buiten tegen het lijf loopt. Dat is nogal een open deur. Het ware beter zich af te vragen hoe botenbezitters het in de oren kan worden geknoopt dat het fijn is dat ze een boot bezitten, maar dat ze er misschien ook eens wat vaker mee kunnen varen. Want hoewel het aantal vaartuigen fiks is gegroeid, wijzen brug- en sluisstellingen uit dat er de laatste jaren steeds minder gevaren wordt. Dáár had het Friese Merenproject geen rekening mee gehouden: dat mensen boten vooral willen voor een enkel zonnig dagje.

En voor de heb.

**Aantal vaartuigen
groeit, maar er
wordt steeds
minder gevaren.**





Vakanties en dagtochten met kajuitjacht populair

In 2009 hebben 670.000 bootvakanties in binnen- en buitenland plaatsgevonden.

Uit vervolgonderzoek is gebleken dat 2010 een lichte stijging laat zien van het aantal verhuurde boten in Nederland.

Bootvakanties worden dus steeds populairder.

Dit blijkt uit onderzoek van NBTC-NIPO Research in opdracht van de HISWA vereniging naar bootvakanties van Nederlanders op kajuitjachten.

16 september 2010

Friesland populairst

Ongeveer 86 procent van de Nederlanders gaat op bootvakantie met hun eigen boot. 14 procent wordt doorgebracht op een gehuurde of geleende jacht of als opvarende. Veel van de bootvakanties vinden plaats in Nederland met Friesland als populairste plek. Hierna volgens Noord-Holland. Zuid-Holland en Zeeland als een goede bestemming voor je bootvakantie. Een opmerkelijk feitje is dat Nederlanders op een bootvakantie met een gehuurd jacht langer op vakantie gaan dan met een eigen jacht, namelijk meer dan acht dagen.

Totale bestedingen: ruim 125 miljoen

In 2009 heeft de gemiddelde kajuitjachtbezitters 132 euro uitgegeven aan horeca, boodschappen en vaarkosten. Dit bedrag is bijna twee keer zo hoog als het bedrag van de gemiddelde kampeerder. Op huurjachten of geleende boten ligt het bedrag zelfs nog hoger en wordt er zo'n 216 euro uitgegeven per persoon.

Ook worden er elk jaar een miljoen dagtoch-

ten in Nederland ondernomen met een eigen of een geleende boot. Al deze bestedingen komen hiermee op 127,5 miljoen euro in 2009.

Seizoen 2010 gunstiger

De HISWA Vereniging heeft een aanvullend onderzoek gedaan onder de Jachtverhuurders. Hieruit is gebleken dat het seizoen tot nu toe iets beter verloopt dan het seizoen 2009. Er is een lichte stijging te zien van het aantal verhuurde boten in Nederland. De onderzochte bedrijven merken een stabiele omzet waarbij er wel meer sprake is van last minute boekingen. Ook de jachthavens signaleren meer bezoeken van huurjachten dan in 2009.

Een 7,5 als rapportcijfer

Bekendheid groeit onder beroepsvaart en watersporters.

Dikke zeven voor 'Varen doe je samen!' 2009

DRIEBERGEN-RIJSENBURG

Varen doe je samen! is een project met als doel de risico's te beperken die ontstaan als de beroeps- en recreatievaart in elkaars vaarwater zitten. De betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, alle provincies, Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Groningen Seaports, HISWA Vereniging, Watersportverbond, Koninklijke Schuttevaaier, ANWB en Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Het door deze partijen getekende Convenant Varen doe je samen! loopt van 2008 tot en met 2014. Of het lukt om de veiligheid daadwerkelijk te verhogen wordt gemeten via een jaarlijkse enquête. Over 2009 kreeg het project een 7,5 als rapportcijfer.

Vorig jaar heeft op de website van het project Varen doe je samen! voor de eerste maal een korte enquête gestaan. De antwoorden geven een goed beeld van de mening van de gebruikers over onder andere het project, de Knooppuntenboekjes en de billboards. Maar liefst 774 watersporters en beroepsschippers hebben de tijd genomen om de vragen te beantwoorden, een aantal waar de organisatie ontzettend blij mee is. De resultaten van deze enquête hebben geleid tot een aantal conclusies en aanbevelingen die in 2010 al direct zichtbaar zijn geworden.

Conclusies 2009

In relatief korte tijd is Varen doe je samen! een begrip geworden, vooral

onder de recreatievaart.

- De meeste mensen zijn gewezen op het project via internet en een projectpartner. Het Watersportverbond en Rijkswaterstaat zijn het meest actief voor promotie van het project.

- Gemiddeld geven de deelnemers Varen doe je samen! een 7,5.

- Recreatieschippers geven gemiddeld een iets hoger cijfer dan beroepsschippers.

- De meerderheid is erg tevreden over de Knooppuntenboekjes. De boekjes zijn zinvol, de detailkaartjes en de soms ingetekende aanbevolen of verplichte vaarroute duidelijk.

- In de toekomst blijft een hard copy Knooppuntenboekje favoriet, maar geïntegreerd in een navigatieprogramma of als pdf op een laptop wordt ook vaak genoemd.

- De billboards van Varen doe je samen! zijn door veel watersporters gezien. Die van de dode hoek is het meest bijgebleven.

- In het verleden is gekozen voor deze manier (Knooppuntenboekjes, hard copy en als pdf te downloaden van de website) om de informatie te presenteren. De meeste mensen zijn van mening dat deze wijze bijdraagt aan het verhogen van de veiligheid op het water. Waarom 12 procent dat niet is moet in 2010 worden achterhaald.

ECOTAKS

Het ministerie van WVS heeft het geld voor de teruggave van de ecotaks begin december op de rekening van de KNMC gestort.

De uitbetaling aan de verenigingen/clubs die zich hiervoor in april hadden aangemeld heeft inmiddels plaatsgevonden.

Het percentage van de teruggave is dit jaar door het ministerie op 50% vastgesteld (vorig jaar 52 %).



LIGGELD VOOR PLEZIERBOTEN VEEL HOGER IN AMSTERDAM

AMSTERDAM - De gemeente wil het havigeld voor plezierboten per 1 januari met 62 procent verhogen. Dat wordt jaarlijks 28,50 in plaats van 17,60 euro per meter.

Het tarief voor plezierboten die Amsterdam alleen aandoen of in een particuliere jachthaven liggen, gaat van 9;55 naar 15,20 euro per

meter. De verhoging van het liggeld moet acht ton opbrengen, die de gemeente, die fors moet bezuinigen, goed, kan gebruiken.

Volgens wethouder- Carolien Gehrels is de pleziervaart in Amsterdam op jaarbasis straks nog altijd goedkoper uit dan in veel andere steden. Het haven-

geld mag ook niet hoger zijn dan noodzakelijk is om de kosten voor het onderhoud van vaarwegen, het bedienen van bruggen en het handhaven van de veiligheid op het water te dekken.

Half december zal de gemeenteraad het voorstel de tarieven te verhogen bespreken.

BRAND MOTORBOOT OEGSTGEEST

27 november 2010. De brandweer werd rond 15.00 uur gealarmeerd voor een bootbrand. Toen de brandweer ter plaatse kwam, bleek de boot aan de kant van Oegstgeest te liggen. Ook dit brandweer-

korps kwam ter plaatse. De brandweer van Rijnsburg, die dus aan de verkeerde kade stond, kon met een flinke straal water de boot bereiken en gecontroleerd laten uitbranden. Van de boot is weinig

meer van over. Het is nog onbekend hoe de brand heeft kunnen ontstaan. Niemand raakte bij de brand gewond. De brand trok een hoop bekijks.

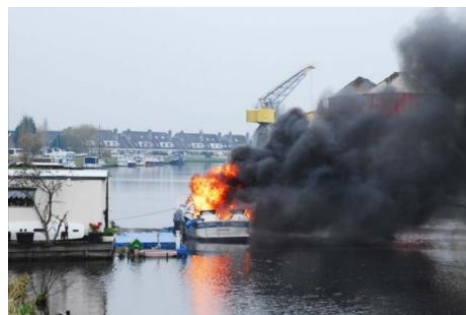


Foto: Leo Mol

DEFINITIEF GEEN JACHTHAVEN IN DE BROEK- EN SIMONTJESPOLDER

De plannen voor een jachthaven voor 400 ligplaatsen in de polder aan de noordrand van de Leidse Merenwijk (Kaagse plassen), zijn definitief verleden tijd. Op 23 november heeft het college van de gemeente Teylingen formeel besloten om een daartoe gesloten intentieovereenkomst met de jachthavenexploitant Versluis te beëindigen. De

Provincie Zuid-Holland heeft ondertussen aangegeven dat komend voorjaar de fietspaden in het populaire ommetjesgebied zullen worden gerenoveerd. Hansje Huson reageert namens actiecomité Stop-jachthaven: 'We hebben ons doel bereikt: een zwart op wit verklaring van de gemeente Teylingen dat de jachthaven er niet komt.

Wij zijn erg blij dat de polder behouden blijft als laagdrempelig recreatiegebied voor vele wandelaars, hardlopers en fietsers uit de Merenwijk en uit omliggende gemeenten'. Nog dagelijks worden mensen van het comité aangesproken door wijkgenoten, die hen dankbaar zijn dat het gebied onaangetast blijft.



De Omgevingsvergunning

**Nieuwe wet per
1 oktober 2010.**

U heeft een jachthaven en u wilt een (bedrijfs)pand bouwen of uitbreiden. Dan heeft u al gauw meerdere vergunningen en toestemmingen nodig, soms van verschillende overheden. Krijgt u één toestemming niet, dan kunt u uiteindelijk nog niets. Ook kan het lang duren voordat u alle benodigde toestemmingen en vergunningen hebt. Dat komt doordat elk van die toestemmingen een eigen procedure heeft, met eigen mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep. Vraagt u al die toestemmingen na elkaar aan, en beginnen anderen een procedure tegen elk van die toestemmingen, dan duurt het nog langer. En dan kunnen de verschillende vergunningen, ontheffingen en andere toestemmingen ook nog eens onderling tegenstrijdige voorschriften bevatten. Deze situatie kost betrokken bedrijven, burgers én overheden maar ook verenigingen tijd, geld en energie. De procedures leiden tot administratieve lasten. Ook worden er door betrokken overheden te weinig mogelijkheden geboden om digitaal een vergunning aan te vragen. Met de komst van de nieuwe Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010 jl. is dit veranderd. Deze wet regelt dat de verschillende toestemmingen die u nodig heeft worden gebundeld in één omgevingsvergunning.

Eén loket, één procedure en één vergunning

De Wabo maakt het mogelijk om veel van de noodzakelijke toestemmingen in één keer en met één procedure aan te vragen. Maar liefst 25 toestemmingen die nu met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving nodig zijn, worden vervangen door één omgevingsvergunning. Er komt één integraal én digitaal aanvraagformulier dat bij één loket wordt ingediend. Achter het loket moet binnen en tussen overheden worden samengewerkt om te komen tot één besluit, zonder tegenstrijdige voorschriften. Er is één beroepsprocedure en één controlerende instantie die verantwoordelijk wordt voor de coördinatie van toezicht en handhaving. Voor u kan de omgevingsvergunning al snel veel tijdswinst en kostenbesparingen opleveren. Maar net zoals de overheid haar werkwijze moet aanpassen, wordt ook van u het een en ander gevraagd. Want alleen als u meedoet met de nieuwe manier van aanvragen, kunt u optimaal profiteren van de veranderingen.

Eén bevoegd gezag en één vergunning

Voor een fysiek project, zoals het (ver)bouwen van een (vereniging)pand, heeft u als vereniging vaak verschillende toestemmingen nodig. Als het tegenzit moet u daarvoor bij meerdere overheidsinstanties (bevoegd gezag) aankloppen: rijk, provincie, waterschap en gemeente. Met de nieuwe omgevingsvergunning is dit anders. U hebt dan nog te maken met slechts één loket, bij gemeente, provincie of rijk en voor veel toestemmingen hoeft u nog maar één aanvraagformulier in te vullen. Het Omgevingsloket Online (OLO) helpt daarbij: u doorloopt digitaal een aantal vragen over de activiteit die u wilt uitvoeren en vervolgens genereert het systeem het formulier dat van toepassing is. U kunt de aanvraag stap voor stap compleet maken met één formulier. Het risico bepaalde vergunningen vergeten aan te vragen, wordt daarmee kleiner. Doordat er sprake is van één vergunning, maakt de Wabo ook een einde aan tegenstrijdige voorschriften. Het bevoegd gezag voor

(Vervolg op pagina 11)

(Vervolg van pagina 10)

de omgevingsvergunning zorgt ervoor dat alle eisen elkaar zijn afgestemd. U hoeft minder (vaak) gegevens aan te leveren, omdat eenmalige aanlevering van gegevens het uitgangspunt is.

Eén termijn en één beroepsprocedure.

Voor reguliere vergunningen (al die vergunningen waar bijvoorbeeld geen milieutoets, flora- en faunatoets of toestemming voor brandveilig gebruik voor nodig is) geldt straks een 'fatale' termijn: een vergunning wordt van rechtswege verleend als het bevoegd gezag niet binnen acht weken beslist. Deze procedure mag met maximaal zes weken worden verlengd. Voor meer complexe plannen geldt de uitgebreide procedure, waarin het bevoegd gezag binnen zes maanden een beslissing neemt (met de mogelijkheid tot verlenging met zes weken). Vooral de milieuoverwegingen hebben een langere behandeltijd nodig. Naast heldere termijnen zullen er met de Wabo veel minder bezwaar- en beroepsprocedures zijn. Deze bundeling bespaart bedrijven, burgers en dus ook verenigingen, overheden tijd en geld. Ook hebben de aanvrager én de belanghebbenden sneller duidelijkheid of het plan kan doorgaan of niet. Belanghebbenden moeten in één keer al hun bezwaren tegen verlening van de omgevingsvergunning op tafel leggen. Als de aanvrager zijn aanvraag niet in delen heeft opgeknipt, kunnen die belanghebbenden niet meer in beroep gaan tegen elk afzonderlijk besluit. Zo krijgen de aanvrager én de degene die bezwaar aantekent, sneller duidelijkheid of de activiteit wel of niet is toegestaan.

Welke vergunningen vallen onder de omgevingsvergunning?

De Wabo heeft betrekking op natuur, milieu, bouwen en ruimte en regelt met één vergunning de locatie- gebonden toestemmingen en vergunningen voor de volgende wetten: • VROM-wetten (locatiegebonden), zoals de Woningwet (bouwvergunning), het Gebruiksbesluit (vergunning en melding), de Wet milieubeheer (milieuvergunning en meldingsplicht verandering inrichting) en de Wet ruimtelijke ordening (afwijking bestemmingsplan, aanlegvergunning); • Monumentenwet (monumentenvergunning); • Mijnbouwwet (mijnbouwmilieuvergunning); • Wet verontreiniging oppervlaktewateren (indirecte lozingen); • Diverse gemeentelijke en provinciale verordeningen (zoals de reclame-, inrit- en sloopvergunning, de aanlegvergunning en de kapvergunning); • Natuurbeschermingswet (vergunningen tot handeling in een beschermd natuurgebied met gevolgen voor habitat en soorten); • Flora- en faunawet (onthefing). Verandert inhoudelijk iets aan de regels? Nee, inhoudelijk verandert er niets, de regels worden niet soepeler of strenger. De toelaatbaarheid van initiatieven wordt getoetst aan dezelfde wettelijke kaders als nu, alleen de procedures veranderen. De verschillende belangen worden nu tegelijkertijd en in samenhang met elkaar afgewogen. Maar het beschermingsniveau blijft hetzelfde. De wetten waarvan de Wabo de toestemmingen en vergunningen integreert, beschermen nog steeds de bijbehorende, verschillende belangen: het milieu, natuurgebieden en flora en fauna, de kwaliteit van bouwwerken, de ruimtelijke inrichting etc. Aan die bescherming doet de Wabo niets af.

Kan de aanvraag digitaal worden ingediend?

Ja, dit kan via het OLO, waarop alle betrokken overheden zijn aangesloten. Deze landelijke voorziening bevat een aanvraagmodule op internet, die burgers en ondernemers begeleidt bij het doen van hun aanvraag. Het formulier is vergelijkbaar met de formulieren van de Belastingdienst. Op basis van de activiteiten die u wilt uitvoeren, wordt inzichtelijk gemaakt of u een omgevingsvergunning nodig heeft en welke gegevens u hiervoor aan moet leveren. De module biedt hulp als u daarom vraagt en u kunt aangeven of u met de betrokken overheden vooroverleg wilt voeren. De aanvraag kan ook door derden voor u worden ingevuld. Zo kunnen bijvoorbeeld een architect, adviesbureau en andere adviseurs samen met u een aanvraag opstellen. In de aanvraagmodule wordt rekening gehouden met zowel ervaren, als onervaren aanvragers.

(Vervolg op pagina 12)

(Vervolg van pagina 11)

Kunnen in plaats van één omgevingsvergunning ook deelvergunningen worden aangevraagd?

Het is niet mogelijk een deelvergunning aan te vragen bij onlosmakelijk samenhangende activiteiten. U kunt bijvoorbeeld geen deelvergunningen aanvragen voor het bouwen van een woning, en daarna verzoeken om een afwijking van het bestemmingsplan. Wanneer er geen onlosmakelijke samenhang is, staat het u vrij om te bepalen of u voor allerlei deelactiviteiten een 'deelvergunning' aanvraagt of dat u één integrale aanvraag doet voor alle toestemmingen. Het kan handig zijn om in eerste instantie over slechts één of enkele onderdelen van de activiteit een besluit te vragen. Bijvoorbeeld om eerst zekerheid te hebben of er wel een omgevingsvergunning voor het maken van een uitweg wordt verleend, voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een garage of bedrijfspand aangevraagd wordt. Het aanvragen van één besluit van het bevoegd gezag biedt echter grote procedurele voordelen. Kiest u voor deelvergunningen, dan mist u deze voordelen natuurlijk wel!

Is het mogelijk omgevingsvergunning in fasen aan te vragen?

De Wabo biedt de mogelijkheid om een vergunning gefaseerd aan te vragen en te verlenen. Het blijft dan één vergunning, maar de beoordeling van de aanvraag gebeurt in twee fasen. Ook hierbij bepaalt u als aanvrager zelf wat u in de eerste fase wilt hebben beoordeeld en wat in de tweede fase. In de eerste fase geeft u aan uit welke activiteiten het gehele project bestaat. Het voordeel van fasering is, dat u eerst zekerheid kunt krijgen over de vraag of u een bepaalde activiteit op die locatie mag uitvoeren (bijvoorbeeld in het kader van de Milieutoets). U hoeft dan nog geen kosten te maken voor het maken van het bouwbestek, dat nodig is voor de toets aan het Bouwbesluit. Dat hoeft u dan pas in de tweede fase aan te vragen. Ook bij een gefaseerde aanvraag mist u natuurlijk de grote procedurele voordelen!

Conclusie

De Wabo pakt voordelig uit voor alle partijen die betrokken zijn bij een vergunningplichtige activiteit: burgers, bedrijven, belanghebbenden én overheden. Zij krijgen allen sneller en eenvoudiger duidelijkheid tegen lagere kosten. Er verandert inhoudelijk niets aan de regels, maar er komt een einde aan tegenstrijdige voorschriften. Om de omgevingsvergunning in te voeren, wordt er veel verwacht van de overheid. En dat mag. Maar ook uw inzet is belangrijk. Want pas als u uw vergunningaanvraag integraal indient, kan uw aanvraag ook integraal worden behandeld en worden de echte voordelen van de omgevingsvergunning merkbaar. Voor burgers, bedrijfsleven en overheid.

Hoe zit het met de waterwetvergunning?

Parallel aan de Wabo heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat gewerkt aan de Waterwet. Deze nieuwe wet is op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet werkt op dezelfde manier als de Wabo en integreert zes bestaande vergunningstelsels tot één nieuw stelsel: de watervergunning. Bedrijven en burgers die eerder verschillende vergunningen op het gebied van water nodig hadden, hebben nu nog maar één vergunning nodig van één bestuursorgaan. Er wordt nu nog een schriftelijk aanvraagformulier gebruikt. De watervergunning kunt u vanaf 2011 aanvragen via het Omgevingsloket Online. Daarbij gebruikt u straks hetzelfde digitale formulier als bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Het is dus mogelijk om tegelijkertijd een digitale aanvraag in te dienen voor de omgevingsvergunning en de watervergunning. Gegevens hoeven niet dubbel te worden ingevuld. De omgevingsvergunning en de watervergunning sluiten naadloos op elkaar aan. Daarnaast is het mogelijk om de watervergunning rechtstreeks aan te vragen bij de waterbeheerder. Die waterbeheerder (de waterschappen en regionale diensten van Rijkswaterstaat en in sommige gevallen de provincies) blijft het bevoegd gezag voor de watervergunning.

Motorboot van het jaar 2011

Amsterdam – Vijf zeer uiteenlopende motorboten streden donderdag 7 oktober in Muiden om de titel HISWA Motorboot van het Jaar 2011. Drie van deze door de vakjury geselecteerde boten zijn genomineerd: de Jetten 40.4, de Jeanneau NC 11 en de Steeler NG 50. De winnaar wordt bekendgemaakt op de openingsdag van HISWA Amsterdam Boat Show 2011 op dinsdag 1 maart in Amsterdam RAI. Naast de genomineerde boten waren ook de Intender 770 en Rangeboat 39 Hybrid uitgenodigd om mee te dingen naar de felbegeerde titel.

Varen in Vlaanderen

Antwerpen - Dat Vlaanderen op het vlak van waterrecreatie heel wat te bieden heeft, is hier bij ons allang bekend. In het buitenland echter mogen we gerust nog wat meer in de verf zetten dat met de alsmaar toenemende samenwerking tussen een aantal openbare diensten en privé-ondernemingen, zowel onze infrastructuur als onze mogelijkheden op recreatief vlak fel verbeterd zijn.

Daarom treedt van 22 tot 30 januari 2011 Vlaanderen weer aan op boot Düsseldorf, de grootste watersportbeurs ter wereld. Dat is dan al voor de 9de keer en nog steeds even enthousiast. Met een mooie en efficiënte stand wordt niet alleen aan de Duitse bezoekers, maar ook aan de talloze buitenlanders met de Nederlanders voorop, het Vlaamse watervisitekaartje afgegeven. Op 302 m² toont Promotie Binnenvaart Vlaanderen, met in zijn kielzog 18 Vlaamse instellingen en bedrijven, onze talrijke recreatietroeven.

De waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Maritieme Dienstverlening en Kust - Afdeling Kust en Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw staan er naast de toeristische partners Gent en Antwerpen.

Nautic, de Vereniging van Vlaamse Nautische Bedrijven, overkoepelt er een tiental Vlaamse wateractieve bedrijven, gaande van opleiding en charter, verhuur van boten, uitrusting van jachthavens tot milieuvriendelijke algenbestrijding en rompreiniging. Uiteraard zijn ook de Belgische bezoekers van harte welkom op de stand. Zij zullen er ongetwijfeld ook nog iets kunnen opsteken over ons waterwegennet.

Een nieuw en fris ogend logo werd speciaal ontworpen om de herkenbaarheid van Vlaanderen in het buitenland te verhogen. Bovendien laten we met het opzetten van een al even nieuwe website www.vareninvlaanderen.be ook op dat vlak geen kansen verloren gaan. Waar kan u ons vinden? Op de standnummers 14H15 en 14H16, de overgang tussen de hallen 13 en 14.