

Bonekamp Advies B.V.
De heer [REDACTED]
Schakerpad 17
7391 TP Twello

Zwolle, 27 februari 2026

Betreft: Besluit buiten behandeling stellen aanvraag
Zaaknummer: Z2023-00012977 | OLO/AIM-nummer: 8283837

Beste heer [REDACTED]

U heeft op 21 december 2023 een aanvraag voor een omgevingsvergunning milieu ingediend voor HEBO Maritiemservice B.V. gevestigd aan Stouweweg 17 in Zwartsluis.

Uw aanvraag bevat de volgende activiteit(en)

- het veranderen van een (milieu) inrichting

Uw aanvraag is niet compleet

Hierop is een verzoek om aanvullingen gevraagd op 26 februari 2024 deze heeft u, na uitstel, gedeeltelijk ingediend op 1 juli 2024. Op het onderdeel externe veiligheid en natuur is een tweede verzoek om aanvullingen gevraagd op 2 augustus 2024 deze heeft u, na uitstel, op 11 maart 2025 gedeeltelijk ingediend. Op 12 december 2024 zijn de indieningsvereisten voor het losgekoppelde onderdeel natuur gewijzigd. Los van de wijziging is een actuele AERIUS-berekening vereist als cijfermatige onderbouwing bij de mer-beoordeling (onderdeel van het aspect afval). Op het onderdeel natuur, water, energie en afvalstoffen is vervolgens op 25 juli 2025 nogmaals om aanvullingen gevraagd. Hiervoor hebben wij u de tijd gegeven tot en met 31 oktober 2025, hiervoor heeft uitstel gevraagd en gekregen tot 1 februari 2026. U heeft de gevraagde gegevens niet aangeleverd. In de bijlage van deze brief vindt u een overzicht van gegevens die missen.

Verzoek om opschorten met instemming

U heeft op 30 januari 2026, naar aanleiding van een gesprek op 23 januari 2026, verzocht de aanvraag met wederzijdse instemming op te schorten met als reden dat er ontwikkelingen bij Hebo Maritiemservice B.V. zijn "die leiden tot forse aanpassingen in de plannen". Op 4 februari 2026 hebben wij verzocht om een toelichting over de wijzigingen om te bepalen of de wijziging wel of niet vergelijkbaar is met het opnieuw uitvoeren van de aanvraag.

OD IJsselland
Lübeckplein 2
8017 JZ Zwolle
Postbus 40252
8004 DG Zwolle
088 525 10 50
info@odijsselland.nl
www.odijsselland.nl

KVK 68066805
BTW NL857287722B01
IBAN NL23 BNGH 028 5172 956
BIC BNGHNL2G

U heeft op 10 februari 2026 gereageerd op ons verzoek. U geeft aan dat de aard van de activiteiten en de capaciteit niet zal wijzigen en dat hiermee de grondslag van de aanvraag niet wordt verlaten. Wel geeft u aan dat de activiteiten, indeling en grote van de nieuwe hal gaan wijzigen waardoor veel van de documenten aangepast moeten worden. Hierbij geeft u ook aan dat de specifiekere gegevens over 2-3 maanden beschikbaar zijn en dat de aanvullingen rond begin juni 2026 aangeleverd kunnen worden.

Wij stemmen niet in met het verzoek om de procedure met wederzijds instemmen op te schorten. De redenen voor het besluit zijn:

- Dat de aangegeven wijzigingen in de aanvraag meer documenten betreft dan wat is verzocht bij het verzoek om aanvullingen.
- De gestelde termijn voor verlenging zo goed als overeenkomt met het verloop van een uitgebreide procedure.
- De documenten van de aanvraag moeten, zoals vermeld in het verzoek, door de wijziging in de plannen herzien worden.

Wij zien deze punten als voldoende reden om te concluderen dat er sprake is van een situatie waarbij de aanvraag bijna volledig herzien moet worden. De Omgevingswet is sinds het indienen van de aanvraag in werking getreden. Aangezien de plannen dusdanig worden aangepast dat zo goed als alle aanvullende gegevens opnieuw vastgesteld en aangeleverd moeten worden, kan dit effectiever met een procedure onder de Omgevingswet.

U mag uw project niet uitvoeren

Wij nemen uw aanvraag niet verder in behandeling. Wilt u uw project toch uitvoeren? Lever dan een nieuwe complete aanvraag in.

Wij brengen u geen kosten in rekening

Omdat wij uw aanvraag inhoudelijk niet volledig hebben beoordeeld. Ook hebben wij uw aanvraag officieel nog niet in behandeling genomen. U hoeft daarom geen kosten te betalen.

Wij maken het besluit bekend

Dit doen wij in huis-aan-huisblad De Stadskoerier, de gemeentelijke website en op www.officielebekendmakingen.nl.

Bent u het niet eens met dit besluit?

Neem dan contact met ons op. Wij kunnen het besluit uitleggen. Bent u het daarna nog niet eens met het besluit, dan kunt u bezwaar maken. Zorg ervoor dat wij uw bezwaarschrift ontvangen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is verstuurd.

In uw bezwaarschrift moet het volgende staan:

- uw naam, adres en uw telefoonnummer
- een duidelijke omschrijving tegen welk besluit u bezwaar maakt. U kunt bijvoorbeeld de datum en ons kenmerk van het besluit noemen of een kopie meesturen
- de reden waarom u bezwaar maakt
- de datum en uw handtekening

Het bezwaarschrift moet u indienen bij burgemeester en wethouders van de gemeente Zwartewaterland, Postbus 23, 8060 AA Hasselt. Bezwaar indienen kan ook digitaal via www.zwartewaterland.nl/bezwaar. Hiervoor heeft u uw DigiD nodig.

Wij hebben gebruik gemaakt van de volgende wet- en regelgeving

Meer informatie hierover kunt u vinden op wetten.overheid.nl.

- Ministeriële regeling omgevingsrecht om te beoordelen of uw aanvraag volledig is
- Artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht om uw aanvraag niet in behandeling te nemen
- Artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht om de beslistermijn van de aanvraag tijdelijk stop te zetten

Heeft u vragen?

Neem dan contact op met [REDACTED] telefoonnummer [REDACTED] of
[REDACTED] Wilt u hierbij het zaaknummer Z2023-00012977 noemen?

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders van Zwartewaterland

[REDACTED]

Teammanager Vergunningen Omgevingsdienst IJsselland

Dit document is digitaal aangemaakt en daarom niet van een handtekening voorzien.

Ook verstuurd aan: Bonekamp Advies B.V., de heer [REDACTED]
[REDACTED])

Bijlage: overzicht van missende gegevens

- Er wordt gesproken over het demonteren van vaartuigen, hierbij wordt onduidelijk gehouden of het gaat om het accepteren en slopen van een vaartuig als afvalstof. Het akoestisch onderzoek is hier iets duidelijker in, maar geeft nog steeds geen uitsluiting. Als een vaartuig als afvalstof wordt geaccepteerd op de locatie dan is het bedrijf een afvalverwerker in de keten ongeacht of maar een deel wordt gedemonteerd, of dat dit maar sporadisch plaats vindt, voordat de rest van het vaartuig naar een volgende verwerker in de keten gaat. Het gaat bij het accepteren van een afvalstof op de locatie om de vraag of de eigenaar zich ervan wil ontdoen. Als Hebo Maritiem service vervolgens enkel als transporteur optreedt, is Hebo Maritiem service geen afvalverwerker, als er wel (gedeeltelijke) sloop/demontage plaatsvindt op de locatie dan wel. Op basis van de tekst uit het akoestisch onderzoek is Hebo Maritiemservice een afvalverwerker voor vaartuigen. *Hebo is geen sloop /ontmantelbedrijf voor demontage van scheepswrakken en/of vaartuigen. De activiteiten die verband houden met het slopen en ontmantelen komen dan ook niet vaak voor. Op basis van de ervaringen van de afgelopen jaar komt dit gemiddeld 10 tot 12 x per jaar voor. 13 Akoestisch onderzoek – Hebo Maritiemservice B.V. – 24.137.01 versie 01 De omvang van de demontage activiteiten verschilt sterk. Bij sommige vaartuigen dient bijvoorbeeld alleen een zeilmast verwijderd te worden, zodat het vaartuig daarna gereed is voor transport/afvoer naar een verwerker/sloperij. Bij dergelijke relatief eenvoudige ontmantelingsactiviteiten is de 'klus' vaak binnen enkele uren geklaard en de afwijking ten opzichte van de gemiddelde bedrijfssituatie nihil. Van de 10 tot 12 maal komen deze eenvoudige ontmantelactiviteiten het vaakst voor (8 tot 10 keer per jaar). Bij andere scheepswrakken/vaartuigen is het daarentegen wel noodzakelijk om een deel van de romp te verwijderen en of dekdelen weg te nemen. In dergelijke gevallen duurt het wat langer voordat de werkzaamheden kunnen worden afgerond en is er wel sprake van een afwijking van de gemiddelde bedrijfssituatie. Deze wat omvangrijkere ontmantelingsactiviteiten komen minder vaak voor.*
 - Het A&V-beleid en AO/IC document is hierbij een indieningsvereiste, dit is ook zo voor de ingenomen olie van deren (artikel 4.7 juncto artikel 4.17 van de Mor). In een eerder stadium (vooroverleg) is deze wel aangeleverd, maar de documenten ontbreken bij de aanvraag. Zoals in het eerste verzoek om aanvullingen is aangegeven verwachten wij nog het A&V-beleid en het AO/IC document.
 - Een vaartuig is bij acceptatie een gevaarlijke afvalstof. Om te bepalen of de gemeente het juiste bevoegde gezag is, moet in het A&V-beleid duidelijk zijn wat het maximale gewicht van een voor sloop/demontage geaccepteerd vaartuig is. Mogelijk wordt het bedrijf hierdoor een IPPC-installatie. Een IPPC-installatie valt

onder het bevoegd gezag van de provincie, de procedure zou dan overgedragen moeten worden. De duidelijke omschrijving van wat wel/niet geaccepteerd wordt is belangrijk bij schepen, dit vanwege ZZS (o.a. Chroom-6 en kwik) en de kans op de aanwezigheid van (deels)radioactief staal/onderdelen.

- Het demonteren van schepen moet boven een vloeistofdichte vloer en mag niet plaatsvinden op het water (aanvullende vergunningplicht is van toepassing). Dit is niet als dusdanig geborgd in de aanvraag/plattegrond (waar op het buitenterrein vindt de demontage plaats, welke voorzieningen zijn aangebracht, riolering naar olieafscheider etc.).
- Voor het op de kade brengen van schepen (zeker van metalen schepen met een groot gewicht) moet de kade (en de bodembemschermdende voorziening!) wel het gewicht van de schepen aankunnen, er ontbreekt een berekening voor het maximale gewicht wat de kade (en de bodembemschermdende voorziening!) aankan.
- Volgens de nummering van de aangeleverde documenten mist bijlage 4 in ons zaakstelsel. Ik weet niet wat dit had moeten zijn, bij deze bent u geïnformeerd dat een eventuele bijlage 4 niet bij de OD IJsselLand is overgekomen/ingediend.
- Volgens de indieningsvereisten (artikel 4.3 juncto artikel 4.17 van de Mor) moet duidelijk zijn welke bodemonderzoeken de nulsituatie vastleggen en, aangezien de bodembedreigende activiteiten gewijzigd worden is een tussentijds bodemonderzoek nodig. Dit ontbreekt bij de aanvraag. Bij de bouwzaak is een verkennend onderzoek voor de hal uitgevoerd. Er is een advies in het stelsel geplaatst over het onderzoek met kenmerk 24207-AvA, het is onduidelijk of u deze feedback heeft ontvangen:
 - De conclusie v/h advies: Op de locatie zijn zowel fysieke als analytische verontreinigingen aanwezig welke na 1987 zijn ontstaan. Deze dienen in het kader van de zorgplicht gesaneerd te worden. De bijmengingen (o.a. ondoordringbare puinlagen) in de grond zijn vreemd gelet op het voormalige agrarisch gebruik van de locatie. Ter plaatse van de spuitcabine en de straalruimte is onvoldoende onderzoek uitgevoerd, gelet op het feit dat het hier om verdachte locaties gaat. Het onderzoek is niet toereikend voor verlening van de omgevingsvergunning activiteit bouwen.
 - Vanuit milieu zijn er ook opmerkingen over het onderzoek, namelijk dat de onderzoeksstrategie geen rekening heeft gehouden met de vereisten voor een tussentijds onderzoek, waarbij ook gekeken wordt naar de oude nulsituatie. Tevens is mogelijk niet de juiste prik/peilbuisstrategie toegepast welke benodigd is voor de wijzigingen (Het onderzoek is als verkennend bodemonderzoek benoemd, de benodigde strategie voor milieu is een andere sub-set binnen de nen 5740).

- Dit geldt voor zowel het gebouw op het eigen terrein, als het gebouw van het overgenomen terrein waar het gritstralen heeft plaatsgevonden.
- Hoewel met de juiste voorzieningen het waarschijnlijk is dat de wijziging NIBM is, is het argument dat dit enkel op basis van de NIBM-tool gezegd kan worden onvoldoende:
 - De NIBM-tool berekent enkel voor wegverkeer of sprake is van wegverkeer. De hoeveelheid voertuigen wordt niet onderbouwd. Aanvullend zijn op de inrichting mogelijk meer bronnen aanwezig (open overslag van goederen, afzuigingen, verwarmingen, gritstralen, e.d.) welke een bron van luchtverontreinigde stoffen (NO₂ en PM) kunnen zijn. Deze bronnen moeten ook worden beschouwd in de beoordeling. De conclusie dat het NIBM is kan niet worden ondersteund op basis van enkel het wegverkeer.
- Het gritstraal materiaal is na (her)gebruik (aan het einde van de bruikbaarheid) in veel gevallen een gevaarlijke afvalstof (o.a. vanwege anti-fouling in scheepsverf) en moet als dusdanig behandeld worden en afgevoerd, dit is onduidelijk in de aanvraag.
- De vraag over de VOS was van ons uit niet goed omschreven. Conform afdeling 2.4 van de activiteitenregeling milieubeheer is een oplosmiddelenboekhouding verplicht voor deze inrichting, en artikel 2.29 van het activiteitenbesluit milieubeheer verplicht een reductieprogramma als normen overschreden worden. Voor de aanvraag is dit benodigde informatie onder artikel 4.1 eerste lid onder b en e van de Mor. Tevens is dit nodig om te bepalen of voldaan wordt aan de BBT voor scheepswerven. Zie hiervoor (de bij IPPC-installaties van toepassing zijnde): BREF Surface treatment using organic solvents ['Oppervlaktebehandeling met organische oplosmiddelen'], ook wanneer het niet een IPPC-installatie betreft staan hierin de best beschikbare technieken voor de branche.
 - Omdat het verven inpandig plaatsvindt en er een afscheidende installatie is, is naar mijn mening een geuronderzoek niet nodig mits het genoemde filter de VOS afdoende kan afvangen, en het drogen inpandig plaatsvindt. Hierover is onvoldoende informatie in de aanvraag over het filtersysteem, de effectiviteit in relatie tot de stoffen en de faalkans/storingsfactor van de installatie.
 - Hetzelfde geldt voor de filterinstallatie bij het gritstralen. i.e. er is onvoldoende informatie in de aanvraag over het filtersysteem, de effectiviteit in relatie tot de stoffen en de faalkans/storingsfactor van de installatie.
 - P.s. wij zijn voornemens het onderhoud van de filterinstallaties in voorschriften op te nemen.
- Omdat de wasplaats zonder afdekking is moet de olie-afscheider gedimensioneerd en/of beveiligd worden tegen de grote doorstroom/ volume aan verontreinigd hemelwater bij stortbuien/wolkbreken/toenemende regenval zodat de olie na de initiële aanloop niet doorspoelt of kan terugslaan bij overbelasting. Ook moet de vloeistofdichte voorziening zo

zijn opgesteld dat schoon hemelwater van de rest van het terrein niet/zo min mogelijk afvloeit op de vloeistofdichte voorziening.

- Het bovenstaande punt geldt ook voor de bodembeschermende voorziening en de olieafscheider voor het demonteren van schepen op de kade.
- De wasplaats insinueert het regelmatig gebruik van schoonmaakmiddelen, deze zijn niet in de MSDS meegenomen. Voor alle stoffen welke via het afvalwater geloosd worden moet een ABM 2016 beoordeling gedaan worden (artikel 4.15 onder g en h juncto artikel 4.17 van de Mor). Dit geldt dus niet alleen voor de schoonmaakmiddelen, en is ook van toepassing op andere lozingsroutes dan op het riool! Indien uit de beoordeling een saneringsinspanning van A of Z komt moet direct gestaakt worden met het gebruik/de lozing van de stof. Bij saneringsinspanning B is de bedoeling dat het gebruik geminimaliseerd wordt of indien mogelijk vervangen door een minder waterbezwaarlijk alternatief. Onder de voorwaarde van “minimalisering van gebruik” kan de stof in gebruik blijven. Wij zijn voornemens om hier voorschriften voor op te nemen.
- In het kader water, is niet op de plattegrond aangegeven waar het hemelwater van het nieuwe gebouw op geloosd wordt (artikel 4.15 juncto artikel 4.17 van de Mor), ook is niet aangegeven waarom hergebruik van afvalwater niet mogelijk is (artikel 10.29a onder e van de wet milieubeheer) voordat is gekozen voor een lagere stap (artikel 10.29a onder f van de wet milieubeheer) in de voorkeursvolgorde;
 - Informatie uit het waterplan Zwartewaterland: *“Hemelwater wordt oppervlakkig afgevoerd naar grond- en oppervlaktewater Afvoer van regenwater, rechtstreeks naar grond- en oppervlaktewater, heeft de voorkeur boven afvoer naar de riolering en de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Bij nieuwe ontwikkelingen is het niet aankoppelen van hemelwater op de riolering het uitgangspunt. Bij ontwikkelingen in het bestaande bebouwde gebied ontstaan kansen voor afkoppelen van hemelwater van de riolering. Per geval zal in het oog moeten worden gehouden welke ingreep doelmatig is en of de kosten opwegen tegen de baten. Infiltreren van regenwater is binnen de gemeente niet goed mogelijk vanwege de bodemsamenstelling en grondwaterstanden. Bij lozing op oppervlaktewater gaat de voorkeur uit naar toepassing van een bodempassage voordat geloosd wordt op het oppervlaktewater. Door de bodempassage vindt filtering van het hemelwater plaats en wordt de afvoer vertraagd. Uitgangspunt van het waterschap is dat drainage (of een IT-stelsel) alleen boven de GHG wordt aangelegd. Er moet voldoende aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om overtollig water te kunnen afvoeren op oppervlaktewater.”*
 - Er is een tegenstrijdigheid in de aanvraag. In de aanvraag: “Vanwege de gewijzigde terreinindeling wordt de terreinverharding aangepast. Het verhard

oppervlak neemt toe. Het hemelwater dat valt op het vloeistofkerende terrein wordt in het bedrijfsriool verzameld en afgevoerd naar het regenwaterriool.”

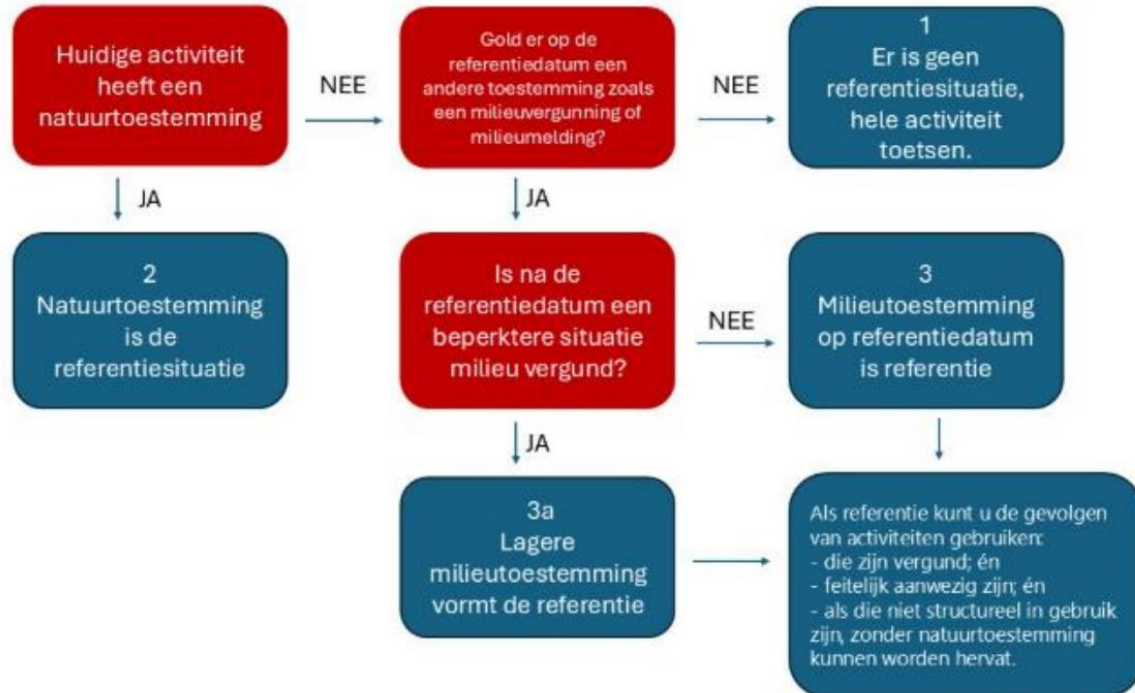
Op de plattegrondtekening: De wasplaats en opslag afvalstoffen lijken af te stromen naar het DWA-riool, het overige verharde terrein naar het RWA-riool (of sloot).

Vloeistofkerende vloeren (bodembeschermende voorzieningen) waarop hemelwater mogelijk verontreinigd raakt, moeten naar het DWA-riool afgevoerd worden, niet het RWA-riool. De tekst is niet de weergave op de tekening, en de tekening geeft de locatie van de vaartuigdemontage niet aan. Gaat het daadwerkelijk om een (verplichte) bodembeschermende voorziening, of “normaal” verhard oppervlak, waarvan alleen schoon hemelwater afstroomt?

- Met het wijzigen van de indeling veranderd ook de lichtverstrooiing op het terrein. De verlichting moet nog steeds (ook met de nieuwe indeling) dusdanig zijn ingesteld dat deze niet direct op woningen, burens, het water of richting het natuurgebied uitstraalt.
- De gemeente kan ervoor kiezen om een Bibob onderzoek te starten (een sloopbedrijf, en de aankoop van een kavel, is als “kan” aangewezen in het lokale bibob-beleid), hierover krijgt u apart bericht.
- Vanwege een verandering in het beleid van de omgevingsdienst als gevolg van verscheidene uitspraken van de rechter omtrent de stikstofproblematiek, moet er een actuele AERIUS-berekening ingeleverd worden als onderdeel van de mer-beoordeling voor deze procedure. Het betreft een AERIUS-berekening van de referentiesituatie (houd hierbij rekening met eventuele referentiesituaties van beide locaties, Hebo reparatie en Jachtbouw&straalbedrijf) en van de beoogde situatie.
- Op de Excel-lijst welke is ingediend voor de duurzaamheidsgegevens/energie zijn enkele opmerkingen welke verbeterd/aangepast moeten worden:
 - Het energieverbruik per jaar is nog niet opgegeven. (de opgewekte energie wel)
 - Waarom is niet gekozen voor de indiening van de eml via het loket van RvO? Dit is een officiële verplichting art. 5.15c.
 - De excel bijlage bevat vaak een vermelding dat er een alternatief is toegepast zonder dat duidelijk wordt wat dat dan is (De links bij deze items werken niet).

Ter informatie:

Informatie voor het bepalen van de referentiesituatie:



- Meldplicht zonnepanelen. Gezien de problemen met het netwerk is het mogelijk dat u geen stroom mag terug leveren:
 - Uw gebied is op de capaciteitskaart.netbeheernederland.nl voor terug levering aangegeven als “Tekort aan transportcapaciteit met wachtrij”.
 - Houd er rekening mee dat een eventueel later geplaatst energie-opslagsysteem (welke onderdeel is van de energievoorziening van een IPPC-installatie) vergunningplichtig is en daarbij getoetst wordt aan de PGS 37. Het is uit de aanvraag niet duidelijk of een energie opslagsysteem geplaatst wordt, mocht dit zo zijn dan geven we bij deze aan dat het (nog) geen onderdeel is van de aanvraag.
- Het Havenregelement Zwartewaterland is van toepassing op de vaartuigen welke aangeboden worden voor demontage (o.a. artikel 2.2, 2.6, 4.2, 5.2, 6.9, 6.6, 6.10). Wanneer het vaartuig dat gedemonteerd wordt, als vaartuig wordt afgemeld, is het geen vaartuig meer (relevant voor enkele type vaartuigen welke continue bemanning vereisen i.c.m. artikel 6.6). Hiermee blokkeert het ex-vaartuig, nu een afvalstof, een ligplaats (verboden in artikel 2.2 lid 10, overleg dit met de Havenmeester).