

Problematiek afgifte toiletwater

(wijziging Bal verzegeling pleziervaartuigen)



23-12-2021 / 2.320.02K

Een motie van D66, kamerbreed aangenomen in 2018, leidt ertoe dat de huiddoorvoer van de vuilwatertank straks moet worden verzegeld. Dit zal leiden tot grote problemen voor de recreatieschipper omdat de reden voor het niet adequaat kunnen afgeven van de inhoud van de vuilwater daarmee niet wordt opgelost.

Het afgeven van toiletwater in de vuilwatertank van recreatievaartuigen in Nederland is voor de schipper helaas een problematische aangelegenheid. Als hij een aantal keren achter elkaar geconfronteerd wordt met het niet kunnen afgeven van vuilwater, haakt de recreatieschipper al snel af en loost vervolgens de inhoud van zijn tank bij voorkeur op vaarwegen waar ook beroepsvaart de inhoud van de vuilwatertank legaal kwijt raakt. Het gevolg is dat innamestations voor toiletwater dan niet tot nauwelijks meer worden gebruikt.

- voorgeschiedenis -

1 Motie D66

Zonder nader onderzoek leidde dit in 2018 tot een kamerbreed aangenomen motie, ingediend door kamerlid Tjeerd de Groot van D66, te komen tot wettelijke verzegeling van de huiddoorvoer van de vuilwatertank. Zeer ongenueanceerd worden recreatieschippers nu weggezet als vieze vervuilers van oppervlaktewater. Geen enkele schipper laat zijn kinderen echter zwemmen in met e-colie vervuild oppervlaktewater.

Het steekt de watersporter dat deze motie is aangenomen en ervaart het ook als ongelijke behandeling. Vooral het feit dat beroepsvaart, chartervaart, bruine vloot, rondvaartboten en partyboten het toiletwater wel mogen lozen, terwijl dergelijke schepen meer dan voldoende ruimte hebben om een al op de markt verkrijgbare zuiveringsinstallatie te plaatsen.

Een motie wordt klakkeloos aangenomen zonder dat maar een enkel Kamerlid zich afvraagt waarom de recreatieschipper zijn vuilwater niet legaal afgeeft. Zorgelijk is dat zelfs niemand van de stakeholders in het overleg met ambtenaren van het ministerie zich die vraag stelt. Maar misschien hadden de ambtenaren van de minister daar ook geen oren naar in het overleg met de sector. Zij hadden immers alleen de opdracht met de sector een vorm van verzegeling te regelen.

2 Overleg met het ministerie

Uit de verslagen van het Watersportverbond komt het beeld naar voren dat men alleen nog maar de schade voor de eigen achterban zien beperkt te houden. Er was kennelijk geen ruimte voor het oplossen van de werkelijke oorzaak van het probleem. In het najaarsoverleg (zie het desbetreffende verslag) op 24 november 2020 vraagt een vertegenwoordiger van Hiswa-Recron“ of er ooit onderzoek is gedaan waarom de watersporter zich niet aan het lozingsverbod houdt”. De verbijsterende reactie is dat dit nooit is gedaan. De Hiswa-vertegenwoordiger merkt vervolgens nog ongenueanceerd op “dat hij ook nog nooit rijen voor een innamestation heeft gezien, men vindt het kennelijk niet nodig ze te gebruiken” (nb: correct opgemerkt, maar een nauwelijks relevante opmerking).

3 Verzegeling heeft grensoverschrijdende gevolgen

Verzegeling van de buitenafvoer van de vuilwatertank leidt ertoe dat de tank niet goed is te reinigen of dat een verstoppingsprobleem kan worden verholpen, tenzij de verzegeling wordt verbroken. De verzegeling moet ook worden verbroken bij reizen naar de ons omringende landen en worden bezoekende schepen verplicht bij de Nederlandse grens een verzegeling aan te brengen. Dit leidt trouwens ook tot een wettelijk niet toegestane beperking in het vrije verkeer van personen.



4 Wijziging Bal raakt alle vaartuigen met een vast boordtoilet

De voorgestelde toevoeging van een 3e lid in artikel 17.16 van het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL) treft niet alleen pleziervaartuigen met een opslagtank (vuilwatertank) maar ook pleziervaartuigen waarvan het toilet direct loost op open water.

Hoe de tekst luidt van het nieuwe 2e lid wordt helaas in de consultatie niet gemeld. De 'Nota van toelichting' geeft daarover meer duidelijkheid met de tekst: *"Daarnaast kan het toilet zodanig geconstrueerd zijn dat via dat toilet alleen urine en spoelwater kunnen worden geloosd. Op grond van artikel 17.16, tweede lid, van het Bal mag dit water ongezuiverd worden geloosd. In deze situatie is verplichte verzegeling dus ook niet aan de orde"*.

5 Verkeerde probleemstelling

Laten we voorop stellen dat het heel goed is dat met de motie van Kamerlid De Groot deze problematiek weer op de agenda is gezet. Ik betreur het dat meteen een oplossing wordt voorgesteld (verzegeling huiddoorvoer) zonder dat eerst is nagegaan of de probleemstelling wel juist is. Ook betreur ik dat niet is nagedacht wat dit betekent voor de schepen die ons land vanuit Duitsland en België bezoeken. De voorgestelde vorm van verzegeling vraagt namelijk ook een technische ingreep.

Aan een zichtbaar probleem liggen gewoonlijk meerdere knelpunten ten grondslag. Een oplossing kan daarom pas worden voorgesteld als alle onderliggende knelpunten bekend zijn. Kamerlid De Groot heeft echter te snel een oplossing voorgesteld zonder dat eerst een analyse is gedaan naar de onderliggende knelpunten (zie punt 8 e.v).

M.a.w de relevante vraag waarom de pleziervaart het toiletwater niet afgeeft, is niet beantwoord!

6 Voorgestelde maatregelen zijn niet zinnig

Kijken we naar de voorgestelde technische maatregelen, dan heeft de bedenker ervan geen enkele beleving met wat technisch zinnig of onzinnig is. Met name hetgeen wordt voorgesteld in artikel 17.16 BAL, lid 2 en lid 3.

Lid 2: In de praktijk is er geen onderscheid te maken voor een boordtoilet, alleen geschikt voor urine en spoelwater en een boordtoilet waarvan de afsluiter bij de huiddoorvoer moet worden verzegeld (fecaliënslot).

Lid 3: de gebruikelijke afsluiters zijn kogelafsluiters die zo zijn ontworpen dat in gesloten stand de handel haaks op de leiding staat. In die stand is verzegeling technisch niet (goed) mogelijk. Alleen met een speciaal voor dit doel ontworpen afsluiter zou kunnen worden voorzien in een effectieve verzegeling.

De voorgestelde wetswijziging met de voorgestelde voorzieningen leiden niet tot het gewenste resultaat als bedoeld met de motie. De problemen die de pleziervaarder nu ondervindt om zijn vuilwatertank legaal te kunnen legen zijn ongewijzigd. Om toch te kunnen blijven varen zullen velen hun vuilwatertank afkoppelen, vervangen van het vaste toilet door een mobiel toilet of gewoon afwachten omdat handhaving vermoedelijk niet zal plaatsvinden.

Verstandig is de voorgestelde wetswijziging een aantal jaren op te schorten (voorstel Watersportverbond) en eerst ook de knelpunten te evalueren (zie punt 8 e.v) c.q waarom recreatievaarders geen gebruik maken van uitpompstations.

*Als voormalig ontwikkelingsingenieur en innovatieadviseur kan ik melden dat een probleem aanpakken nimmer begint met het bedenken van oplossingen (zoals bij deze motie), maar met een onderzoek van het probleem zelf. Je moet een probleem altijd eerst afbakenen en alle factoren meenemen die op het probleem betrekking hebben. **"Als je een probleem niet eerst goed begrijpt kun je er ook ook geen goede oplossingen voor vinden"**.*



7 Ervaringen als vaarwegverkenner ANWB en lid regioteam Watersportverbond

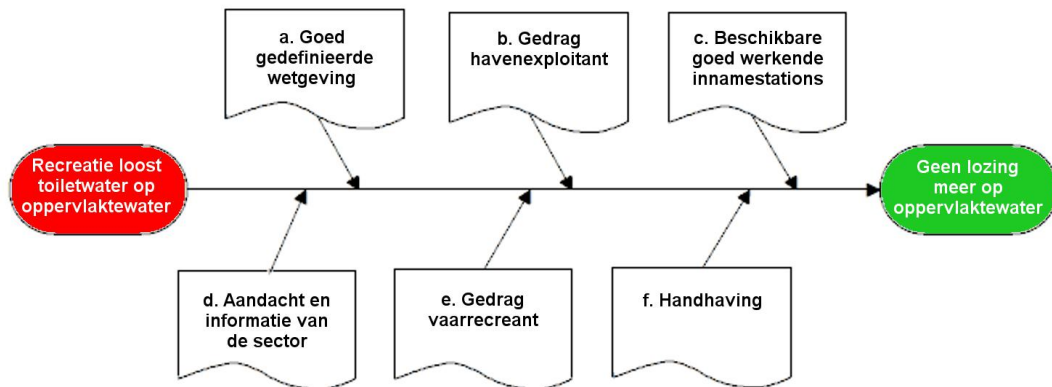
Gedurende de zomer vaar ik in opdracht van de ANWB (circa 3 maanden) door Nederland om de waterkaarten en wateralmanak bij te werken. Als ook lid van het regioteam Groningen & Drenthe van het Watersportverbond kijk ik dan tevens of varen overall veilig kan geschieden, of de voorzieningen (zoals innamestations voor vuilwater) op orde zijn, waar vaarwegknelpunten zijn en waar (nieuwe) kansen liggen voor de recreatievaart.

Ik probeer dan ook altijd bewust de inhoud van mijn vuilwatertank legaal af te kunnen geven. Helaas heb ik moeten vaststellen dat dit slechts zelden goed mogelijk is en moest de inhoud van de vuilwatertank noodgedwongen worden gelegegd in oppervlaktewater. Daarbij merk ik op dat dit wel plaatsvond op vaarwegen waar ook beroepsvaart het toiletwater legaal mag lozen. Deze ervaringen waren voor mij reden nader onderzoek te doen naar ede problematiek.

- probleemanalyse -

8 Probleem eerst afbakenen

Voorkomen dat toiletwater wordt geloosd in oppervlaktewater, is afhankelijk van 6 factoren:



- De wetgeving moet in orde zijn en met name § 3.3.5 van het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Havenbeheerders moeten niet alleen de letter, maar ook de geest van de wet volgen en gemeenten dienen, bij overtreden van regels van § 3.3.5 van het Activiteitenbesluit milieubeheer, handhavend op te treden. Dit betreft jachthavens als bedoeld in artikel 3.308, 3e lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (zie § 3.9.2 Bal)
- Er dienen voldoende en vooral gemakkelijk toegankelijke uitpompstations beschikbaar te zijn waar de vaarrecreant 'zonder gedoe' zijn toiletwater kan afgeven.
- Continue aandacht van de watersportsector voor de milieuregels, het lozingsverbod en op de naleving daarvan door de vaarrecreanten
- Vaarrecreanten zich bewust zijn van de noodzaak om milieubelastende lozingen van met name toiletwater op het oppervlaktewater te voorkomen

De voorgenomen verzegeling richt zich nu uitsluitend op het gedrag van de vaarrecreant (zie bij 'e') en niet op ook de overige 5 factoren, waardoor het probleem niet echt is opgelost. Een pleziervaarder is kennelijk een grote viezerik die gewetenloos, zonder oog te hebben voor het milieu, het toiletwater nu ongehinderd op het oppervlaktewater loost.

Deze aanname is een grote misvatting gelet op de problemen die de pleziervaart ondervindt bij het überhaupt kunnen afgeven van het toiletwater. Vergeten wordt dat ook gemeenten een verplichting tot inname van afvalstoffen hebben, zeker in situaties waar een jachthaven daartoe niet wordt verplicht.

- Handhaving



ad a Ondeugdelijke wetgeving (§ 3.3.5 van het Activiteitenbesluit milieubeheer)

- art 3.26h* Niet is geregeld wie het initiatief moet nemen voor het nemen van steekmonsters en hoe vaak dit moet geschieden
- art 3.26i, lid 1, onderdeel d* De 50+ jachthavens worden verplicht ‘huishoudelijk afvalwater’ in te nemen, terwijl feitelijk bedoeld wordt ‘toiletwater’. Huishoudelijk afvalwater, afkomstig van boorddouche en keuken mag immers wel legaal op oppervlaktewater worden geloosd!
- art 3.26i, lid 1, onderdelen c en d* De wet spreekt alleen over de verplichting tot het innemen van vuilwater en van bilgewater. Niet dat dit moet geschieden middels een door de minister voorgeschreven voorziening. Nu komen havenmeesters soms met emmers en stellen dat zij voldoen aan de wet als de schipper het vuilwater in de emmers leegt. Dan zal de haven dit afvoeren naar het riool. NB: In lid 5 wordt alleen gesproken over een ‘voorziening’. Dit geeft een grote vrijheid aan de havenexploitant voor inname van toiletwater.
- art 3.26i, lid 3* Niet is geregeld dat de haven deze overeenkomst ook middels een bord o.i.d bekend moet maken aan de vaarrecreant
- art 3.26i, lid 4* Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met ‘gebruikers’. Een vereniging die geen passanten ontvangt is van mening dat zij hun innamestation niet (gratis) door niet-leden mag laten gebruiken. De website infomil.nl van de overheid vermeldt echter dat dit wel degelijk moet en ook nog eens gratis!
- art 3.26i, lid 5* Havens die niet verplicht zijn een “bepaalde categorie afvalstoffen” in te nemen moeten binnen de jachthaven duidelijk aangeven waar de gebruikers hun afvalstoffen (vuilwater, bilgewater?) wel kunnen afgeven. Niet duidelijk is wat met “bepaalde categorie” wordt bedoeld.

ad b. Vrijwel alle havenbeheerders handelen in strijd met de wet

- ✧ Havens die over meer dan 50 ligplaatsen beschikken, maar waar helaas (te) vaak de eveneens wettelijk verplichte “voorziening” voor de inname van toiletwater ontbreekt
- ✧ Een muntautomaat op het innamestation zit, terwijl wettelijk deze service gratis moet worden aangeboden (zelfs gemeentelijke jachthavens maken zich hier schuldig aan)
NB: Een muntautomaat was ook goed te zien op een innamestation, getoond in de recentelijke uitzending van ‘EenVandaag’ op 20 oktober 2021.
- ✧ In het “Activiteitenbesluit milieubeheer” wordt slechts bepaald dat inname van vuilwater moet plaatsvinden middels een “voorziening” en dat onder een voorziening ook kan worden volstaan het aanreiken van een aantal emmers. Feit is dat de vaarrecreant hier in de praktijk ook daadwerkelijk mee wordt geconfronteerd.
- ✧ Het massaal ontbreken van het wettelijk voorgeschreven informatiebord bij de ingang van havens met minder dan 50 ligplaatsen, in welke nabijgelegen haven zich een innamestation bevindt c.q hij zijn afval van een “bepaalde categorie” kan afgeven.
- ✧ Een 50+ jachthaven beschikt wel over een innamestation voor vuilwater, maar te vaak niet over het eveneens wettelijk voorgeschreven innamestation voor bilgewater (havenbeheerder voorziet innamestation voor vuilwater dan van een slot)
- ✧ Bij navraag blijkt de haven vaak niet te beschikken over een ‘beheerplan afvalstoffen’ (of weet niet dat er mogelijk wel een plan is. Zie artikel 3.27m Activiteitenregeling milieubeheer)
- ✧ Bij navraag melden havenmeesters dat steekmonsters, als bedoeld in art 3.26h van het Activiteitenbesluit, niet worden genomen (daar zijn kosten mee gemoeid) en er ook niemand komt om steekmonsters te nemen. NB: het kan zijn dat mijn enquête op dit aspect wat te beperkt is geweest



- ✧ De steiger bij innamestation is als ligplaats in gebruik (komt bij vrijwel alle havens voor). Soms liggen de schepen er 'twee rijen dik' voor. Zo meldde een havenmeester op één van de waddeneilanden: "In het hoogseizoen liggen de schepen hier 'drie rijen dik' en je denkt toch niet dat ik die plek dan kan missen?"



Steiger voor afgifte toiletwater in gebruik als ligplaats (Harderwijk)



Aanlegkade voor afgifte toiletwater in gebruik door zelfs twee schepen (Lemmer). Slang moet worden opgehaald bij de brugwachter.

- ✧ Bij overnachten in een jachthaven waar ook zeegaande pleziervaartuigen meren, heb ik bij de inning van het havengeld in de factuur nog nooit gezien dat, op basis van art 3.26j, lid 2 van het Activiteitenbesluit een bedrag voor de inning van afvalstoffen is vermeld. Ik wil echter wel aannemen dat dit mogelijk bij een aantal havens wel gebeurt

ad c. De problemen met vuilwaterstations voor de recreatievaart

De onderstaande (limitatieve) opsomming geeft een beeld van de problematiek waarmee de recreatieschipper in de praktijk wordt geconfronteerd:

- ✧ Geen innamestation in de jachthaven aanwezig (dat is veelal het geval omdat de meeste havens minder dan 51 ligplaatsen hebben en zij geen wettelijke verplichting hebben)
- ✧ Een innamestation, afgesloten met een slot en waar veelal ook een aanwijzing ontbreekt waar de sleutel verkrijgbaar is. Deze maatregel nemen havenbeheerders om te voorkomen dat het uitpompstation voor vuil water voor het opzuigen van met olie vervuild bilgewater wordt gebruikt. In deze havens ontbreekt dus de eveneens de wettelijk verplichte innamemogelijkheid voor bilgewater
- ✧ Een afwezige (onvindbare) havenmeester die over de sleutel van het innamestation beschikt
- ✧ Bij het innamestation een bord hangt met een 06-nummer om vervolgens een half uur te moeten wachten op de havenmeester (mits aanwezig). Vervolgens zie je dat schepen in die tijd ligplaatsen innemen waar jij graag had willen liggen.
- ✧ De mededeling op het innamestation dat deze onder toezicht van de sluiswachter (100 meter verderop) bediend moet worden. De vaarrecreant moet helaas vaststellen dat deze sluiswachter het de hele dag veel te druk heeft met het schutten van schepen.
- ✧ Een innamestation waar de slang niet aanwezig is en in het gunstigste geval deze bij een brugwachter moet worden opgehaald (zie foto), die vervolgens over de schouder van je schone kleren moet worden meegenomen. Veelal moet je dan ook nog met die slang over 2 schepen klauteren (zoals in Lemmer in het hoogseizoen).
- ✧ Een defect innamestation of een oud en feitelijk versleten pomp van het innamestation die de vuilwatertank niet (goed) leeg zuigt
- ✧ Een wel werkend innamestation, maar deze is te vaak op een onmogelijke plek gesitueerd (daar is kennelijk het riool aanwezig) en/of is alleen bereikbaar met veel "stuurmanskunst".



ad d. Watersportsector heeft te weinig oog voor veel grote thema's

Ik moet helaas vaststellen dat de strategische visies van de sector waterrecreatie zich nu alleen beperkt tot hoogstens de problematiek van waterplanten, maar nog onvoldoende oog heeft voor andere grote thema's, zoals:

- duurzaamheid en ecologie (o.a. problematiek van de toiletlozingen); de motie van Kamerlid De Groot heeft de sector dan ook onaangenaam verrast! Desondanks toch hulde voor deze motie waardoor het onderwerp weer op de agenda staat.
- het toekomstige tekort aan muntgeld voor brugbediening (bruggeld), douches, tapwater en stroompalen (muntrollen zijn door particulieren niet meer te pinnen)
- veiligheid op het water (veilige steigers en wachtplaatsen en routes recreatievaart scheiden van beroepsvaart)
- straks mogelijk veel gemeenten, zoals Amsterdam, overgaan tot het instellen van een eigen vaarvignet waardoor in de eigen gemeente geen bruggeld meer hoeft te worden gevraagd.
- Corona blijft onder ons, hetgeen betekent dat het blijvend druk wordt op de vaarwegen

ad e. Uiteindelijk toch verzegeling voor de onwillige vaarrecreant?

Als eerst de factoren a t/m d op orde zijn en we stellen vast dat de vaarrecreant toch nog op ruime schaal zijn toiletwater illegaal loost, zal een vorm van verzegeling zeker een zinnige maatregel zijn. Mijn eigen ervaring is dat de vaarrecreant altijd tracht het boordtoilet zo weinig mogelijk te gebruiken, mede gelet op de problemen, genoemd in de factoren a t/m d. Hij (en zij) gaat bij voorkeur naar het toilet van de jachthaven.

Vooralsnog is bij vaste boordtoiletten zinnig om geen onderscheid te maken tussen urine en fecaliën. Dat gaat in de praktijk niet werken. Naar mijn inschatting, beschikt nog minimaal de helft van de recreatievaartuigen over een vast boordtoilet zonder opvangtank. Zij kunnen nu direct in het oppervlaktewater lozen. Die omstandigheid kan wel eenvoudig in artikel 17.16 van de Bal wettelijk worden verboden. Ik teken hierbij aan dat vaarrecreanten in die omstandigheid veelal wel gebruik maken van opvangzakken ('poepzakken') voor droogtoiletten en opvouwbare toiletten.

ad f. Handhaving schiet tekort

Handhaving is nu alleen gefocust op het gedrag van de vaarrecreant. Handhavers voelen zich hierin beperkt omdat voor handhaven een niet te controleren "heterdaadje" nodig is. Helaas is er ook geen handhaving op het "aan de laars lappen" van de milieuregels van havenexploitanten. Zelfs de sector gaat de fout in door aan havenexploitanten de bekende "blauwe vlag" te geven zonder acht te slaan of ook aan alle regels voor de verplichte inname van toiletwater wordt voldaan.

9 Ten slotte

Als het ministerie alsnog een analyse en evaluatie van de problematiek wil maken, is het verstandig ook de vervuiling met fecaliën uit andere bronnen mee te nemen. Nu ook zuivering aan boord wettelijk is geregeld kan bijvoorbeeld ook beroepsvaart, met meer ruimte aan boord dan pleziervaart, wel probleemloos worden verplicht een zuivering voor toiletwater te installeren.

Maar laten we met verzegeling vooral niet overhaast te werk gaan, gelet op de onderliggende problematiek en gehoor geven aan de oproep van het Watersportverbond, de verzegeling met 5 jaar op te schorten en eerst de knelpunten te evalueren en op te lossen. Vooralsnog is de recreatievaarder een "verdachte" en zeker nog geen "schuldige".