

## **Reactie Watersportverbond op verzegeling buitenafvoer van vuilwatertanks van pleziervaartuigen dd 2 mei 2019**

### **1. Inleiding**

Het Watersportverbond heeft kennis genomen van de door de 2<sup>e</sup> Kamer aangenomen motie van D66 op 26 november 2018. In deze motie is aan de minister verzocht – verwijzend naar een procedure in de Verenigde Staten– de verzegeling van de buiten waterafvoer van vuilwatertanks van pleziervaartuigen in wetgeving te verankeren. De minister heeft aan de Tweede Kamer te kennen gegeven aan genoemde motie gehoor te willen geven.

Bij deze onze visie c.q. mening op de voorgenen verankering van deze maatregel in bestaande wetgeving.

### **2. Ribb wijziging**

Het Watersportverbond is positief over de voorgestelde Ribb wijziging. Deze regeling biedt extra mogelijkheden om toiletwater op een verantwoorde manier te lozen c.q. af te voeren, naast de bestaande voorzieningen voor de opvang van toiletwater van recreatievaartuigen, de zogenaamde vuilwatertanks en afzuigstations in jachthaven. Het Watersportverbond dringt wel aan op afstemming met andere EU landen over gewenste normering voor gezuiverd toiletwater. Dit voorkomt in onze ogen verwarring en mogelijk zelfs meer dan dat.

Het Watersportverbond heeft kennis genomen om op 1 januari 2021 een wijziging van Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) in te voeren, met als doel dat buitenboordafsluiters van toiletinstallaties aan boord van pleziervaartuigen verzegeld zullen gaan worden. Dit vinden wij onwenselijk en onwerkbaar. Hierna wordt dit bezwaar nader uiteengezet.

### **3. Visie op schoon water**

Het Watersportverbond benadrukt een groot voorstander te zijn van een schoon waterbeleid en heeft haar lidverenigingen en de leden daarvan het lozingsverbod van 2009 vaak onder de aandacht gebracht en aangespoord waar nodig adequate maatregelen te treffen. Adequate maatregelen zowel op de wal als aan boord. Het Watersportverbond en haar leden zijn zich immers meer dan bewust dat zij gebruik maakt van veelal openbare vaarwegen, die zich kenmerken door schoon en gezond water en een mooie natuur. Het staat derhalve voor deze sportbond buiten kijf dat Nederlandse wetgeving in deze moet worden nageleefd, maar ook gehandhaafd moet kunnen worden. Vanuit dit perspectief wil zij dan ook samen met haar leden de uitvoeringsmaatregelen die de Nederlandse overheid gaat nemen om schoon en gezond water en een schone natuur te bevorderen ondersteunen.

In de door de 2<sup>e</sup> Kamer aangenomen motie wordt verwezen naar de procedure in de Verenigde Staten. Het is goed om op te merken, dat er in de VS sprake is van borging en niet van verzegeling, o.i. een essentieel verschil. Borging is o.i. praktischer en veiliger.

Ook het Watersportverbond stelt vast dat de wetgeving van 2009 niet in alle opzichten volledig en met respect wordt nageleefd. Zij is met haar leden in gesprek getreden en is van mening dat de volledige redenen ten grondslag kunnen liggen aan het niet naleven van de wet van 2009 en doet daarna enige suggesties die dit naleven meer kunnen schragen, zodat de wetgeving van 2009 wellicht meer draagvlak vindt onder watersporters. Ik snap deze zin niet.

### **4. Bemerkingen mbt uitvoeringsmaatregelen getroffen sinds lozingsverbod van 2009**

#### **A. Verzegeling versus borging:**

De wetgever heeft ingaande 1 januari 2009 alleen het lozen van toiletwater door pleziervaartuigen vastgelegd en vervolgens niet wettelijk geregeld dat in elk pleziervaartuig ook een opvangtank verplicht is, indien ook een toilet aanwezig is. Het gevolg van deze omissie is dat momenteel naar schatting 60% tot 70% van alle pleziervaartuigen nog steeds geen opvangmogelijkheid heeft geïnstalleerd en dus op open water kan lozen. Het is juist deze categorie pleziervaarders die mede voor E-coli (\*) problemen kan zorgen.

Daarnaast is naar mening van het Watersportverbond zonder dat de wetgever het zelf in de gaten heeft gehad de door ons hiervoor bedoelde en gewenste wettelijke verplichting automatisch van kracht geworden in de Wet pleziervaartuigen 2016, van 23 december 2015 (Stb 2016-25). In de wet

zijn overeenkomstig artikel 3 van de wet de verplichtingen (essentiële eisen) van de EU-richtlijn 2013/53/EU (bijlage I) één op één overgenomen. In de essentiële eisen waarnaar in de wet wordt verwezen, is onder punt 5.8 van de richtlijn het volgende bepaald:

‘Elk in een pleziervaartuig gemonteerd toilet mag uitsluitend worden aangesloten op een opvangtank of waterzuiveringssysteem’.

Bovendien moeten door de romp aangelegde afvoerbuizen voor menselijk afval voorzien zijn van kleppen die in de gesloten stand kunnen worden geborgd (zoals ook bedoeld in de aangenomen motie van D66). Dit betekent dat feitelijk in de Wet pleziervaartuigen 2016 al wettelijk is geregeld dat elk pleziervaartuig, dat de buitenafvoer in gesloten stand geborgd moet kunnen worden.

De opstellers van deze EU-richtlijn hebben bij het formuleren ervan vermoedelijk gekeken naar de regelgeving in de Verenigde Staten.

Het Watersportverbond constateert dus dat eigenaren van pleziervaartuigen waarin zich nog een toilet zonder opvangtank bevindt, al meer dan drie jaar in overtreding zouden zijn, wanneer ze het toilet gebruiken en dat hier door de wetgever geen ruchtbaarheid aan is gegeven en evenmin op is gehandhaafd. In deze richtlijn hebben overigens alleen schepen, gebouwd vóór 1950 een ontheffing van de verplichtingen. Kortom de wetgeving is op dit onderwerp al goed geregeld voor het merendeel van de op dit moment in vaart zijnde pleziervaartuigen.

Daarnaast spreekt het Watersportverbond haar zorgen uit dat, bij een verzegeling, het gehele systeem van vuilwatertank en innamestation ter discussie komt te staan. Circa 3/4 van alle vuilwatertanks kan een of andere vorm van verzegeling niet bij de tank zelf plaatsvinden, maar alleen bij de kraan in de romp van het schip. Hierdoor loop je als eigenaar van een pleziervaartuig het risico dat in de afvoerbuiz zich dan een onhygiënische kolom fecaliën ophoopt die niet verwijderd kan worden. Evenmin is doorspoelen bij een verstopping of bij winteropslag meer mogelijk.

Tenslotte wijst het Watersportverbond m.b.t. het borgen op het volgende. De EU-richtlijn 2013/53/EU vermeldt in artikel 5: “Deze richtlijn staat er niet aan in de weg dat de lidstaten bepalingen vaststellen betreffende de vaart op bepaalde wateren met het oog op de bescherming van het milieu, en van het net van waterwegen en ter bevordering van de veiligheid op die waterwegen, mits die bepalingen geen aanpassing vereisen van pleziervaartuigen die in overeenstemming zijn met deze richtlijn, en die bepalingen gerechtvaardigd en evenredig zijn.” (nb: zoals een lozingsverbod).

Echter artikel 6 van dezelfde richtlijn staat dat lidstaten niet het vrije verkeer mogen belemmeren van vaartuigen die aan de eisen van deze richtlijn voldoen. Borgen van de buitenafvoeraansluiting is toegestaan, het verzegelen ervan zal echter in strijd zijn met deze richtlijn. Verzegelen belemmert anders gesteld het vrije verkeer van schepen uit Nederland naar de overige EU-landen waar een dicht netwerk van innamestations ontbreekt en waar bovendien lozen in vaarwegen waar ook beroepsvaart is (Duitsland) expliciet is toegestaan. Omgekeerd wordt door deze maatregel ook het vrije verkeer van vaartuigen uit andere EU-landen beperkt. Met ernstige economische gevolgen voor het vaartoerisme in Nederland.

### **B. Huidige infrastructuur aan vuilwatertanks voldoet kwalitatief en kwantitatief niet**

#### **Nadere uitleg kwalitatief**

- a. In art. 3.26i van het *Activiteitenbesluit milieubeheer* zit een omissie in lid 1, in de inleidende tekst. In deze tekst wordt alleen als verplichting vermeld dat afvalstoffen moeten worden ingenomen. Het Watersportverbond wijst u in deze op het feit dat nergens in enige wet- en regelgeving eisen worden gesteld aan de wijze waarop deze inname moet geschieden. Zo komt het voor dat jachthavens met emmers komen aanzetten of verwijzen naar een RVS bak waarin de vuilwatertank kan worden geledigd. En bij schepen zonder afsluitbare verblijfsruimte loost de bemanning het menselijk afval vaak in een emmer die vervolgens in open water wordt geloosd.
- b. In lid 4 van hetzelfde artikel mag voor de inzameling van zowel bilgewater als toiletwater geen aparte financiële vergoeding worden gevraagd aan de gebruikers van de vuilwatertanks. Het Watersportverbond constateert dat in te veel jachthavens echter wel een vergoeding wordt gevraagd die minimaal € 0,50 is, maar soms wordt wel eens een prijs van € 2 op de muntautomaat gesignaleerd. Indien de havenmeester de pomp beslist zelf wil bedienen, worden zelfs vergoedingen van € 5 en hoger gevraagd.

- c. Daarnaast signaleert het Watersportverbond dat jachthavens, die zelf moeten zorgdragen voor het blijvend functioneren van vuilwaterzuiveringsinstallaties, hiervoor geen vergoeding mogen vragen van passanten. Ons ontgaat hierbij het argument dat de gebruiker die geen lid van de jachthaven is en daarmee niet mede zorgdraagt voor de instandhouding van deze dure installaties, hiervoor geen financiële bijdrage gevraagd mag worden.
- d. *M.b.t. lid 5 van hetzelfde artikel:* In veel gevallen ontbreekt aan de ingang van havens een bord dat de haven wel of niet beschikt over een innamestation. En indien een haven wel beschikt over een innamestation, is deze vaak niet bereikbaar omdat andere schepen de toegang tot het station belemmeren. Ze beschouwen deze plek als normale ligplaats. Vervolgens blijkt in de praktijk dat aan haveningangen in veel gevallen een bord ontbreekt waarop staat bij welke haven verderop de vuilwatertank dan wel kan worden geloosd. Terwijl dit wettelijk wel verplicht is.
- e. Is er eenmaal een innamestation gevonden, dan blijken de meeste stations in Nederland tijdelijk of definitief niet meer in werking te zijn, simpelweg omdat ze (met enige regelmaat) defect zijn en/of niet meer te repareren zijn of niet bediend kunnen worden. Er zijn immers geen wettelijke keuringseisen en reparatie kost geld, dus de noodzaak om tot herstel over te gaan, wordt niet gezien.
- f. En tenslotte bestaat er in Nederland geen duidelijke actuele overzichtskaart waarop de innamestations zijn aangegeven. Indien elke jachthaven, zoals ook verplicht Zweden, ook onderdeel van de EU, over een innamestation moet beschikken, dan is vanzelfsprekend een dergelijk overzicht overbodig.

#### ***Nadere uitleg kwantitatief***

- a. *In art. 3.26i, lid 1 onderdeel d* staat dat alleen jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen voor kajuitboten vuilwater moeten innemen, daaronder niet begrepen ligplaatsen voor pleziervaartuigen zonder afsluitbare verblijfsruimte. Ook hier willen wij verwijzen naar Zweden, waar elke jachthaven, zoals gezegd, moet beschikken over een innamestation. De kleinere jachthavens (met minder dan 50 ligplaatsen) zouden dan vrijgesteld kunnen worden van verplichte inname van bilgewater. Dit beperkt ondanks de aanwezigheid van circa 450 innamestations in Nederland, het aantal inname mogelijkheden in veel regio's. Hierdoor is naar mening van het Watersportverbond de gewenste dichtheid van het netwerk niet afdoend.
- b. Daarnaast is een enkel innamestation bij een grote(re) haven vaak onvoldoende, waardoor de wachttijd bij terugkomst van een vaarweekend onaanvaardbaar groot wordt. Immers praktisch gezien komen veel pleziervaarders na een weekend op min of meer dezelfde tijd terug.

#### **C. Gelijkheidsbeginsel**

Volgens het Watersportverbond wordt niet gemotiveerd en naar onze waarneming zonder vooronderzoek aangegeven waarom juist deze kleine groep, van in beginsel welwillende schippers van een pleziervaartboot met een vuilwatertank, feitelijk onterecht getroffen worden door een zeer ingrijpende maatregel van ultieme verzegeling. Circa 95% van alle schepen op de vaarwegen in Nederland wordt ontzien, terwijl zij voor het overige in dezelfde omstandigheden verkeren. Deze grote groep betreft de pleziervaart zonder vuilwatertank, charterschepen, de beroepsvaart en de grote groep pleziervaart die vanuit andere EU-landen ons land bezoekt. Het gelijkheidsbeginsel wordt volgens het Watersportverbond met voeten getreden.

#### **D. Publiekscampagne**

Sinds 1 januari 2009 geldt er een lozingsverbod voor toiletwater van pleziervaartuigen. Deze wet werd geflankeerd met een groot aantal maatregelen, waaronder publiekscampagnes. Deze werden gelanceerd met mooie leuzes als 'Toiletwater vang het op!', opgevolgd door 'Gewoon schoon, lekker fri(e)s' van de provincie Fryslân in samenwerking met recreatieschap de Marrekrite, Wetterskip Fryslân, de Friese Milieu Federatie en het Watersportverbond (regio Fryslân). Vanzelfsprekend werd er door het bedrijfsleven en consumenten organisaties, zoals het Watersportverbond, voortdurend gewezen op het belang van naleving van genoemde wet uit 2009.

Ondanks deze publiciteitscampagnes om watersporters op te roepen de wet van 2009 loyaal na te leven lozen talloze vaarrecreanten nog veel te vaak hun toiletwater in het oppervlaktewater. Oorzaak van dit niet naleven ligt volgens het Watersportverbond vooral opgesloten in de hiervoor opgesomde knelpunten.

### **E. Handhaving**

Tot slot brengt het Watersportverbond het argument in van het niet handhaven van de wet uit 2009. Zolang de wet niet door lokale BOA's of toezichthouders van waterschappen, de beheerders van de watergangen, wordt gehandhaafd, zullen waterrecreanten die hierin meer rekkelijk zijn dan precies, niets in de weg worden gelegd en zullen zij hun praktijk van het lozen van toiletwater op open water blijven toepassen.

## **5. Toekomst**

Het Watersportverbond heeft hierboven in het kort weergegeven waarom de huidige wetgeving van 2009 al voldoet. Zij heeft aannemelijk gemaakt dat deze wet aangevuld met de Wet Pleziervaartuigen van 2016 voldoende instrumenten aanreikt om verzegeling overbodig te maken.

Wel dringt het Watersportverbond bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met haar watersportbranchepartners, bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en consumentenorganisaties zoals het Watersportverbond om

- Nieuwe technieken bij het probleem van vuilwaterlozing toe te staan in nieuw te bouwen pleziervaartboten en boten die vanaf 1950 in de vaart zijn. Er schijnen immers systemen te bestaan in het buitenland dat het vuilwater desinfecteert, de bacterie doodt, en zonder bezwaar geloosd kan worden op open water.
- Voorwaarde is volgens het Watersportverbond dat deze nieuwe systemen betaalbaar zijn (ook voor de kleine portemonnee haalbaar) en ook in kleine schepen toepasbaar is.
- Dat boten van voor 1950 vrij worden gesteld van deze maatregel. We moeten immers oppassen dat de aanschaf van het nieuwe zuiveringssysteem niet de dagwaarde van een pleziervaartuig overstijgt. Dagwaarde heeft niet altijd iets te maken met leeftijd. Er zijn hele mooie dure klassiekers van voor 1950 en waardeloze boten die redelijk nieuw zijn.
- Wanneer een zuiveringproces van toiletwater op deze wijze goedgekeurd en gecertificeerd kan worden, dan is inbouw van vuilwateropslagtanks niet meer noodzakelijk, is controle op ingewikkelde verzegeling of borging ook niet meer nodig en hoeft alleen gehandhaafd te worden op de aanwezigheid van een functionerende zuiveringsinstallatie.

Deze nieuwe technieken op de Nederlandse markt toe te laten kost tijd. Tijd voor het formuleren van eisen tot aan het testen van de technieken. Hier ligt volgens ons een taak voor het bedrijfsleven (Hiswa Vereniging en scheepbouwers). Een ontwikkelsubsidie voor deze branchepartners zou zeer gewenst zeer. Het Watersportverbond pleit ervoor om deze tijd te benutten om flankerende maatregelen te treffen. Je kunt dan denken aan een dekkend netwerk van vuilwaterstations in geheel Nederland, immers daaraan is op dit moment een grote behoefte. Het Watersportverbond is ook van mening dat de wet van 2009 toepasbaar moet zijn voor de pleziervaart zonder vuilwatertank, charterschepen, de beroepsvaart en de grote groep pleziervaarders uit andere EU-landen. Er mag geen groep watergebruikers worden uitgesloten van de wet. En het Watersportverbond pleit voor voldoende toezichthouders die hun taak feitelijk gaan uitvoeren. Gedurende het gehele vaarseizoen, zowel tijdens het reguliere varen als tijdens evenementen en wedstrijden.

Tenslotte is het opstarten van een nieuwe grote bewustwordingscampagne onder watersporters, waaraan het Watersportverbond samen met de overheid, bedrijfsleven en andere consumentenorganisaties graag wil meewerken, een conditio sine qua non.

Gezien het bovenstaande vraagt het Watersportverbond een onderhoud aan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit overleg wil zij haar standpunt haar nader uiteenzetten en samen met haar overlegpartners zoeken naar passende oplossingen voor het gerezen vraagstuk van de vuilwaterlozingen.

Watersportverbond

Mei 2019

(\*) E. coli is een bacterie die van nature voorkomt in de darmen van dieren en mensen. Daar

beschermt hij tegen andere schadelijke bacteriën. Deze bacterie, die door afscheiding in ons watersysteem voorkomt, is dus zowel van menselijke als dierlijke herkomst. Bij deze laatste groep kan gedacht worden aan koeien, paarden, schapen, maar ook aan watervogels, zoals ganzen, wilde eenden en meeuwen, naar mening van de Universiteit van Wageningen de grootste e.coli vervuilers van water.