

Reactie Nederlandse Jachtbouw Industrie op de voorgestelde wijziging Blbi in verband met vuilwaterlozingen door pleziervaartuigen d.d. 6 mei 2019

1. Inleiding

NJI heeft kennis genomen van de door de 2^e 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. Daarbij zal tevens invulling worden gegeven aan de in het tweede lid van artikel 3.9 Blbi geboden mogelijkheid om toiletwater uit pleziervaartuigen na zuivering te lozen

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

2. Blbi wijziging

NJI is positief over de voorgestelde invulling van de mogelijkheid om toiletwater gezuiverd vanuit pleziervaartuigen te mogen lozen, maar vraagt zich tegelijk af of de markt hierin wel op eigen kracht zal kunnen voorzien. Deze regeling biedt een oplossing om toiletwater op een verantwoorde manier te lozen c.q. af te voeren, gegeven de veelal nog gebrekkige bestaande voorzieningen voor de opvang van toiletwater van recreatievaartuigen, de zogenaamde vuilwatertanks en afzuigstations in jachthavens. NJI dringt wel aan op afstemming met andere EU landen over de gewenste kwaliteit voor gezuiverd toiletwater en toepassing van het gelijkheidsbeginsel met andere vaarweg gebruikers en in het bijzonder de binnenvaart en chartervaart. Dit voorkomt in onze ogen verwarring en een beleving van onrechtvaardigheid. Bovendien ontstaat hiermee een zodanig marktpotentieel dat de naar onze stellige overtuiging hoge ontwikkeling- en certificatiekosten voor betaalbare, compacte en tegen onregelmatig gebruik bestendige zuiveringssystemen kunnen worden terugverdiend.

NJI heeft daarnaast kennis genomen van het voornemen 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 en hierop gebruikmakend van BOA's gericht toezicht kan worden uitgeoefend. Dit vinden wij onwenselijk en (technisch) onwerkbaar. Hierna wordt dit bezwaar nader uiteengezet.

3. Belang van schoon water

NJI erkent het belang van schoon oppervlakte waterbeleid en heeft haar leden, maar ook andere stakeholders, waaronder waterbeheerders, aangespoord waar nodig adequate maatregelen te treffen. Adequate maatregelen zowel op de wal als aan boord. Watersportbeleving valt en staat bij de aanwezigheid van schoon en gezond water en een mooie natuur. NJI stelt zich op het standpunt dat Nederlandse wetgeving in deze moet worden nageleefd, maar dat dit wel door alle gebruikers van open water moet worden gedaan. Handhaving, zonder onderscheid des persoons en de aard van het vaartuig, vormt hierbij een onlosmakelijk element.

In de door de 2^e 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 NJI ziet dat de wetgeving van 2009 niet in alle opzichten volledig en met respect wordt nageleefd. Dat kan deels het gevolg zijn van gemakzucht en/of het vermijden van extra onkosten, maar het ontbreken van een toereikende en functionerende infrastructuur op de wal, populaire aanmeerplaatsen en in jachthavens vormt naar onze overtuiging de hoofdoorzaak van de als onvoldoende aangemerkte naleving van het lozingsverbod.

4. Kanttekeningen m.b.t. de zuivering van toiletwater

Op dit moment zijn mede vanwege het uitblijven van marktvraag geen zuiveringssystemen verkrijgbaar die voldoen aan de in artikel 2.28 gestelde eisen en die qua energiebehoefte, kostprijs of maatvoering geschikt zijn voor de inbouw in pleziervaartuigen. Het in de V.S. toegepaste Raritan systeem is gebaseerd op het batchgewijs (5 ltr) doorleiden van afvalwater door twee compartimenten. Toe te voegen tabletten bevatten een chloorverbinding, waarmee waarschijnlijk HClO waterstofhypochloriet wordt gevormd. Deze zorgt voor de vorming van een bacteriedodende substantie. Dit ontleedt in O₂ (zuurstof), dichloor (chloorgas) en waterstofperchloraat wat niet is toegestaan op grond van de biocycle richtlijn. Wil een dergelijk in principe in pleziervaartuigen toepasbaar systeem kunnen worden toegepast, zal hiervoor door het CTGB voor langere tijd ontheffing moeten worden verleend.

UV behandeling of (ultra)filtratie functioneert niet wanneer zich in het afvalwater vaste delen bevinden en ionisatie kan uitsluitend worden toegepast voor de bacteriologische zuivering van relatief schoon water. Ozon technologie vergt een dermate toevoer van energie dat het boordnet hierin niet zonder zeer kostbare aanpassingen kan voorzien.

Bacteriologische zuivering verdient vanuit meerderlei perspectief de voorkeur, echter de stand der ontwikkeling van dergelijke systemen maakt het nog niet mogelijk om deze qua maatvoering geschikt te maken voor inbouw op kleinere pleziervaartuigen. Ook zijn dergelijke systemen voor hun goede werking afhankelijk van een constante toevoer van zwart water, een situatie die in de pleziervaart lang niet altijd voorkomt. Toch biedt deze vorm van zuivering het meeste perspectief, mits de vraag toereikend is om deze ontwikkeling over langere tijd te stimuleren. Alleen vanuit de pleziervaart kan deze vraag niet worden verwacht. Hierbij speelt ook de vraag mee in hoeverre andere EU lidstaten de uitstoot van uitsluiten bacteriologisch gezuiverd afvalwater in hun oppervlakte wateren zullen accepteren.

Het voorgestelde beoordelingsprotocol lijkt voor het doel overdreven en staat niet in verhouding tot de gemiddelde verblijfsduur aan boord van een pleziervaartuig. Ook zijn de omstandigheden waaronder wordt getest niet representatief voor de pleziervaart. De beschreven testmethode zal bovendien grote invloed hebben op de kostprijs van de zuiveringsinstallaties. Evenmin is duidelijk welke aangewezen instelling(en) in Nederland de typecertificaten kan/kunnen gaan uitgeven en hierbij wel voldoende marktwerking is. Indien de marktvraag uitsluitend de Nederlandse pleziervaart zal omvatten, is het zeer twijfelachtig of de industrie tegen een voor watersporters aanvaardbaar prijsniveau zal kunnen voorzien in geschikte zuiveringssystemen die het voor lozing vereiste effluent kunnen realiseren.

5 Bemerkingen m.b.t. 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 waar een vast toilet aanwezig is, ook een opvangtank verplicht is. Overigens geldt voor alle na 2006 op de Europese markt gebrachte nieuwe CE plichtige pleziervaartuigen met vast toilet wel de plicht om te voorzien in een opvangtank conform ISO 8099-1.

Het gevolg van deze besluitvorming is dat momenteel naar schatting 60% tot 70% van alle pleziervaartuigen nog steeds geen opvangmogelijkheid heeft geïnstalleerd, dus op open water kan lozen en dit in de praktijk ook lijkt te doen.

NJI constateert evenwel dat de hiervoor benoemde en gewenste wettelijke verplichting automatisch van kracht geworden is in de Wet pleziervaartuigen 2016, van 23 december 2015 (Stb 2016-25). In deze wet zijn via artikel 3 de verplichtingen (essentiële eisen) van de EU-richtlijn 2013/53/EU (bijlage I) ongewijzigd 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 voor elk hieronder vallend pleziervaartuig, dat de buitenafvoer in gesloten stand geborgd moet kunnen worden. Kortom de wetgeving is op dit onderwerp al goed geregeld voor nieuw op de markt gebrachte pleziervaartuigen.

NJI vreest echter dat, bij een verzegeling, het gehele systeem van vuilwatertanks en innamestations op losse schroeven 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 en bij langere tijd van stilliggen hard wordt. Evenmin is doorspoelen van het systeem middels aanzuigen van oppervlaktewater via de lozingsopening bij een verstopping of bij langere periode van niet gebruik niet meer mogelijk. In die gevallen dat er een PE (kunststof) opslagtank is geplaatst, moet bovendien wanneer deze wordt leeggezogen de lozingsopening / buitenafvoer worden geopend om te vermijden dat de tank implodeert.

Tenslotte wijst NJI 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 niet in overeenstemming zijn met deze richtlijn, en die bepalingen gerechtvaardigd en evenredig zijn.” (nb: zoals een lozingsverbod).

Echter in 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 lijkt echter in strijd met deze richtlijn. Verzegelen belemmert naar ons oordeel het vrije verkeer van schepen uit Nederland naar de overige EU-landen waar een dicht netwerk van innamestations al helemaal ontbreekt en waar bovendien lozen in vaarwegen waar ook beroepsvaart komt expliciet is toegestaan (bijv. Duitsland). Omgekeerd wordt door deze maatregel ook het vrije verkeer van (bezoekende) vaartuigen uit andere EU-landen belemmerd. Met alle economische gevolgen van dien voor het vaartoerisme in Nederland.

B. Huidige infrastructuur aan vuilwaterinzameling voldoet kwalitatief en kwantitatief niet

Toelichting kwalitatief

- a. In art. 3.26i van het Activiteitenbesluit milieubeheer zit een omissie in lid 1. In deze tekst wordt alleen als verplichting vermeld dat afvalstoffen moeten worden ingenomen. Nergens in enige wet- en regelgeving worden echter eisen 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 geleedigd. En bij schepen zonder afsluitbare verblijfsruimte loost de bemanning het menselijk afval vaak in een emmer die vervolgens in ruim open water wordt geloosd.
- c. 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, terwijl de exploitanten wel met aanzienlijke kosten te maken hebben zeker indien de pomp door havenpersoneel moet worden bediend.
- d. Havens wel beschikken over een innamestation, ervaren dat deze lang niet altijd bereikbaar is, omdat andere schepen de toegang tot het station belemmeren of deze speciale aanmeerplek als normale ligplaats zien. Het ontbreekt de havenmeester aan bevoegdheden om bij onwil van de schipper handhavend op te treden.
- f. Vanwege het opgelegde ongunstige economische model, maar ook vanwege het gebrek aan gebruik, blijken de meeste stations in Nederland tijdelijk of definitief niet meer in werking te zijn, mede omdat ze niet meer te repareren zijn wegens gebrek aan de juiste vervangingsdelen of niet bediend kunnen worden. Door de beperkte marktvraag zijn meerdere systemen van de markt gehaald. Reparatie is onaangenaam en kostbaar.

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. Dit beperkt ondanks de aanwezigheid van circa 450 innamestations in Nederland, het aantal inname mogelijkheden in veel regio's. Elke jachthaven zou moeten (kunnen) beschikken over een innamestation. Ook waterrijke gemeenten dienen op logische doorvaart en bij aanmeer locaties te voorzien in extra afzuigstations. Naar de mening van NJI is de huidige dichtheid van het netwerk niet toereikend.
- b. Daarnaast is een enkel innamestation bij een grote(re) haven vaak onvoldoende, waardoor de wachttijd bij terugkomst van een vaarweekend onaanvaardbaar groot wordt. De ervaring leert dat veel pleziervaarders na een weekend op min of meer dezelfde tijd terugkeren in de haven. Uitgaande van een behandeltime van ca. 25 minuten per schip inclusief aan- en afmeren, is het integraal leegzuigen van alle terugkerende schepen met de huidige infrastructuur geen reële optie.

C. Gelijkheidsbeginsel

NJI stelt vast dat met de voorgenomen verzegeling met name de groep, van in beginsel welwillende schippers van een pleziervaartuig met een vuilwatertank getroffen worden door een

zeer ingrijpende maatregel van kosten veroorzakende verzegeling. In onze ogen ten onterechte. 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 vast boordtoilet, charterschepen, de beroepsvaart en het aanzienlijk aantal pleziervaartuigen die vanuit andere (EU-)landen ons land bezoekt. Het gelijkheidsbeginsel wordt volgens NJI 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 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 diverse regionale belangengroeperingen. Bedrijfsleven en consumenten organisaties, waaronder ook NJI hebben meermaals gewezen op het belang van naleving van genoemde wet uit 2009.

Ondanks deze publiekscampagnes lozen talloze vaarrecreanten nog veel te vaak hun toiletwater in het oppervlaktewater. Oorzaak van dit niet naleven ligt volgens NJI vooral opgesloten in de hiervoor opgesomde knelpunten.

E. Handhaving

Zolang de wet uit 2009 niet door het bevoegd gezag wordt gehandhaafd, zal een bepaalde groep waterrecreanten onder verwijzing naar vrijstellingen voor charter- en beroepsvaart hun praktijk van het lozen van toiletwater op open water blijven voortzetten.

5. Conclusie en alternatief voortel

NJI heeft hierboven in het kort weergegeven waarom de huidige wetgeving van 2009 in beginsel al voldoet. Deze wet aangevuld met de Wet Pleziervaartuigen van 2016 reikt voldoende instrumenten aan om verzegeling overbodig te maken. Verzegeling van buitenafvoeren en handhaving middels betreding zal naar onze verwachting tot grote weerstand onder watersporters – onze klanten – leiden. Bovendien is herhaaldelijke verzegeling bij schepen die zowel binnen als buitengaats varen lastig uitvoerbaar en zal tot hoge kosten leiden waarbij niet duidelijk is wie deze zal moeten dragen.

De aanzet om het lozen van gezuiverd toiletwater mogelijk te maken, is een positieve ontwikkeling, alleen zijn de tests die voor het verkrijgen van het typecertificaat benodigd zijn te zwaar en representatief voor de praktijk. De markt zal onder deze omstandigheden naar onze overtuiging niet in de gewenste zuiveringsinstallaties gaan voorzien die bovendien geschikt zijn voor de inbouw in de beperkte hiervoor beschikbare ruimte in pleziervaartuigen.

Om de ontwikkeling van geschikte zuiveringssystemen te stimuleren, is het gewenst dat ook aan binnenvaartschepen en charterschepen dezelfde lozingseisen worden opgelegd.

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 weliswaar een taak voor het bedrijfsleven (brancheorganisaties en scheepbouwers), maar gegeven de beperkte omvang van de markt en de gang van zaken in het verleden, kan zij dit niet alleen. Een ontwikkelsubsidie voor kansrijke technieken zou zeer gewenst zijn. NJI 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.

NJI is als gezegd 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 om het draagvlak niet te ondermijnen geen groep vaarweggebruikers worden uitgesloten van de wet. En NJI pleit voor voldoende en gericht toezicht. Gedurende het gehele vaarseizoen, zowel tijdens het reguliere varen als tijdens evenementen en wedstrijden.

Alles afwegende stelt NJI aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor om in plaats van de verzegeling van buitenafvoeren en het ingrijpende toezicht hierop, tenminste aan alle kajuitboten die op het Nederlandse binnenwater varen of willen varen een vignetplicht op te leggen naar analogie van de autobaanvignetten die in meerdere Europese landen worden toegepast. De opbrengst van dergelijke vignetten kan worden aangewend voor de verdere aanleg en instandhouding van een adequate vuilwaterinname infrastructuur, het tijdens het vaarseizoen bij populaire aanmeerplaatsen beschikbaar houden van pontons waarop toiletten en een vuilwaterinname installatie aanwezig zijn inclusief de verzorging hiervan, het realiseren van openbare toiletvoorzieningen in de directe nabijheid van sluisen en bruggen en aanmeerplaatsen in populaire watersportgebieden en watersportplaatsen en last but not least de verdere verdichting van het aantal vuilwaterinnamepunten.

En tarief van € 40,- per vignet per jaar, ook voor bezoekende schepen zal naar onze verwachting niet als een probleem worden ervaren, wanneer daar een adequate service tegenover staat.

Tenslotte is het opstarten van een nieuwe grote bewustwordingscampagne onder watersporters, essentieel.

Nederlandse jachtbouw industrie
Nieuwegein, 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, aldus de Universiteit van Wageningen de grootste e-coli 'vervuilers' van oppervlakte water.