

Reactie HISWA Vereniging

Internet consultatie nr IENW/BSK-2019/ tot wijzigen van de Regeling lozen buiten inrichtingen

HISWA Vereniging heeft kennis genomen van de voorgestelde wijziging van artikel 3.9 tweede lid van het Besluit Lozingen buiten inrichtingen.

Het Lozingsverbod toiletwater Pleziervaartuigen heeft sinds de invoering per 2009 in diverse AMvB's gestaan, meest recent in de Regeling lozingen buiten Inrichtingen. Bij de invoering in 2009 heeft HISWA gepleit om naast het verbod op lozen in de regelingen ook een mogelijkheid te geven om aan boord te zuiveren. Deze mogelijkheid is in de AMvB's terecht gekomen, maar nader te definiëren per Ministeriële Regeling. HISWA Vereniging betreurt dat de mogelijkheid tot zuiveren ruim 10 jaar heeft moeten duren, waardoor er een achterstand in de ontwikkeling is ontstaan.

In de Recreational Craft Directive 2013, geïmplementeerd als Wet Pleziervaartuigen 2016, is bepaald dat nieuwe vaartuigen, ofwel een vuilwatertank ofwel een zuiveringsinstallatie moeten hebben ('solely connected to'). De eisen aan deze zuiveringsinstallatie zijn niet gedefinieerd. Binnen de ISO TC 188 (Small craft) WG 30 wordt de norm Waste Water treatment 8099-2 opgesteld. Vanuit de EU wordt nu alsnog beleid verwacht, maar HISWA heeft al begrepen dat de EU eerst de ontwikkelingen in Nederland afwacht.

HISWA kan zich vinden in de voorgestelde wijziging van het Besluit lozen buiten inrichtingen, inclusief de gestelde eisen aan het effluent, maar met uitzondering van de voorgesteld Bijlage A, behorend bij artikel 2.29.

Deze certificatieprocedure is geënt op andere regelingen voor zuiveringssystemen, waarbij (voornamelijk) bacteriologische systemen worden toegepast. Het specifieke gebruik aan boord, veelal van tijdelijke aard en lange periodes van onbruik, maakt dat dergelijke bacteriologische zuivering niet of niet eenvoudig van toepassing zal kunnen zijn. HISWA stelt voor deze Bijlage A nader te bespreken om te komen tot een beter toepasbaar certificatiemethodiek, rekening houdend met het gebruik aan boord van pleziervaartuigen.

HISWA kan zich echter niet vinden in de bijbehorende toelichting.

Het lozen van (ongezuiverd) toiletwater is sinds 2009 verboden. In de jaren voor en juist na de invoering van het Lozingenverbod in 2009 is er een campagne gevoerd, namens de ministeries (V&W en VROM), de watersportersorganisaties (Watersportverbond en ANWB), de provincies (IPO) en de milieubeweging (Waterpakt en Reinwater). Deze gezamenlijke campagne is doorgezet tot 2011. Daarna is regionaal aandacht gegeven aan dit verbod.

In de Toelichting wordt gemeld dat ontvangst installaties weinig worden gebruikt. Dat kan HISWA bevestigen. Het landelijk systeem van innamepunten, gedeeltelijk betaald met subsidiegelden, maar vooral gefinancierd door de sector, is voldoende dekkend ten opzichte van het huidige gebruik.

HISWA bestrijdt het idee dat er sprake is van een algemeen landelijk gezondheidsrisico in zwemwatergebieden. De in de Toelichting gemaakte koppeling tussen vaarwater-voor-pleziervaart en zwemwater is niet steekhoudend. Uit metingen is gebleken dat het vaarwater niet aan de zwemwater-eisen voldoet als er sprake is van grote nautische evenementen bij afmeergelegenheden waar onvoldoende sanitaire voorzieningen zijn. Op andere wateren, verreweg het grootste deel, is er geen sprake van enige overschrijding van de zwemwater-eisen.

De stichting KMKV, uitvoerder van de Blauwe Vlag (milieucertificaat jachthavens en stranden) maakte begin 2019 bekend dat sanitaire voorzieningen in jachthavens nadrukkelijk vaker worden gebruikt dan voorheen. HISWA kan bevestigen dat havens in de sanitaire voorzieningen hebben geïnvesteerd. Uit metingen is gebleken dat er geen verhoogde concentraties zijn aangetroffen van de in deze wijziging bedoelde bacteriën in jachthavens met sanitaire voorzieningen.

Daarmee ligt het voor de hand dat er bij afmeergelegenheden als kleine (vrijgestelde) havens en passantenhavens betere sanitaire voorzieningen worden geïnstalleerd, teneinde de zwemwater kwaliteit ter plaatse te kunnen behouden.

De vaak aangebrachte vuilwatertank in pleziervaartuigen worden onvoldoende gebruikt, danwel deze worden niet geleegd bij een innamepunt. Klaarblijkelijk is er weerstand bij de watersporter tegen het gebruik van een vuilwatertank. Deze weerstand en de redenen hiervoor worden in de toelichting kernachtig benoemd, maar zijn naar ons inzicht in dit proces juist cruciaal.

Tegen de achtergrond dat de gemiddeld pleziervaartuig ouder is dan 39 jaar, en de gemiddelde lengte minder dan 10 meter is, blijkt het inbouwen van een technisch goede vuilwatertank en -installatie in een bestaand vaartuig geen sinecure. Hierin verschilt de watersport van andere sectoren. Veelal leiden vuilwaterinstallaties tot geuroverlast en technische problemen aan boord.

Daarnaast is de mededeling van de stichting KMKV te verklaren uit het feit dat het gebruik van het toilet aan boord meestal zo veel als mogelijk beperkt blijft, zeker voor fecalïen. Enerzijds omdat op een vaartuig van gemiddelde lengte de ruimte zeer beperkt is, anderzijds doordat de ventilatie onvoldoende is door de rompvorm en eisen aan waterdichtheid. Als een toilet aan boord wordt gebruikt dan veelal voor urineren. En juist deze stoffen zijn niet meegenomen in de eisen voor zuivering.

Kortom, HISWA zet vraagtekens de noodzaak van het algemeen geldende lozingenverbod in alle vaarwateren. Het lozingenverbod is beter te begrijpen op door pleziervaart druk bevaren wateren die onvoldoende doorstroming hebben.

Het nu voorliggende verruimen van het bestaande lozingenverbod geeft de sector voldoende ruimte om zuiveringssystemen te ontwikkelen. HISWA verwacht dat er systemen kunnen worden ontwikkeld waarmee de sector eenvoudig kan voldoen aan de eigen wens om emissieloos te kunnen recreëren. Deze wens is in diverse gremia geuit. Met betaalbare technische voorzieningen aan boord van pleziervaartuigen zal de sector deze emissie kunnen reduceren.

Naar de mening van HISWA is de voorgestelde mogelijkheid om aan boord te kunnen binnentreden buiten proportie. Schending van huisvrede om emissie van fecalïen te voorkomen staat niet in verhouding tot elkaar.

Het voorgestelde systeem van verzegeling is niet alleen overbodig als, zoals bovenstaand betoogd, er voldoende goede en betaalbare zuiveringssystemen op de markt beschikbaar zijn. Het handhavingssysteem is onnodig complex en, dientengevolge, kostbaar.

Deze kosten vloeien voort uit de applicatie. Allereerst zal aan boord een afsluiter te verzegelen moeten zijn, veelal zal daartoe een afsluiter geschikt moeten worden gemaakt of geheel vervangen moeten worden. Daarna zal 'iemand' de zegel moeten aanbrengen, waarbij arbeid en materiaal vergoed moet worden. Voor vaartuigen die af en aan op zee varen, zijn deze kosten bij vrijwel elke tocht aan de orde, immers tijdens een tocht op zee is lozen toegestaan en noodzakelijk omdat de capaciteit van de vuilwatertank beperkt is. Hoe pleziervaartuigen vanuit ons omringende landen met deze eis moeten omgaan is niet nader uitgewerkt en staat het vrije verkeer van goederen in de EU in de weg.

Ook heeft verzegeling alleen nut als er daadwerkelijk handhaving plaatsvindt. Het is HISWA niet gebleken dat waterbeheerders de voorliggende overschrijding van de zwemwater-eisen

door pleziervaartuigen voldoende ernstig achten om de handhaving daadwerkelijk uit te gaan voeren, anders dan op enkele lokale plaatsen.

De in de Toelichting genoemde verwijzing naar een systeem in de VS bevat een omissie, in de VS wordt een afsluiter uitsluitend geborgd en niet verzegeld.

Tenslotte roepen wij de minister op om voor de pleziervaart geen uitzondering te maken. Als de minister de verontreiniging van oppervlaktewater door fecalïen een probleem acht, dan zijn de fecalïen vanaf een beroepsvaartuig evenzeer vervuilend als vanaf een pleziervaartuig.

Er is in een aantal rapporten een schatting gedaan naar de verhouding tussen de hoeveelheid fecalïen vanaf beroepsvaartuigen en pleziervaartuigen. Deze cijfers zijn, naar de mening van HISWA, niet reëel. De vergelijking gaat uit van veronderstellingen van het gebruik van het toilet aan boord van pleziervaartuigen die niet aansluiten bij de praktijk. De binnenvaart, passagiersvaart, zeilende chartervaart en pleziervaart dient bij dergelijke vergelijkingen op zijn merites beoordeeld te worden.
