

Voor de goede orde: ik ben de eigenaar van een motorjacht van 11.30 meter. Voorzien van een vuilwatertank. En met een (meestal afgesloten) onderwater afvoer en een afvoerpunt voor afgifte installaties. Ik vaar circa 25% op zee, 25% op de waddenzee en 50% op binnenwater.

Als het maar even kan geef ik af bij afgifte punten. 11 jaar ervaring hebben me geleerd dat afgiftepunten vaker niet dan wel werken en bovendien zeer frekvent niet bereikbaar zijn omdat er een schip voor ligt.

Van handhaving heb ik in 11 jaar niets gemerkt. Ik ben 3 maal gecontroleerd (alles perfect in orde); maar uitsluitend in het buitenland (Duitsland en België). Hoe denkt de Nederlandse overheid ruim 20.000 pleziervaartuigen te gaan controleren en handhaven als ze nu niet in staat is om 5.000 binnenvaartschepen afdoende te controleren en handhaven?

Er zijn in Nederland ruim 20.000 pleziervaartuigen. Die varen gemiddeld 100 uur. Ofwel 2 miljoen vaaruren door pleziervaartuigen.

Er zijn in Nederland ruim 7.923 binnenvaartschepen (<https://binnenvaartcijfers.nl/samenstelling-nederlandse-vloot/>). Die varen gemiddeld 2.000 uur. Ofwel 15 miljoen vaaruren door binnenvaartschepen. Daarvan zijn er 1.203 passagierschepen, meestal met 20 of meer passagiers. Binnenvaartschepen hebben veelal 4 of meer mensen aan boord. Het lozen van afvalwater hangt direct samen met het aantal vaaruren omdat recreatieschepen die in een haven liggen vrijwel uitsluitend de wal voorzieningen gebruiken. Het is niet redelijk om 16% of minder van de lozingen (recreatievaart) aan te pakken met drastische en kostbare maatregelen terwijl 84% (binnenvaart) van de lozingen ongemoeid blijft.

Ik heb er niets op tegen dat er maatregelen worden genomen om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen. Maar de maatregelen moeten effectief, rechtvaardig, proportioneel en handhaafbaar zijn.

Ze dienen dan dus te gelden voor alle vaartuigen vanaf een bepaalde maat met een watertoilet. Bijvoorbeeld vaartuigen vanaf 7 meter omdat kleinere vaartuigen evident niet voor verblijf dienen. En dan is de potentiële vervuiling te klein om drastische maatregelen te rechtvaardigen.

Voor alle vaartuigen groter dan 7 meter betekent ook voor binnenvaartschepen. Omdat die nu eenmaal permanent bewoond worden, dezelfde binnenwateren bevaren en meestal meer personen permanent huisvesten.

Effectief betekent dat alle vaartuigen in staat moeten zijn om aan de maatregelen te voldoen. Anders zullen er zonder twijfel sluiptwegen gezocht worden om de wet te omzeilen zoals dat nu ook al gebeurt. De pakkans is immers zo goed als nihil en daar verandert deze wet niets aan. En daar is een reden voor. Voor binnenvaartschepen dat er geen bruikbare afgifte installaties bestaan. Voor recreatievaart dat er weliswaar afgifte installaties bestaan. Maar deze zijn volgens eigen ervaring in 80% van de gevallen onbereikbaar (de kade wordt gebruikt als ligplaats) of buiten werking. Dat installaties niet werken komt door de gebruikte techniek. Het zijn afzuiginstallaties. De zuigpompen verpompen te veel water waardoor smering ontbreekt. Na enkele weken, ook bij intensief gebruik, raakt de installatie defect. Handhaving op bereikbaarheid en werking van de ontvangst installaties ontbreekt. Terwijl de handhaving daarvan gezien het beperkte aantal veel eenvoudiger zou zijn dan het handhaven van ruim 20.000 pleziervaartuigen. Ook recreanten van goede wil voelen zich daardoor gedwongen om te lozen. Ze doen het vervolgens, de pakkans is nihil en de zelf rechtvaardiging is meestal dat er op stromend water wordt geloosd.

Nu beschikken vrijwel alle vaartuigen met een watertoilet over een pomp. Het is onbegrijpelijk dat er geen passieve riool aansluitingen zijn in havens en aan kades waar schepen met de eigen pomp in kunnen afvoeren. Daarmee zou ook recht worden gedaan aan de verantwoordelijkheid van de overheid om te voorzien in voorzieningen waarmee

vervuiling kan worden voorkomen. Het vraagt om een uitbreiding van het rioleringsstelsel en een eenmalige investering.

Daarna kan voor niet-zeegaande schepen een verbod worden gerealiseerd en gehandhaafd.

Over boord pompen blijft toegestaan op zee. En blijft ook toegestaan in ons omringende landen. Het betekent dat wanneer schepen van zee komen en op binnenwater gaan varen de afsluiter verzegeld moet worden. Idem voor schepen die uit het buitenland komen. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Mag de schipper de verzegeling zelf aanbrengen? Hoe controleert de overheid vervolgens op welk moment de verzegeling is aangebracht? Komen er dan betaalde zegels in omloop waardoor het een kwestie van budget wordt om toch over boord te pompen?

Er is in dit wetsontwerp niets over geregeld.

Om effectief scheepsafvalstoffen te kunnen verminderen zijn goede Europese afspraken nodig. Zo bleek al in 2007 (Gerard Lommers) : “4• Afspraken over scheppen condities waaronder handhaving van scheepsafvalstoffenverdrag reëel mogelijk wordt, zijn van groot belang voor het terugdringen van emissies van MTBE/ETBE, afvalwater etc” . Er is nog niets van terecht gekomen. En zonder die afspraken zal ook deze wet ineffectief en niet-handhaafbaar blijken te zijn.

Nu kennen we al vele jaren de mogelijkheid om de kwaliteit van over boord gepompt water te meten. Dat is decennia geleden voor zeeschepen ingevoerd met Marpol.

Waarom is niet overwogen om alle schepen die afvalwater over boord kunnen pompen te verplichten over een meting te beschikken. Dat gaat tenslotte om schepen met een waarde die de investering in zo'n meting rechtvaardigt. Voor Marpol is het niet relevant of een schip op zee vaart of op binnenwater, de gestelde norm moet altijd gehaald worden. En is daarmee eenvoudig handhaafbaar. Mits internationaal of minstens Europees afgestemd en gelden voor alle schepen wordt er zo echt iets gedaan aan de kwaliteit van het water.

En dan tenslotte de optie om aan boord een installatie aan te brengen om vuil water voldoende schoon te maken. Prima oplossing mist geldend voor alle schepen. Zo'n systeem leidt altijd tot de afgifte van vaste stof, omdat de installatie immers water en vaste stof scheidt.

Daarvoor dienen vervolgens afgiftepunten te worden gerealiseerd. En moet gecontroleerd worden of de vaste stof correct wordt afgegeven. Ik zie in het ontwerp nergens dat daarin voorzien is. Is het proportioneel ? Is het handhaafbaar?

Al met al;

Dit wetsontwerp is onvoldoende doordacht

Het wetsontwerp is niet rechtvaardig

het wetsontwerp is niet proportioneel

Het wetsontwerp is niet handhaafbaar.

Graag bereid om met de betrokken partijen mee te denken over een effectieve, rechtvaardige, proportionele en handhaafbare oplossing die echt bij draagt aan schoner water.