

Zienswijze vuilwatertank in aanvulling op de zienswijze

Ik sluit mij grotendeels aan bij het standpunt van het watersportverbond inzake de wijziging Besluit Activiteiten Leefomgeving verzegeling pleziervaartuigen. Het standpunt van het Watersportverbond luidt als volgt:

Het Watersportverbond is voor schoon water en staat dan ook achter het lozingsverbod. Het verbod verkleint de kans op ziekten voor zwemmers en watersporters die in direct contact komen met het oppervlaktewater (zoals zeilers in open boten, kanoërs en boardsporters).

Maar de invoering van de verzegeling gaat te snel. Er zijn op dit moment niet voldoende vuilwater uitpompstations en van de stations die er wel zijn, staan er veel op een onhandige plek achter in de haven of ze werken niet naar behoren. Als er tientallen watersporters aan het eind van een mooi weekend terugkomen in de haven, duurt het uren voordat iedereen zijn tank heeft kunnen legen. Een zuiveringsinstallatie is nog niet op de markt.

We vragen dan ook om een overgangstermijn van minimaal vijf jaar om de infrastructuur van vuilwater uitpompstations op orde te krijgen (voldoende en goed werkende stations in havens, maar ook langs de openbare vaarweg). Daarnaast moeten er betaalbare, kleine zuiveringsinstallaties verkrijgbaar zijn. Alleen met een juiste voorbereiding en kwantitatief en kwalitatief voldoende infrastructuur van uitpompstations, zal er acceptatie van de regels komen.

Maar ik wil toch ook het standpunt van het watersportverbond aanvullen en nuanceren, zie onderstaande tekst.

Het verzegelen van de vuilwatertank is contra productief en levert alleen maar problemen en kosten op, niet alleen voor individuele booteigenaren en het controleapparaat, maar ook voor het milieu.

Om dit duidelijk te maken het volgende.

Rond 1930 werd het riool in Amsterdam aangelegd, maar zelfs na de tweede wereldoorlog kwam de straattonnetjesschepper nog in de Jordaan langs. Het is in Nederland nog maar 60/70 jaar geleden dat de laatste tonnetjes niet meer gebruikt hoefden te worden.

Als het tonnetje vol was werd er in de tuin of elders gepoept en geplast, zelfs op straat. Op plaatsen waar geen riolering was waren er beerputten. Als deze verzadigd raakten werd er een nieuwe gegraven of werd de inhoud opgepompt en afgevoerd of diende als milieuvriendelijke mest voor de tuin. Op veel plaatsen werd het rioolwater gewoon in het oppervlaktewater geloosd. De flats konden eigenlijk pas gebouwd worden toen er een deugdelijk rioleringssysteem kwam.

De huidige kenmerken thuis zijn dat water en toiletafvoer zich dit bij elkaar bevinden en de hygiëne enorm verbeterd is.

Plezierboten varen gedurende een beperkte periode van het jaar. Het aantal vaardagen is maximaal zo'n twee maanden voor de veelgebruikers, en voor een zeer beperkt aantal nog wat langer. Voor de werkende mens met een vakantie van 4 weken, weekeinden en feestdagen is twee maanden op de boot al een hele prestatie en het gemiddeld aantal vaardagen hooguit een maand omdat er ook nog ligdagen zijn. Meer dan de helft van de vloot ligt gedurende het zomerseizoen onbemand in de haven.

Moelijk precies uit te rekenen, maar als gewoon ouderwets, zoals vroeger de puts (emmer aan een touw) wordt gebruikt is de belasting van het oppervlakte water met voldoende doorstroming relatief gering, zeker ten opzichte van andere vervuilers waarvan sommigen ook nog steeds chemicaliën mogen lozen. Er is dus sprake van een ongelijke niet-proportionele behandeling met betrekking tot lozing op het oppervlaktewater door de pleziervaart.

Neem niet weg dat lozen ook al is het afbreekbaar en milieuvriendelijk vermeden moet worden om lokale concentraties van met name bacteriën tegen te gaan. De vuilwatertank is, evenals een watertank en ander comfort aan boord, een mooie oplossing, de puts hoeft alleen maar gebruikt worden om buitenwater te gebruiken zodat het dek geschrobd kan worden.

Comfort

In de loop der jaren zijn de voorzieningen die thuis gebruikt worden zoals het toilet en zelfs douches op de wat grotere boten, normaal geworden.

Maar wat gebeurt er als de vuilwatertank vol is. Een boot is geen auto. In havens spelen wind en stromingen ook een rol. Een boot verplaatsen naar een pompstation kost tijd en moeite en er is altijd risico van schade bij het aanleggen.

Maar boten tanken ook water. Bijna overal in jachthavens kan water getankt worden **zonder de boot te hoeven verplaatsen**, en dat doet iedereen die een watertank aan boord heeft.

Daarom zouden (jacht-)havens, of overal waar een watertappunt is voor boten een vuilwaterretourleidingen aangelegd moeten worden, zodat net als thuis toiletafvoer en watervoorziening complementair zijn en de boot niet verplaatst hoeft te worden. Dit heeft consequenties voor de (jacht-) havens, investeringen en liggelden.

Er is dan geen enkele reden meer om de vuilwatertank ongezien te lozen.

Effect verzegelen en gedrag

Als de vuilwatertank niet geloosd kan worden omdat de primaire vuilwatervoorziening in havens niet goed geregeld is, ontstaat de noodzaak voor de bemensing van een plezierboot daarvoor een oplossing te vinden. De puts is daarbij het handigst. Met een slaapdrongen hoofd 's nachts van een boot afklimmen, over andere boten heen klimmen zoals bijvoorbeeld op Terschelling vaak het geval is om de voorziening aan de wal te gebruiken, zal niet de voorkeur hebben van de goedwillende mens. Dus weer ouderwets op de puts, of erger een plastic zakje in het bestaande toilet leggen en ongezien overboord gooien. Naast de op de vuilwatertank aangesloten toiletvoorziening ook nog een zelfcomposteerbare toiletvoorziening er op na houden zal ook niet direct gebeuren, al is het alleen maar vanwege de beperkte ruimte.

Een flink deel van de vaak wat grotere jachten gaat naar het buitenland. Soms, bijvoorbeeld bij een dieseltank is er een vuilwaterpomp, maar ook in de ons omringende landen en Scandinavië zijn er maar beperkte mogelijkheden vuilwater te lozen, waardoor of het boordtoilet niet meer te gebruiken is, en de puts weer in beeld komt of de verzegeling moet worden verbroken als de tank vol is. En wat dan bij terugkomst in Nederland. Komen er dan dag- en nacht kantoren bij alle grensoverschrijdende waterwegen om de tank opnieuw te laten verzegelen?

Het gemakkelijkst is gewoon maar weer op de puts te gaan bij kortdurende grensoverschrijdingen. Of de tank leegpompen naar het buitenwater via de uitzuigopening zodat de verzegeling niet verbroken hoeft te worden. Een jacht heeft altijd al een aantal pompen aan boord voor verschillende functies.

Beprijzing en gedrag

Vuilwater lozen zou of gratis, afhankelijk van het beleid in de haven, of niet duurder mogen worden dan het innemen van water.

Als de inname van vuilwater teveel geld gaat kosten is dat een prikkel om dit maar na te laten en te kiezen voor de alternatieve oplossingen zoals geschetst.

Dat kun je zien als het gaat om het tanken van brandstof. Als de brandstofprijs in havens dubbeltjes duurder zijn dan langs de weg wordt er met tankjes gesjouwd. Met tankjes sjouwen en per ongeluk brandstof knoeien bij het overgieten is iets wat je niet moet willen, maar wat wel gebeurt. In dit geval weegt de portemonnee zwaarder dan het comfort langs een kade in één keer de tanks te vullen.

Conclusie:

- 1. Verzegelen van vuilwatertanks is de manier om ongewenst gedrag uit te lokken als aan de primaire voorwaarden, waterinnamepunten gecombineerd met vuilwater-retourleidingen niet voldaan is en is een niet proportionele maatregel ten opzichte van andere vervuilingsbronnen**
- 2. Als aan de primaire voorwaarden voldaan is, is er geen reden, geen prikkel om vuilwater illegaal te lozen en is verzegeling en wat daarmee samenhangt qua uitvoering en controle overbodig**

Hoogachtend,
Kees van Ee,

keesvanee@gmail.com

Chopinlaan 32
9402SC Assen
M 06 34963157