

# Aanvulling Wijziging Bal verzegeling pleziervaartuigen – versie II

Ik heb mijn opmerkingen in 2 delen gesplitst:

## Principieel

- Voor het controleren van de verzegeling wordt de wet aangepast zodat pleziervaarthouders toegang moeten verschaffen voor toezichthouders in het privédomein. Dit is een buitenproportionele maatregel voor het controleren van een verzegeling. Het is een schending van artikel 10 van de Grondwet.
- Wie worden de toezichthouders en wat worden hun bevoegdheden?
- Het is wederom een uiting van politici en overheid waarbij iedere burger in principe verdacht wordt van fraude en waardoor men niet creatiever is dan zaken verbieden (zie toeslagenaffaire). Een voormalig politicus noemde dit “gestapeld wantrouwen”;
- Een pleziervaartschip heeft een laag vaardagenpercentage in relatie tot binnenvaartschepen. Voor binnenvaartschepen gelden geen regels op dit gebied.
- De regeling is buitenproportioneel negatief voor pleziervaartuigen die zwaar worden getroffen terwijl de beroepsvaart (behalve passagiersschepen > 50 passagiers) volledig zonder enige regels mogen lozen, op hetzelfde water;
- Op de Brielsche Maas (Brielse meer) zijn de afgelopen 10 jaar alle openbare toiletvoorzieningen voor pleziervaartuigen buiten werking gesteld (de toegangsdeuren zijn dichtgeschroefd). De overheid (recreatieschap) heeft meegewerkt aan het vergroten van de lozingen door pleziervaartuigen.
- In uw IAK wordt de verbetering van waterkwaliteit genoemd omdat er minder lozingen plaats vinden. De laatste waterkwaliteitswaarschuwing op het Brielse meer werd veroorzaakt door vogelfecaliën op een plaats waar geen pleziervaartuigen kunnen komen.
- In uw IAK wordt ook het volgende gesteld:  
<quote>“Gevolgen voor milieu:  
*De microbiologische waterkwaliteit zal naar verwachting verbeteren door de vermindering van ongezuiverde lozingen die als gevolg van het ontwerpbesluit verwacht wordt*” </unquote>. U gebruikt de frase “naar verwachting”. Dit is niet concreet. Dat kan niet gezien worden als een onderbouwing van deze aanpassing.
- In de IAK staat dat de regeling al bestaat sinds 2010. Er is geen aandacht voor geweest van welke actor dan ook in dit spectrum. Ik heb niet gelezen over ontwikkelingen op dit vlak.
- In de IAK wordt een verbetering van de zwemwaterkwaliteit “verwacht”. In het IAK wordt dit niet onderbouwd met verwijzingen naar meetrapportages. De belangrijkste vraag: is er een aantoonbare relatie tussen aanwezige microbiologie en aanwezige plezier vaartuigen? Aannames zijn geen “aantoonbare relatie”.








## Praktische bezwaren

- Om onduidelijke redenen is de pleziervaart uit het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart gehaald en ondergebracht in de “Wijziging Bal verzegeling pleziervaartuigen”. Het Scheepsafvalstoffenbesluit sluit de pleziervaart niet uit.
- Artikel 76, stelt eisen aan het verwerken van afvalwater van passagiersschepen met meer dan 50 passagiers. Volgens artikel 77, lid 1 zijn alle andere schepen vrijgesteld van behandeling van afvalwater en mag worden geloosd op oppervlaktewater. Het lijkt of er specifiek is gezocht naar een uitzondering om de pleziervaart apart te beperken in hun lozing.
- In wezen zijn er meerdere soorten van lozingen op het oppervlaktewater:
  - Landgebonden installaties die hun afvalwaterwater behandelen met een IBA die voldoet aan NEN-EN 12566-1. Deze is, qua grootte vergelijkbaar met pleziervaartuigen. Met dien verstande dat de NEN-EN12566-1 werkt met vervuilingseenheden en het afvalstoffenverdrag in aantallen personen.

- Volgens het ROSR, artikel 14a (passagiersschepen) moet het te lozen afvalwater voldoen aan:
  - Biochemische zuurstofbehoefte (BZB5) ISO 5815-1 40 (1) en 25 mg/l (2) en 5815-2 : 2003)
  - Chemische zuurstofbehoefte (CZB)2) ISO 6060 : 1989 180 (1) 125 mg/l (2)
  - Totaal organisch gebonden koolstof (TOC) EN 1484 : 1997)
- Voor commerciële (vrachtberoepsvaartuigen etc.) zijn er geen eisen opgesteld;
- Voor dagpassagiersschepen zijn er geen eisen gesteld;
- Voor passagiersschepen met minder dan 50 passagiers zijn er geen eisen gesteld;
- Voor pleziervaart wordt een volledige lozingsverbod ingesteld.

Deze werkwijze leidt tot een buitenproportionele, in vergelijking tot andere scheepstypen, negatieve uitzonderingspositie voor de pleziervaart en rechtsongelijkheid. Er zijn verschillende regels voor verschillende typen lozingen;

- Pleziervaartuigen hebben een breed vaargebied binnen Nederland lopend vanaf de grote rivieren tot de kleinste vaarwaters. Het wordt betwijfeld of de verzegeling van pleziervaartuigen een verbetering van waterkwaliteit zal opleveren.
- CEMT klassen. Onderstaande tabel komt uit het document “Richtlijnen Vaarwegen 2020”. Deze klassen geven de groottes van schepen aan. Zelfs als op een klasse 1 vaarweg één schip per dag passeert zal de invloed op het water groter zijn dan lozing van afvalwater van eventuele pleziervaartuigen.
  - Op deze vaarwegen en kleinere komt men ook passagiersschepen tegen met minder dan 50 passagiers (fietsvakanties) die zonder beperking mogen lozen.

	Type de voies navigables Type of Inland waterways	Classe de voies navigables Classes of navigables waterways	Automoteurs et chalands Motor vessels and barges				Convois poussés Pushed convoys				Hauteur minimale sous les ponts Minimum height under bridges		
			Type de bateaux: caractéristiques générales Type of vessel: générales characteristics				Type de convoi- Caractéristiques générales Type of convoy- Générales characteristics						
			Dénomination Designation	Longueur Length	Largeur Beam	Tirant d'eau Draught	Tonnage Tonnage	Longueur Length	Largeur Beam	Tirant d'eau Draught		Tonnage	
D/INTERET REGIONAL	OF REGIONAL IMPORTANCE		m	m	m	t	m	m	m	t	m		
		I	Péniche Barge	38.50	5.05	1.80-2.20	250-400					4.00	
		II	Kast-Caminois Campine-Barge	50-55	6.60	2.50	4.00-650					4.00-5.00	
D/INTERET INTERNATIONAL	OF INTERNATIONAL IMPORTANCE	III	Gustav Koening's	67-80	8.20	2.50	650-1000					4.00-5.00	
		IV	Johan Welker	80-85	9.50	2.50	1000-1500		85	9.50	2.50-2.80	1250-1450	5.25/or 7.00
		Va	Grand bateaux Rhénans/Large Rhine Vessels	95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		95-110	11.40	2.50-4.50	1600-3000	5.25/or 7.00/or 9.10
		Vb							172-185	11.40	2.50-4.50	3200-6000	
		Vla							95-110	22.80	2.50-4.50	3200-6000	7.10/or 9.10
		Vtb		140	15.00	3.90			185-195	22.80	2.50-4.50	6400-12000	7.10/or 9.10
		Vlc							270-280 193-200	22.80 33.00-34.20	2.50-4.50 2.50-4.50	9600-18000	9.10
VII							285 195	33.00 34.20	2.50-4.50	14500-27000	9.10		

- Min of meer vergelijkbaar met pleziervaartuigen zijn dagpassagiersschepen deze komen ook in vaargebieden waar pleziervaart zich ophoudt hebben een vergelijkbaar vaardagenpercentage ( in voorjaar en zomer). Met dien verstande dat het aantal personen op een dagpassagiersschip vele malen groter is dan op een pleziervaartuig.
- In jachthavens zijn geen of nauwelijks werkende installaties aanwezig om tanks leeg te maken.
- Hoe gaan we om met pleziervaartschepen die naar het buitenland gaan en /of buitengaats varen. In de ons omringende landen zijn deze eisen niet van toepassing.

## **Vervolg**

1. De regeling zoals die nu is moet worden ingetrokken en nogmaals worden ingediend
  - Als er regels zijn die voor alle lozingen gelijkelijk van toepassing zijn.
  - Tevens wordt in de IAK “naar verwachting” meerdere malen genoemd. Naar verwachting is een subjectief begrip.
2. De regeling kan pas worden ingevoerd als er regels zijn voor alle andere schepen met nadruk op dagpassagiersschepen en passagiersschepen met minder dan 50 passagiers.
3. De verzegeling wordt gekoppeld aan de CEMT vaarwegklasse. De verzegeling wordt enkel van toepassing op niet CEMT gekwalificeerde vaarwegen en pas na invoering van regels voor de genoemde schepen in punt 2.
4. Men kan overwegen elektrisch aangedreven vermaaltoiletten te laten installeren op pleziervaartuigen die nu een handmatige lozingsvoorziening hebben. Daarmee wordt de lozing verdund in het oppervlaktewater gebracht. Nadere regels worden gesteld zodra aan de condities in punt 2 is voldaan.