

Bezwaren wijziging Bal pleziervaartuigen

In de toelichting op de regeling staat: "Voor veel eigenaren van pleziervaartuigen heeft een installatie waarbij het toiletwater aan boord wordt gezuiverd en vervolgens wordt geloosd, wel de voorkeur boven een opvangtank."

De omvang van de installatie en de bijbehorende onderhouds- (en keurings?-)kosten zijn echter nu nog zodanig dat zo'n installatie momenteel niet haalbaar en betaalbaar is voor een normaal pleziervaartuig, voor zover al een geschikte installatie bestaat (zie: <https://www.waterforum.net/ienw-zoekt-ontwikkelaars-waterzuiveringsinstallaties-pleziervaartuigen/>)

Met die zin wordt wel de indruk gewekt dat zo'n zuiveringsinstallatie aan boord een mogelijkheid is, en dat de verzegeling een alternatief is. Zo ligt het dus niet. In de praktijk zal verzegeling de enige mogelijkheid zijn. Daarmee wordt het belang van de bezwaren tegen verzegeling dus vergroot, omdat er geen praktisch alternatief bestaat.

Er zijn enkele belangrijke bezwaren tegen de regeling:

Bezwaar (1): de regeling vormt de facto een uitbreiding van het verbod tot lozing

En uit de toelichting (onder Uitzonderingen) is duidelijk dat het de bedoeling is dat lozing van spoelwater en urine wel is toegestaan. De vastlegging in de regelgeving heeft hiervoor vereist dat dat dan via een afzonderlijke inrichting zou moeten, wat het voor de meeste pleziervaartuigen tot een draak maakt, maar de bedoeling is dat het wel mag.

Sommige boordtoiletten hebben hiervoor afzonderlijke standen, waarbij lozing van urine en spoelwater naar buiten kan en lozing van fecaliën naar de tank. Als de gebruiker zich dus netjes aan de bedoeling houdt, is er niets aan de hand. Omdat de tank vaak beperkt van inhoud is, is het essentieel dat deze functie van lozing van urine en spoelwater bij verzegeling bruikbaar blijft. De regeling maakt niet duidelijk op welke wijze dit kan.

Integrale verzegeling (waarbij dus naast fecaliën ook urine en spoelwater in de verzegelde tank komen) is dus niet alleen een maatregel voor betere handhaving maar ook een wezenlijke uitbreiding en in de praktijk een zeer aanzienlijke verdere beperking van lozing. Plassen kan dan in een puts die je overboord leegt, maar niet meer netjes door het toilet. Na spoelen van een leiding is niet meer mogelijk (noodzakelijk bij gebruik op zout water, omdat anders de slangen dichtkoeken).

De voorgestelde regeling is daarmee onhanteerbaar.

Bezwaar (2): over de uitwerking van de regeling zijn nog niet voldoende bekend

Het wetsvoorstel geeft aan dat de regels bij "ministeriële regeling" zullen worden vastgesteld. In de toelichting staat: "Hiertoe zal de eigenaar van het pleziervaartuig een daartoe verstrekt zegel moeten verkrijgen en ervoor zorg dragen dat het zegel wordt aangebracht. Doordat hij het zelf kan aanbrengen, zijn de kosten van die handeling minimaal."

Wat wordt bedoeld met minimaal? Gratis toch?

Verder is het noodzakelijk dat het zegel overal en ten alle tijden kan worden verkregen. Dit is met name voor zeegaande scheepvaart van belang. Immers het tijdstip van aankomst aan oppervlaktewater (binnenwater) is niet goed voorspelbaar en afhankelijk van wind, getij en andere omstandigheden en daarmee onvoorspelbaar.

Een zegel met een meldprocedure per internet zou een oplossing kunnen zijn, maar het is duidelijk dat de invoering van de maatregel daarvan afhankelijk moet zijn.

Bezwaar (3): maatregelen moeten proportioneel en selectief zijn.

In de memorie van toelichting ontbreekt een onderbouwing waarom nu juist de pleziervaart, een relatief kleine vervuiler, aan deze hinderlijke regels moet worden onderworpen in verhouding tot het effect op de totale vervuilende belasting van het oppervlaktewater (bijvoorbeeld door lozingen en natuurlijke fecaliën van vogels dieren en vissen).

Bovendien zijn er grote gebieden oppervlaktewater waar de maatregel helemaal niet nodig is en waarvoor een uitzondering op deze plicht gemaakt zou moeten worden: daartoe behoren in ieder geval: IJsselmeer, Waddenzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeearmen.

Daarnaast valt te constateren dat met de invoering van de huidige regeling watersportverenigingen en havens enorm hebben geïnvesteerd in zowel afzuig-/afvoerinstallaties als in modernisering / uitbreiding van sanitaire voorzieningen. Het gevolg hiervan is dat de recreatieve vaarder zich niet alleen enorm bewust is van de noodzaak het oppervlaktewater schoon te houden maar nu ook daadwerkelijk beschikt over goed onderhouden, goed toegankelijke sanitaire voorzieningen.

In aanvulling op bovenstaande moet rekening gehouden worden met de relatief geringe mate van lozingen als gevolg van de beperkte gebruikszwaarte van pleziervaartuigen. Immers, het vaarseizoen beslaat effectief 5 maanden (mei t/m september), zijnde 20 weken. Daarmee dus eigenlijk 20 weekenden per schip, is 40 dagen. Van die weekenden wordt gemiddeld $\frac{2}{3} = 26$ dagen aan boord vertoefd. In de praktijk doen opvarenden 's morgens in de ochtendroutine hun sanitaire stop in de voorzieningen op de haven en gebruiken daarmee de boordtoiletten verder op de dag NIET voor lozen van 'vaste bestanddelen'. Dezelfde routine vindt plaats in de gemiddeld 3 vakantieweken aan boord die in deze zomerperiode vallen. Voortkomend uit deze berekening kan worden vastgesteld dat de lozing van 'vaste bestanddelen' al minimaal is en derhalve de voorgestelde extra maatregelen (verzegelen) ten opzichte van de te behalen winst in lozingsbeperking buitenproportioneel zijn.