

Reactie Nederlandse Jachtbouw Industrie op de voorgestelde wijziging BAL in verband met vuilwaterlozingen door pleziervaartuigen d.d. 30 juni 2021

1. Inleiding

NJI zijnde een branchegroep van ondernemersorganisatie Koninklijke Metalunie heeft kennis genomen van de door de 2^e Kamer aangenomen motie van D66 op 26 november 2018. In deze motie is aan de – toenmalige – minister verzocht – verwijzend naar een procedure in de Verenigde Staten – de verzegeling van de buiten waterafvoer van vuilwatertanks van pleziervaartuigen in wetgeving te verankeren. De minister heeft aan de Tweede Kamer te kennen gegeven genoemde motie gehoor te zullen uitvoeren. In het kader hiervan is in een eerder stadium invulling gegeven aan de in het tweede lid van artikel 3.9 Blbi geboden mogelijkheid om toiletwater uit pleziervaartuigen na zuivering te lozen, waarbij moet worden aangetekend dat de in het Blbi bedoelde gecertificeerde zuiverings-/ontsmettingssystemen tot op heden niet verkrijgbaar zijn. Bij deze onze visie c.q. mening op de voorgenomen verankering van deze aanvullende maatregel in het BAL.

2. Wijziging BAL in combinatie met Blbi

NJI is nog altijd positief over de voorgestelde invulling van de mogelijkheid om toiletwater gezuiverd vanuit pleziervaartuigen te mogen lozen, maar moet tot haar spijt vaststellen dat de markt hierin niet op eigen kracht heeft kunnen voorzien wat wel een essentieel uitgangspunt vormde voor de thans voorgenomen wijziging van het BAL. Genoemde wijzigingen voorzien evenmin in een oplossing om toiletwater op een verantwoorde manier te lozen c.q. af te voeren, gegeven de veelal nog steeds gebrekkige bestaande voorzieningen voor de opvang van toiletwater van recreatievaartuigen, de zogenaamde vuilwatertanks en afzuigstations in jachthavens. NJI dringt opnieuw aan op afstemming met andere EU landen over de gewenste kwaliteit voor gezuiverd toiletwater en toepassing van het gelijkheidsbeginsel met andere vaarweg gebruikers en in het bijzonder de binnenvaart en chartervaart. Dit voorkomt in onze ogen verwarring en een beleving van onrechtvaardigheid. Bovendien ontstaat hiermee een zodanig marktpotentieel dat de naar onze stellige overtuiging hoge ontwikkeling- en certificatiekosten voor betaalbare, compacte en tegen onregelmatig gebruik bestendige zuiveringssystemen kunnen worden terugverdiend.

NJI heeft daarnaast kennis genomen van het voornemen om op 1 juli 2022 een wijziging van Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) in te voeren, met als doel dat buitenboordafsluiters van toiletinstallaties aan boord van pleziervaartuigen verzegeld zullen gaan worden en hierop gebruikmakend van BOA's gericht toezicht kan worden uitgeoefend. Dit vinden wij onwenselijk en (technisch) onwerkbaar. In het vervolg van deze reactie (zienswijze) wordt dit bezwaar nader uiteengezet.

3. Belang van schoon water

NJI erkent het belang van schoon oppervlakte waterbeleid en heeft haar leden, maar ook andere stakeholders, waaronder waterbeheerders, aangespoord waar nodig adequate maatregelen te treffen. Adequate maatregelen zowel op de wal als aan boord. Watersportbeleving en daarmee ook pleziervaart valt en staat bij de aanwezigheid van schoon en gezond water en een mooie natuur. NJI stelt zich op het standpunt dat Nederlandse wetgeving ten aanzien van het lozen van afvalwater moet worden nageleefd, maar dat dit wel door alle gebruikers van open water moet worden gedaan en niet alleen vanuit de pleziervaart. Handhaving, zonder onderscheid des persoons en de aard en het gebruik van het vaartuig, vormt hierbij een onlosmakelijk element. Regelgeving daaromtrent

moet daarom fair en universeel zijn ten aanzien van alle watergebruikers . De maatregel om buitenboordkranen van toiletten te verzegelen geeft een diep wantrouwen naar de relatief kleine groep pleziervaarders waarbij andere intensieve gebruikers van het vaarwater geheel buiten spel blijven.

In de door de 2^e Kamer aangenomen motie wordt verwezen naar een procedure in de Verenigde Staten. Het is goed om op te merken, dat er in de VS sprake is van borging en niet van verzegeling, o.i. een essentieel verschil. Borging is o.i. praktischer en veiliger.

4. Kanttekeningen m.b.t. de zuivering van toiletwater (essentieel onderdeel van de wetgeving inzake het lozen van afvalwater vanaf pleziervaartuigen)

Op dit moment zijn ondanks de inmiddels bijna 2 jaar van kracht zijnde wettelijke mogelijkheid nog steeds geen zuiveringssystemen verkrijgbaar die voldoen aan de in artikel 2.28 gestelde eisen en die qua energiebehoefte, kostprijs of maatvoering geschikt zijn voor de inbouw in pleziervaartuigen. Het is evenmin te voorzien dat dergelijke toegelaten en geschikte systemen binnen afzienbare tijd beschikbaar zullen komen.

Het in de V.S. toegepaste Raritan systeem is gebaseerd op het batchgewijs (5 ltr) doorleiden van afvalwater door twee compartimenten. Toe te voegen tabletten bevatten een chloorverbinding, waarmee waarschijnlijk HClO waterstofhypochloriet wordt gevormd. Deze zorgt voor de vorming van een bacteriedodende substantie. Dit ontleedt in O₂ (zuurstof), dichloor (chloorgas) en waterstofperchloraat wat niet is toegestaan op grond van de biocide richtlijn. Wil een dergelijk in principe in pleziervaartuigen toepasbaar en betaalbaar systeem kunnen worden toegepast, zal hiervoor door het CTGB voor langere tijd ontheffing moeten worden verleend.

UV behandeling of (ultra)filtratie functioneert niet wanneer zich in het afvalwater vaste delen bevinden en ionisatie kan uitsluitend worden toegepast voor de bacteriologische zuivering van relatief schoon water. Ozon technologie vergt een dermate toevoer van energie dat het boordnet hierin niet zonder zeer kostbare en bovendien milieubelastende aanpassingen kan voorzien. Bacteriologische zuivering verdient vanuit meerderlei perspectief de voorkeur, echter de stand der ontwikkeling van dergelijke systemen maakt het nog niet mogelijk om deze qua maatvoering geschikt te maken voor inbouw op kleinere pleziervaartuigen. Ook zijn dergelijke systemen voor hun goede werking afhankelijk van een constante toevoer van zwart water, een situatie die in de pleziervaart lang niet altijd voorkomt. Toch biedt deze vorm van zuivering het meeste perspectief, mits de vraag toereikend is om deze ontwikkeling over langere tijd te stimuleren. Echter alleen vanuit de pleziervaart kan deze vraag niet worden verwacht. Hierbij speelt ook de vraag mee in hoeverre andere EU lidstaten de uitstoot van uitsluiten bacteriologisch gezuiverd afvalwater in hun oppervlakte wateren zullen accepteren.

5 Bemerkingen m.b.t. uitvoeringsmaatregelen getroffen sinds lozingsverbod van 2009

A. Verzegeling versus borging:

De wetgever heeft ingaande 1 januari 2009 alleen het lozen van toiletwater door pleziervaartuigen vastgelegd en vervolgens niet wettelijk geregeld dat in elk pleziervaartuig waar een vast toilet aanwezig is, ook een opvangtank verplicht is. Overigens geldt voor alle na 2006 op de Europese markt gebrachte nieuwe CE plichtige pleziervaartuigen met vast toilet wel de plicht om te voorzien in een opvangtank conform ISO 8099-1.

Het gevolg van deze besluitvorming is dat momenteel naar schatting 60% tot 70% van alle pleziervaartuigen nog steeds geen opvangmogelijkheid heeft geïnstalleerd, dus op open water kan lozen en dit in de praktijk ook lijkt te doen.

Verzegeling overbodig voor nieuwe schepen

NJI constateert evenwel dat de hiervoor benoemde en gewenste wettelijke verplichting automatisch van kracht geworden is in de Wet pleziervaartuigen 2016, van 23 december 2015 (Stb 2016-25). In deze wet zijn via artikel 3 de verplichtingen (essentiële eisen) van de EU-richtlijn 2013/53/EU (bijlage I) ongewijzigd overgenomen. In de essentiële eisen waarnaar in de wet wordt verwezen, is onder punt 5.8 van de richtlijn het volgende bepaald:

‘Elk in een pleziervaartuig gemonteerd toilet mag uitsluitend worden aangesloten op een opvangtank of waterzuiveringssysteem’. Bovendien moeten door de romp aangelegde afvoerbuizen voor menselijk afval voorzien zijn van kleppen die in de gesloten stand kunnen worden geborgd (zoals ook bedoeld in de aangenomen motie van D66).

Dit betekent dat feitelijk in de Wet pleziervaartuigen 2016 al wettelijk is geregeld dat voor elk hieronder vallend pleziervaartuig, dat de buitenafvoer in gesloten stand geborgd moet kunnen worden. Kortom de wetgeving is op dit onderwerp al goed geregeld voor nieuw op de markt gebrachte pleziervaartuigen.

Technische bezwaren van verzegeling

NJI vreest echter dat, bij een verzegeling, het gehele systeem van vuilwatertanks en innamestations op losse schroeven komt te staan. Bij circa $\frac{3}{4}$ van alle vuilwatertanks kan een of andere vorm van verzegeling niet bij de tank zelf plaatsvinden, maar alleen bij de afsluiter in de romp van het schip. Hierdoor loop je als eigenaar van een pleziervaartuig het risico dat in de afvoerbuiz zich dan een onhygiënische kolom fecaliën ophoopt die niet verwijderd kan worden en bij langere tijd van stilliggen hard wordt. Bovendien is doorspoelen van het systeem middels aanzuigen van oppervlakte water via de lozingsopening bij een verstopping of bij langere periode van niet gebruik niet meer mogelijk zonder de verzegeling te verbreken. In die gevallen dat er een PE (kunststof) opslagtank is geplaatst, moet bovendien wanneer deze wordt leeggezogen de lozingsopening / buitenafvoer worden geopend om te vermijden dat de tank implodeert.

Belemmering van vrij verkeer tussen EU lidstaten

Tenslotte wijst NJI m.b.t. het borgen op het volgende: De EU-richtlijn 2013/53/EU vermeldt in artikel 5: “Deze richtlijn staat er niet aan in de weg dat de lidstaten bepalingen vaststellen betreffende de vaart op bepaalde wateren met het oog op de bescherming van het milieu, en van het net van waterwegen en ter bevordering van de veiligheid op die waterwegen, mits die bepalingen geen aanpassing vereisen van pleziervaartuigen die niet in overeenstemming zijn met deze richtlijn, en die bepalingen gerechtvaardigd en evenredig zijn.”

Echter in artikel 6 van dezelfde richtlijn staat dat lidstaten niet het vrije verkeer mogen belemmeren van vaartuigen die aan de eisen van deze richtlijn voldoen. Borgen van de buitenafvoeraansluiting is toegestaan, het verzegelen ervan lijkt echter in strijd met deze richtlijn. Verzegelen belemmert naar ons oordeel het vrije verkeer van schepen uit Nederland naar de overige EU-landen waar een dicht netwerk van innamestations al helemaal ontbreekt en waar bovendien lozen in vaarwegen waar ook beroepsvaart komt expliciet is toegestaan (bijv. Duitsland). Omgekeerd wordt door deze maatregel ook het vrije verkeer van (bezoekende) vaartuigen uit andere EU-landen belemmerd. Met alle economische gevolgen van dien voor het vaartoeisme in Nederland.

B. Huidige infrastructuur aan vuilwaterinzameling voldoet kwalitatief en kwantitatief niet

Toelichting kwalitatief

- a. In art. 3.26i van het Activiteitenbesluit milieubeheer zit een omissie in lid 1. In deze tekst wordt alleen als verplichting vermeld dat afvalstoffen moeten worden ingenomen. Nergens in enige wet- en regelgeving worden echter eisen gesteld aan de wijze waarop deze inname moet geschieden. Zo komt het voor dat jachthavens met emmers komen aanzetten of verwijzen naar een RVS bak waarin de vuilwatertank kan worden geleedigd. En bij schepen zonder afsluitbare verblijfsruimte loost de bemanning het menselijk afval vaak in een emmer (puts) die vervolgens in ruim open water wordt geloosd.
- c. In lid 4 van hetzelfde artikel mag voor de inzameling van zowel bilgewater als toiletwater geen aparte financiële vergoeding worden gevraagd aan de gebruikers van de vuilwatertanks, terwijl de exploitanten wel met aanzienlijke kosten te maken hebben zeker indien de pomp door havenpersoneel moet worden bediend.
- d. Havens wel beschikken over een innamestation, ervaren dat deze lang niet altijd bereikbaar is, omdat andere schepen de toegang tot het station belemmeren of deze speciale aanmeerplek als normale ligplaats zien. Het ontbreekt de havenmeester aan bevoegdheden om bij onwil van de schipper handhavend op te treden.
- f. Vanwege het opgelegde ongunstige economische model, maar ook vanwege het gebrek aan gebruik, blijken de meeste stations in Nederland tijdelijk of definitief niet meer in werking te zijn, mede omdat ze niet meer te repareren zijn wegens gebrek aan de juiste vervangingsdelen of niet bediend kunnen worden. Door de beperkte marktvraag zijn meerdere systemen van de markt gehaald. Reparatie is onaangenaam en kostbaar.

Nadere uitleg kwantitatief

- a. In art. 3.26i, lid 1 onderdeel d staat dat alleen jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen voor kajuitboten vuilwater moeten innemen, daaronder niet begrepen ligplaatsen voor pleziervaartuigen zonder afsluitbare verblijfsruimte. Dit beperkt ondanks de aanwezigheid van circa 450 innamestations in Nederland, het aantal innamemogelijkheden in veel regio's. Elke jachthaven zou moeten (kunnen) beschikken over een innamestation. Ook waterrijke gemeenten dienen op logische doorvaart en bij aanmeer locaties te voorzien in extra afzuigstations. Naar de mening van NJI is de huidige dichtheid van het netwerk niet toereikend.
- b. Daarnaast is een enkel innamestation bij een grote(re) haven vaak onvoldoende, waardoor de wachttijd bij terugkomst van een vaarweekend onaanvaardbaar groot wordt. De ervaring leert dat veel pleziervaarders na een weekend op min of meer dezelfde tijd terugkeren in de haven. Uitgaande van een behandeltime van ca. 25 minuten per schip inclusief aan- en afmeren, is het integraal leegzuigen van alle terugkerende schepen met de huidige infrastructuur geen reële optie.

C. Gelijkheidsbeginsel

NJI stelt vast dat met de voorgenomen verzegeling met name de groep, van in beginsel welwillende schippers van een pleziervaartuig met een vuilwatertank getroffen worden door de

zeer ingrijpende maatregel van kosten veroorzakende verzegeling. In onze ogen ten onterechte. Circa 95% van alle schepen op de vaarwegen in Nederland wordt ontzien, terwijl zij voor het overige in dezelfde omstandigheden verkeren. Deze grote groep betreft de pleziervaart zonder vast boordtoilet, charterschepen, de beroepsvaart en het aanzienlijk aantal pleziervaartuigen die vanuit andere (EU-)landen ons land bezoekt. Het gelijkheidsbeginsel wordt volgens NJI met voeten getreden.

D. Publiekscampagne

Sinds 1 januari 2009 geldt er een lozingsverbod voor toiletwater van pleziervaartuigen. Deze wet werd geflankeerd met een groot aantal maatregelen, waaronder publiekscampagnes als 'Toiletwater vang het op!', opgevolgd door 'Gewoon schoon, lekker fri(e)s' van de provincie Fryslân in samenwerking met recreatieschap de Marrekrite, Wetterskip Fryslân, de Friese Milieu Federatie en diverse regionale belangengroeperingen. Bedrijfsleven en consumenten organisaties, waaronder ook NJI hebben meermaals gewezen op het belang van naleving van genoemde wet uit 2009.

Ondanks deze publiekscampagnes lozen talloze vaarrecreanten nog veel te vaak hun toiletwater in het oppervlaktewater. Oorzaak van dit niet naleven ligt volgens NJI vooral opgesloten in de hiervoor opgesomde knelpunten en in het bijzonder de afwezigheid van voldoende innamepunten en sanitaire voorzieningen op de wal.

E. Handhaving

Zolang de wet uit 2009 niet door het bevoegd gezag wordt gehandhaafd, zal een bepaalde groep waterrecreanten onder verwijzing naar vrijstellingen voor charter- en beroepsvaart hun praktijk van het lozen van toiletwater op open water blijven voortzetten.

5. Conclusie en alternatief voorstel

NJI heeft hierboven in het kort weergegeven waarom de huidige wetgeving van 2009 in beginsel al voldoet. Deze wet aangevuld met de Wet Pleziervaartuigen van 2016 reikt voldoende instrumenten aan om verzegeling van in elk geval een steeds grote deel van de pleziervaartuigenvloot overbodig te maken. Verzegeling van buitenafvoeren en handhaving middels betreding zal ook naar onze verwachting tot grote weerstand onder pleziervaarders – onze klanten! – leiden. Bovendien is herhaaldelijke verzegeling bij schepen die zowel binnen als buitengaats varen en bezoekende schepen vanuit het buitenland waar andere eisen gelden lastig uitvoerbaar en zal tot hoge kosten leiden waarbij niet duidelijk is wat de omvang hiervan is en wie deze zal moeten dragen.

De aanzet om het lozen van gezuiverd toiletwater mogelijk te maken, was een positieve ontwikkeling, alleen kan de markt onder de huidige certificatiekaders in combinatie met het marktvolume naar onze overtuiging niet op eigen kracht voorzien in de gewenste zuiveringsinstallaties die bovendien geschikt zijn voor de inbouw in de doorgaans beperkte hiervoor beschikbare ruimte in pleziervaartuigen.

Om de ontwikkeling van geschikte zuiveringssystemen te stimuleren, is het noodzakelijk dat ook aan binnenvaartschepen, charterschepen en alle overige beroepsvaartuigen dezelfde lozingseisen worden opgelegd.

Het vergt zelfs bij de meest gunstige marktomstandigheden tijd voordat deze nieuwe technieken op de Nederlandse markt verkrijgbaar zullen zijn. Hier ligt weliswaar een taak voor het bedrijfsleven (brancheorganisaties en scheepbouwers), maar gegeven de beperkte omvang van de markt en de gang van zaken in het verleden, kan zij dit niet alleen. Een ontwikkelsubsidie voor kansrijke

technieken zou zeer gewenst zijn. Een toereikende overgangstermijn is noodzakelijk wil de bedoeling die achter dit besluit zit enige kans van slagen hebben. NJI pleit ervoor om deze tijd te benutten om naast de doorontwikkeling van geschikte zuiveringssystemen flankerende maatregelen te treffen. Wij denken daarbij met name aan een dekkend en bovenal toereikend netwerk van functionerende vuilwater innamestations in geheel Nederland, immers daaraan is op dit moment een grote behoefte.

NJI is als gezegd van mening dat de wet van 2009 daarnaast van toepassing moet zijn voor de passagiersvaart zonder vuilwatertank, charterschepen, de beroepsvaart, inclusief overheidsvaartuigen en de grote groep pleziervaarders uit andere EU-landen. Er mag om het draagvlak niet te ondermijnen geen groep vaarweggebruikers worden uitgesloten van de wet. En NJI pleit voor voldoende en gericht toezicht. Gedurende het gehele jaar, zowel tijdens het reguliere varen als tijdens evenementen en wedstrijden.

Alternatief voorstel

Alles afwegende stelt NJI aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor om in plaats van de verzegeling van buitenafvoeren en het ingrijpende kostenverslindende toezicht hierop, tenminste aan alle kajuitboten die op het Nederlandse binnenwater varen of willen varen een vignetplicht op te leggen naar analogie van de autobaanvignetten die in meerdere Europese landen worden toegepast. De opbrengst van dergelijke vignetten waarvan de prijs afhangt van het maximale aantal opvarenden van het betreffende schip (de vervuiler betaalt), kan naast de bekostiging van bovengenoemde ontwikkelsubsidie voor zuiveringssystemen worden aangewend voor de verdere aanleg en instandhouding van een adequate vuilwaterinname infrastructuur, het tijdens het vaarseizoen bij populaire aanmeerplaatsen beschikbaar houden van pontons waarop toiletten en een vuilwaterinname installatie aanwezig zijn inclusief de verzorging hiervan, het realiseren van openbare toiletvoorzieningen in de directe nabijheid van sluizen en bruggen en aanmeerplaatsen in populaire watersportgebieden en watersportplaatsen en last but not least de verdere verdichting van het aantal vuilwaterinnamepunten. De bereikte besparing in de handhavingskosten rechtvaardigt daarnaast een bijdrage van overheidswege in de te plegen investeringen in de wal infrastructuur.

En tarief van € 40,- per vignet per jaar, ook voor bezoekende schepen, uitgaande van 2 opvarenden per schip, zal naar onze verwachting niet als een probleem worden ervaren, wanneer daar een adequate service tegenover staat.

Tenslotte is het opstarten van een nieuwe grote bewustwordingscampagne onder watersporters, maar ook beroepsmatige gebruikers van open water, essentieel.

Nederlandse jachtbouw industrie
Nieuwegein, augustus 2021.

(*) E. coli is een bacterie die van nature voorkomt in de darmen van dieren en mensen. Daar beschermt hij tegen andere schadelijke bacteriën. Deze bacterie, die door afscheiding in ons watersysteem voorkomt, is dus zowel van menselijke als dierlijke herkomst. Bij deze laatste groep kan gedacht worden aan koeien, paarden, schapen, maar ook aan watervogels, zoals ganzen, wilde eenden en meeuwen, aldus de Universiteit van Wageningen de grootste e-coli 'vervuilers' van oppervlakte water.