

Vergaderjaar 2004–2005

25 890

Aanpak riooloverstorten

Nr. 31

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 november 2004

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van 2 september 2004 inzake het voorgenomen verbod op toiletlozingen recreatievaart (25 890, nr. 28).

De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, beantwoord bij brief van 23 november 2004.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Buijs

De griffier van de commissie,
Van der Leeden

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), Voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GL), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GL), Huizinga-Heringa (CU), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA), Samsom (PvdA), Veenendaal (VVD).
Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GL), Luchtenveld (VVD), Boelhouwer (PvdA), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Algra (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GL), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Ko'er Kaya (D66), Gerkens (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Wolfsen (PvdA), Oplaat (VVD).

1

Wordt het Plan van Aanpak Wetgevings- en Communicatietraject «lozingenverbod op toiletwater van recreatievaartuigen» Europees gecoördineerd? Geldt deze aanpak ook voor andere landen?

Neen. Het wetgevingstraject zal zoals gebruikelijk bij de EC worden genotificeerd. Wel zal het lozingenverbod noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan een aantal Europese richtlijnen, zoals de Zwemwatterrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. In een aantal andere Europese landen, zoals Denemarken, Duitsland (enkele Länder) en Finland zijn vergelijkbare lozingsverboden al van kracht of wordt gewerkt aan lozingsverboden.

2

Gelden de aangekondigde maatregelen ook voor de buitenlandse recreatievaart?

Ja. Buitenlanders die in Nederland verblijven dienen zich uiteraard aan de Nederlandse wet en regelgeving te houden. Dit geldt voor de verkeersregels op de weg en dus ook voor de regels te water.

3

Hoe wordt omgegaan met de plaatsing van mobiele toiletten en vuilwater-tanks in oude en historische schepen, gezien eventuele technische onmogelijkheden en/of rentabiliteit van de investering?

Voor de begripsbepaling van een pleziervaartuig zal worden verwezen naar de Wet pleziervaartuigen. Op grond van artikel 2 van de Wet pleziervaartuigen vallen historische schepen die voor 1950 zijn gebouwd alsmede individuele replica's van zulke schepen, indien zij hoofdzakelijke met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn aangeduid niet onder het lozingsverbod. Het lozingsverbod houdt overigens niet in dat een mobiel toilet of een vuilwatertank verplicht wordt. Indien men een schip heeft dat wel onder de begripsbepaling valt en waar deze zaken onmogelijk kunnen worden ingebouwd, bestaat natuurlijk ook de mogelijkheid van toiletgebruik aan de wal. Voor absolute noodgevallen is ook een emmer (bij voorkeur met deksel) wellicht een bruikbaar alternatief. Rentabiliteit van de investering is voor pleziervaartuigen minder relevant.

4

Waarom wordt er een onderscheid gemaakt tussen oude en nieuwe schepen? Wordt hiermee een breed draagvlak niet ondergraven? Waarom geeft de regering er de voorkeur niet aan om de regeling voor alle schepen in te laten gaan in 2009?

Inmiddels is met de koepels voor de pleziervaart afgesproken dat dit onderscheid niet in de regelgeving zal worden opgenomen. De fasering zal wel worden doorgevoerd in de vorm van een convenant, waarin zal worden afgesproken dat vanaf 2006 nieuwe pleziervaartuigen met een opvangvoorziening voor toiletwater aan boord zullen worden afgeleverd. Het is de bedoeling dit convenant tijdens de komende HISWA-tentoonstelling in februari 2005 te ondertekenen. Het lozingsverbod zal dan voor alle schepen op 1 januari 2009 van kracht worden.

5

Welke afspraken zijn met de recreatievaart gemaakt over een verbod op de lozingen van toiletwater?

Op 19 augustus 2004 is bestuurlijk overleg gevoerd met de koepels die de recreatievaart vertegenwoordigen alsmede andere betrokkenen zoals de

Unie van Waterschappen, het IPO en de Milieubeweging. Bij dit overleg ondersteunden allen het nut en de noodzaak van het onderhavige lozingsverbod.

6

Zijn er nog onderwerpen in het kader van het Plan van aanpak die nader met de recreatievaart dienen te worden overlegd?

Over detailpunten vindt nog overleg plaats in de LBOW-werkgroep «duurzame recreatievaart». Dit overleg richt zich met name op het communicatie- en voorlichtingstraject, waarbij tevens wordt gezien hoe de middelen en instrumenten (waaronder ook de tijdschriften die door de diverse organisaties worden uitgegeven) het meest effectief kunnen worden ingezet. In deze werkgroep onderkennen alle betrokkenen het belang om de overige scheepvaart en de andere diffuse bronnen van bacteriële verontreiniging ook aan te pakken.

7

Is er voldoende opvangcapaciteit voor het vuile water? Is de huidige en toekomstige capaciteit van de vuilverwerking in de havens wel voldoende om piekbelasting (zomervakantie) op te vangen?

Op dit moment is een veel gehoorde klacht van houders van opvangvoorzieningen op de wal voor huishoudelijk afvalwater vanaf pleziervaarttuigen dat deze vrijwel niet gebruikt worden omdat directe lozing op het oppervlaktewater expliciet is toegestaan. Te verwachten valt dat als door het lozingsverbod het aanbod van dit afvalwater stijgt het aantal voorzieningen zal toenemen en ook de capaciteit. Deze voorzieningen zijn meestal aangesloten op het openbaar riool, en de capaciteit van de rioleering is over het algemeen ruim voldoende. Een aantal jachthavens zal mogelijk in de toekomst bij meer aanbod wel de pompcapaciteit en het aantal aansluitpunten uitbreiden, zodat bij grote drukte meerdere boten tegelijkertijd van de afgiftevoorziening gebruik kunnen maken.

8

Zijn er in 2006 voldoende walopvangvoorzieningen voor het huishoudelijk afvalwater van pleziervaarttuigen in Nederland?

Er zijn momenteel ca. 300 afgiftevoorzieningen beschikbaar in Nederland. De ANWB heeft als bijlage bij het tijdschrift Waterkampioen een kaart gepubliceerd waarop de locatie van deze voorzieningen is aangegeven. Als gevolg van het van kracht worden van het Besluit jachthavens zal dit aantal in de toekomst naar verwachting aanzienlijk toenemen.

9

Welke bijdrage levert de lozing van toiletwater vanuit de pleziervaart landelijk gezien voor de vervuiling van het oppervlaktewater?

In het Plan van Aanpak, dat als bijlage bij de brief aan uw Kamer was gevoegd, wordt vermeld dat de bijdrage van de recreatievaart aan de totale belasting van het oppervlaktewater met zuurstofbindende stoffen en nutriënten ca. 1% bedraagt. Dit getal is echter niet relevant. Door samengaan van onderhavige lozingen zowel in plaats (recreatiewater, veelal klein water) als in tijd (met name bij mooi weer) met andere vormen van waterrecreatie zoals zwemmen is de invloed van deze lozingen op de lokale bacteriologische waterkwaliteit vele malen belangrijker. Andere bronnen van bacteriële verontreiniging zijn riooloverstorten, effluenten van rwzi's, landbouw en vogelpoep. Riooloverstorten spelen vooral een rol in periodes van hevige regenval, wanneer over het algemeen weinig wordt gezwommen. Op een mooie zomerdag op een

recreatieplas zal de invloed van de toiletwaterlozingen van de recreatievaart op de bacteriologische waterkwaliteit groot zijn. Bovendien is het gewoon vies en voor zwemmers een onprettige gedachte te zwemmen in het verdunde toiletwater van mederecreanten.

10

Er wordt aangegeven dat de pleziervaart «landelijk gezien een relatief kleine bron is voor vervuiling» maar wel degelijk van belang is voor zwemwaterkwaliteit. Kan dit nader beargumenteerd worden? Kan met concrete meetbare gegevens worden aangetoond dat met de lozingen de normen van de EU zwemwaterrichtlijn onder druk komen te staan?

Recent zijn door het RIZA metingen uitgevoerd naar de invloed van pleziervaart op de zwemwaterkwaliteit. Op de Vinkeveense plassen is in augustus en september van dit jaar de bacteriologische waterkwaliteit bepaald nabij concentratieplaatsen van pleziervaartuigen. In het betreffende gebied (waar ook wordt gezwommen) blijken de lozingen van de recreatievaart sterk bepalend voor de bacteriologische waterkwaliteit. Voor E. coli lagen de gemeten waarden (n=6) in de range 180 – 3000 kve/100 ml. De geometrische gemiddelde waarde voor E.coli bedraagt 700 kve/100 ml; het rekenkundig gemiddelde 1100 kve/100 ml. De voorgestelde norm voor veilig zwemwater volgens de nieuwe EU-zwemwaterrichtlijn voor E. coli is 500 kve/100 ml (gebaseerd op 95-percentiel). De norm als 95-percentiel houdt in dat 95% van de gemeten waarden onder de norm moeten liggen en slechts 5% het normgetal mag overschrijden. De EU-norm wordt hier dus zwaar overschreden. De resultaten van dit onderzoek zullen op korte termijn in de LBOW-werkgroep «duurzame recreatievaart» worden besproken. In het hier als voorbeeld aangehaalde gebied spelen overige bronnen nauwelijks een rol. In andere gebieden zal dit wellicht wel het geval zijn. In dat kader zal ook de sanering van de overige bronnen (riooloverstorten, effluenten van rwzi's en overige scheepvaart) de komende jaren aanzienlijke inspanningen vragen.

11

Weegt de investering in toiletvoorzieningen op deze pleziervaartuigen op tegen het beoogde milieurendement?

Het gaat hier om pleziervaart, een luxe activiteit, tegenover hygiëne en volksgezondheid. De kosten van inbouw van een vuilwatertank of mobiel toilet zijn in relatie tot de totale kosten van de desbetreffende vaartuigen gering. Een economische afweging van investering versus rendement slaat dan ook in alle gevallen door naar het milieurendement.

12

Welke juridische belemmeringen worden verwacht voor een in te stellen verbod op toiletwaterlozingen bij (recreatieve) schepen zoals de chartervaart, bruine vloot, rondvaart- en partyboten?

Hier worden geen juridische belemmeringen verwacht. Wel is het zo dat het Besluit Lozingen van afvalwater uit huishoudens, waarin de beëindiging van de uitzondering voor pleziervaartuigen van het algemeen lozingsverbod Wvo zal worden gerealiseerd, niet ziet op bedrijfsmatige activiteiten. Een analoog verbod voor de bedrijfsmatige pleziervaart zal naar verwachting worden opgenomen in het toekomstige Besluit niet-inrichtingen, waarin lozingen uit bedrijfsmatige activiteiten die niet onder het begrip inrichting vallen, zullen worden geregeld. Deze amvb is aangekondigd in het Meerjarenprogramma Herijking van de VROM-regelgeving.

13

Op welke gronden verlenen provincies subsidies voor de inbouw van een vuilwatertank voor recreatieve booteigenaren? Kunt u aangeven onder welk oormerk een eventuele uniforme regeling voor deze subsidies gaat gelden en hoe deze regeling bijdraagt aan het principe «de vervuiler betaalt»?

Tussen de provinciale subsidieprogramma's voor de inbouw van een vuilwatertank bestaan grote verschillen, zowel in de voorwaarden als de subsidiebedragen. Aan het IPO is gevraagd te bezien of tot een uniforme regeling kan worden gekomen. Het IPO zal dit onderzoeken. Het is niet bekend in hoeverre de onderscheiden provincies bij deze subsidie-regelingen het principe «de vervuiler betaalt» in overweging hebben genomen.

14

Wat is mogelijk de financiële bijdrage van de overheid voor inbouw van een vuilwatertank bij een pleziervaartuig?

De Rijksoverheid heeft in een eerder stadium al kenbaar gemaakt dat zij niet zal voorzien in een landelijke financiële bijdrage voor booteigenaren die op vrijwillige basis overgaan tot het inbouwen van een vuilwater-opvangsysteem. De overheid beroept zich hierbij op het principe «de vervuiler betaalt». Wel heeft de overheid de afgelopen jaren subsidie beschikbaar gesteld voor de realisatie van een basisnetwerk van opvangvoorzieningen op de wal voor afvalwater van pleziervaartuigen. Voor bedrijfsmatige pleziervaart (chartervaart en verhuur) is voor het inbouwen van vuilwatertanks de VAMIL- en de MIA-regeling van toepassing.

15

Waarom is het verbod alleen gericht op de recreatievaart? Graag een cijfermatige onderbouwing waarom de overige scheepvaart per categorie wel/geen grotere afvalbron zijn dan de recreatievaart.

In het plan van aanpak is aangegeven hoe de stand van zaken is voor de overige scheepvaartcategorieën. Korte tijdshalve verwijs ik naar dit plan. Voor het beroepsgoederenvervoer te water gelden internationale verdragen. Het zal in de nabije toekomst niet haalbaar zijn hiervoor ook een lozingsverbod in te voeren. Overigens vindt beroepsgoederenvervoer te water voornamelijk op groot water plaats en is het aantal opvarenden in relatie tot het tonnage van de schepen gering in verhouding tot de recreatievaart. Voor de zeescheepvaart is op 15 oktober de Regeling havenontvangstvoorzieningen van kracht geworden, waardoor het zeeschepen min of meer verplicht worden hun sanitair afvalwater in de havens af te geven. Lozing van sanitair afvalwater van zeeschepen op volle zee is toegestaan, maar binnen twaalf nautische mijlen vanaf de kust is dit op grond van het MARPOL-verdrag alleen toegestaan na behandeling in een door MARPOL goedgekeurde behandelingsinstallatie.

16

Kan de regering aangeven of er al meer duidelijkheid is wanneer de voor de periode 2005–2010 aangekondigde verboden voor de hotel- en passagiersschepen van kracht worden?

Zie het antwoord op de vragen 12 en 15.

17

Is er al voorzien in plaatsing van vuilwaterstations voor de charter- en rondvaartboten? Wie zal de kosten hiervan op zich nemen?

Neen. Er bestaat nog geen landelijk netwerk van walopvangvoorzieningen voor vuilwater afkomstig van de rondvaart- en charterboten. In enkele gevallen zijn voorzieningen geplaatst op vrijwillige basis door het bedrijf zelf, al dan niet financieel ondersteund door een regionale overheid.

18

Op welke wijze zou een mogelijk verbod op lozing van toiletwater door de recreatievaart kunnen worden gehandhaafd?

Het verbod op lozing van toiletwater door de recreatievaart zal kunnen worden gehandhaafd door de waterschappen, de regionale directies van Rijkswaterstaat, de politie te water en de reguliere politie. Dit kan uiteraard alleen in heterdaadsituaties. Enige ervaring met handhaving bestaat al in jachthavens; in de meeste jachthavens zijn deze lozingen verboden en wordt dit verbod door de beheerders gehandhaafd. Tevens is het de bedoeling door voorlichting en communicatie een omslag in de mentaliteit van de watersporter te bewerkstelligen, waarbij deze dan ook elkaar op illegaal en ongewenst gedrag zullen aanspreken. Deze omslag in mentaliteit zal veel moeilijker te realiseren zijn als de lozingen expliciet toegestaan zouden blijven.

19

Kunt u aangeven of er op termijn gestreefd wordt naar een registratie van de naar schatting 265 000 pleziervaartuigen die Nederland telt, om de controle van het lozingenverbod te kunnen handhaven? Zo ja, op welke termijn en welke manier? Zo neen, hoe denkt u recreatievaartuigen te gaan controleren op het naleven van het verbod?

Er vindt op dit moment overleg plaats over mogelijke registratie van pleziervaartuigen. Dit is gericht op de verplichte registratie van speedboten, jetski's en snelle motorboten, die sneller kunnen varen dan 20 km/u. Speedboten en jetski's hebben over het algemeen geen vast toilet aan boord, en er zijn niet heel veel motorjachten met een vast toilet aan boord die sneller gaan dan 20 km/u. Dit registratiesysteem zal dus geen rol kunnen spelen bij de handhaving van het lozingsverbod voor toiletwater. Gezien de huidige trend naar deregulering en verlaging van administratieve lasten streef ik er niet naar op korte termijn een verplicht registratiesysteem voor alle pleziervaartuigen te introduceren.

20

Kan de regering aangeven of moeilijkheden verwacht worden omtrent de controle op de nieuwe maatregelen? Hoe verloopt het communicatietraject?

Zoals al in het antwoord op vraag 18 is gesteld, is de controle niet eenvoudig. In het communicatietraject zal worden gestreefd naar een mentaliteitsomslag bij de watersporters. Dit communicatietraject wordt begeleid door de LBOW-werkgroep «duurzame recreatievaart» en alle organisaties die zich met de recreatievaart bezighouden zijn daarin vertegenwoordigd.

21

Bij overtredingen op het water, inclusief het illegaal lozen van afvalwater, kan de «waterpolitie» alleen de bestuurder van een boot bekeuren, iets wat moeilijk vast te stellen is als niet direct wordt aangehouden. Is dit geen reden om een voorstel te doen waarbij bekeurd wordt op basis van kenteken? Kan de regering aangeven waarom wel of waarom niet bekeurd kan worden op basis van kenteken?

Zoals al in het antwoord op vraag 19 is aangegeven, is er op dit moment geen registratiesysteem voor alle pleziervaartuigen. Bekeuren op kenteken is dan ook geen optie.