

Hurdegaryp, 31 augustus 2021

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de internetconsultatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving, waarmee het ministerie wil regelen dat op een pleziervaartuig de afsluiter in de leiding tussen opvangtank/toilet en de huiddoorvoer in gesloten stand verzegeld moet zijn, bericht ik u het volgende.

Ik ben enthousiast watersporter. Voor mij staat watersport voor vrijheid, ontsnappen aan de drukte van alledag, natuurbeleving. Ik heb een zeilboot en een kajak en ik zwem graag. Ik heb dan ook alle belang bij schoon buitenwater, ik heb er alle belang bij dat de lozing van ongezuiverd toiletwater wordt voorkomen. En ik ben er van overtuigd dat ook de andere watersporters hier groot belang aan hechten. Daarnaast ben ik jurist en milieukundige. Vanuit deze invalshoeken reageer ik op uw voorstel.

Ik zie grote bezwaren tegen de voorgestelde regeling.

1. Blijkbaar werkt het lozingsverbod van ongezuiverd toiletwater door de pleziervaart uit 2009 niet voldoende. U vraagt zich niet af hoe dit komt, u gaat bij voorbaat uit van de onwil van de watersporter. En u ziet het dan ook slechts als een handhavingsprobleem en zoekt daar een oplossing voor.
2. U stelt nu voor de huiddoorvoer van de toiletafvoer te verzegelen. Een concrete regeling hoe dit in de praktijk gaat ligt nog niet ter visie.
3. Tevens stelt u voor dat deze regeling zal gelden voor alle pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 tot 24 m. Hieronder vallen ook vaartuigen die permanent of vrijwel permanent bewoond worden.
4. De regeling geldt voor de 'binnenwateren', waaronder de Waddenzee. In de praktijk blijkt uitpompen bij een ontvangstinstallatie op getij-afhankelijke eilandhavens vrijwel onmogelijk.
5. U wilt binnentreden door BOA's op pleziervaartuigen toestaan, ook zonder dat er sprake is van verdenking van een strafbaar feit. Dat is een zeer vergaande inbreuk op de privacy en een maatregel die, zeker als het om permanent bewoonde pleziervaartuigen gaat, in strijd is met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.
- 6- Beter is het om het mogelijk te maken dat het toiletwater gezuiverd wordt geloosd. Daar biedt de voorgestelde regeling echter vooralsnog geen uitzicht op.

### **1. Waarom werkt het verbod uit 2009 niet?**

U stelt op de website: *'Sinds 2009 is het verboden om ongezuiverd toiletwater te lozen, maar dit wordt op grote schaal overtreden. Dit komt omdat de lozing alleen op heterdaad kan worden vastgesteld en bovendien (vrijwel) onzichtbaar is.'*

U hebt blijkbaar alleen vastgesteld dat het verbod wordt overtreden, maar niet onderzocht hoe dat komt. Als het verbod wordt overtreden, dan is dat niet omdat de handhaving in de praktijk faalt. Immers: vrijwel alle watersporters willen ook zwemmen en wel graag in schoon water. Daar hebben we best wat voor over. Dus waarom werkt het niet?

#### 1.1 Onuitvoerbaar lozingsverbod

Het lozingsverbod uit 2009 blijkt in de praktijk voor veel watersporters moeilijk of niet uitvoerbaar.

1. Een flink deel van de watersporters (kleine boten, open boten) heeft geen toilet aan boord. Maar men is wel de hele dag op het water, te ver van een jachthaven om daar van de voorzieningen gebruik te maken. Ook in open boten wordt vaak, buiten de jachthaven,

overnacht. Men doet de behoeften soms op de oever, soms op een puts (stevige emmer met touw die overboord wordt schoon gespoeld). Het lozingsverbod uit 2009 en ook nu voorgestelde regeling heeft hier geen betrekking op: deze lozingen blijven.

2. Op kajuitboten is het meestal woekeren met de ruimte. Bij bestaande kajuitboten van voor 2009 is er geen rekening gehouden met een vuilwatertank. Dus er moest, binnen de beperkte ruimte, een oplossing worden gevonden. Dat geldt ook voor mij: ik heb een kajuitzeilboot uit 1976. Met veel moeite heb ik daar een vuilwatertank kunnen plaatsen waar we in de praktijk 2 tot 3 dagen mee toe kunnen. Dat is eigenlijk te weinig, maar het was al een ingrijpende verbouwing en bleek het maximaal haalbare zonder de boot helemaal te slopen.

3. Vuilwatersystemen op oudere boten zijn vaak (bij gebrek aan ruimte / mogelijkheden) minder goed uitgevoerd, waardoor het risico op stank groter is. Dit valt te voorkomen door de vuilwatertank regelmatig met schoon buitenwater door te spoelen. Uitpompen bij een ontvangstinstallatie helpt niet: tank en leidingen moeten echt regelmatig doorgespoeld worden. En als we langere tijd van boord gaan, dan mag er geen buitenwater in de tank en de leidingen achter blijven: ook stilstaand buitenwater gaat stinken. Dus worden tank en leidingen nagespoeld met een paar liter kraanwater en vervolgens zo goed mogelijk leeg gepompt voordat wij aan het eind van het weekeind / vakantie van boord gaan.

4. Op nieuwe kajuitboten (vanaf 2009) is de vuilwatertank meestal meteen in het ontwerp mee genomen en is een goed (stankvrij) systeem met voldoende capaciteit ingebouwd. Maar verreweg de meeste watersporters kunnen zich geen nieuwe boot veroorloven.

5. In 2009 werd toegezegd dat in plaats van een vuilwatertank ook een zuiveringsvoorziening aan boord zou worden toegestaan. Tot op heden is niet duidelijk aan welke eisen een dergelijke voorziening moet voldoen. Fabrikanten hebben dan ook nog geen toepasbare zuiveringsvoorzieningen op de markt gebracht.

### 1.2 Oplossing knelpunten

Deze knelpunten zijn niet nieuw: die waren in 2009 bij de overheid bekend en zijn ook nu bekend. De overheid heeft dus in 2009 een voor de gemiddelde watersporter onuitvoerbare regeling vastgesteld, heeft er vervolgens al die jaren niets aan gedaan om de knelpunten op te lossen, constateert nu dat veel watersporters zich er niet aan houden en wil dat afdwingen met verzegeling van de uitlaat van het toilet. Ik vrees dat dit (ook) niet gaat werken.

Watersporters willen schoon zwemwater. Maar dat valt niet met wetten en regels af te dwingen: er moeten praktische oplossingen komen voor praktische problemen. Mede omdat de overheid nalatig is geweest, zijn die praktische oplossingen er onvoldoende. Verzegeling van de huiddoorvoer lost de problemen niet op. Watersporters zullen creatieve oplossingen (moeten) bedenken, die het vervuilingsprobleem niet aanpakken (toilet van boord en weer terug op de puts?).

### Conclusie

Het huidige lozingsverbod geldt slechts voor een deel van de watersport. Het blijkt in de praktijk voor veel watersporters (met oudere boten) niet mogelijk zich altijd aan het lozingsverbod te houden. Dat zal door het invoeren van een verzegelingsplicht niet veranderen. Een (praktisch toepasbare en betaalbare) zuiveringsinstallatie zou voor veel watersporters de oplossing zijn, maar de overheid heeft nog altijd niet geregeld aan welke eisen een dergelijke installatie zou moeten voldoen. Er wordt hiermee weer een nieuwe onuitvoerbare maatregel aan de watersporters opgelegd. Ondertussen biedt de overheid geen oplossing voor de gesignaleerde knelpunten.

## **2. Verzegeling**

### 2.1 In gesloten stand verzegelen

U wilt eigenaren van pleziervaartuigen verplichten om de afsluiter in de leiding tussen (de opvangtank van) hun toilet en de huiddoorvoer in gesloten stand te verzegelen, zodat het onmogelijk wordt om ongezuiverd toiletwater te lozen. U beweert dat dit op de meeste boten zonder problemen uitvoerbaar is.

Ik heb mijn afsluiter (standaard kogelkraan) bekeken en zie niet hoe een verzegeling zodanig zou kunnen worden aangebracht dat de kraan in gesloten stand verzegeld is. Ik betwijfel dan ook of verzegeling in de praktijk uitvoerbaar is.

### 2.2 Nederlands binnenwater

Volgens het voorstel heeft de verzegelingsverplichting betrekking op het gehele Nederlandse binnenwater. Daaronder vallen ook de Waddenzee en de Zeeuwse getijdewateren, voor zover Nederlands grondgebied (in de Eems-Dollard is deze grens onduidelijk): brak en zout water, in open verbinding met de Noordzee. Het is de vraag of een lozingsverbod op getijdenwateren (buiten de jachthavens) zinvol is. De recreatiedichtheid is laag (de boten liggen op grote afstand van elkaar), de waterverversing is groot. En controle op de naleving van de verzegelingsplicht (want daar gaat het hier toch om?) zeer omslachtig. Het lozingsverbod en de verzegelingsplicht op getijdenwateren acht ik dan ook niet zinvol. Als dit voorstel toch wordt doorgevoerd, dan dring ik er bij u op aan de begrenzing van het toepassingsgebied aan te passen.

### 2.3 Aanbrengen verzegeling

Komen er aan de grenzen van het Nederlandse binnenwater ambtenaren die dag en nacht beschikbaar zijn om de afsluiters van binnenkomende pleziervaartuigen te verzegelen? En wat worden de kosten voor de recreant? Dit wordt bij het huidige voorstel niet duidelijk. De ministeriële regeling die dit moet regelen, is er nog niet.

### 2.4 Onze praktijk

Onze zeilboot ligt aan het Lauwersmeer en in het vaarseizoen (1 april tot 1 november) varen we vrijwel elk weekeind en in de vakantie op de (Nederlandse en Duitse) Waddenzee, de Noordzee en de Oostzee. In het hoogseizoen (juni, juli, augustus) zijn de jachthavens op de Nederlandse Waddeneilanden ons te druk (en ook vaak vol) en blijven we voor anker op het wad. We gaan dan 1x per week aan land om inkopen te doen.

In Duitsland en Denemarken is uitpompen van de vuilwatertank niet mogelijk, in Nederland hooguit in de eilandhavens. Die zijn op het oostelijk wad getij-afhankelijk: wij kunnen er meestal in en uit gedurende 2 à 3 uur rond hoogwater, alleen overdag (bij donker kunnen we de havens niet aanlopen). Bij hoogwater is het spitsuur in de eilandhavens. In de praktijk is uitpompen dus niet mogelijk. En na 2, hooguit 3 dagen is de vuilwatertank vol. Wij mogen lozen op de Noordzee en buiten Nederland. Hoe wij ons aan het lozingsverbod moeten houden op het Nederlandse wad, is ons niet duidelijk: in de praktijk zijn er voor ons geen uitpompinstallaties beschikbaar/bereikbaar.

In de praktijk zal de verzegeling dus in ieder geval worden verbroken zodra we de Noordzee op gaan en zodra we Nederland verlaten. Dat betekent dat we bij terugkomst, zeker 20x per jaar, de afvoer opnieuw moeten (laten) verzegelen. Niet duidelijk is wie dit gaat doen en wat het ons kost.

## 2.5 Uitvoerbare regeling

Als u de verzegelingsplicht wilt doorzetten, moet er een goede, uitvoerbare en betrouwbare regeling komen. Een dergelijke regeling ligt nu niet ter visie. Vooralsnog zie ik hier geen praktisch haalbare oplossing voor.

Let wel: verzegeling is geen milieumaatregel, maar slechts een maatregel om de handhaving van het lozingsverbod te faciliteren. Het zou dan ook niet terecht zijn de kosten van een dergelijke maatregel bij de goedwillende watersporter te leggen. U stuurt ook geen rekening naar alle weggebruikers voor de geplaatste flitspalen.

## **3. Pleziervaartuig of woning**

Op dit moment mag een toezichthouder alleen aan boord komen (binnentreden) met toestemming van de schipper of met een machtiging (geregeld in de Algemene wet op het binnentreden). Volgens de Nota van Toelichting bij dit wetsvoorstel zal in de Omgevingswet geregeld worden dat opsporingsambtenaren ook zonder toestemming van de schipper aan boord mogen komen.

### 3.1 Woning

Wat is een woning? De uitleg van het begrip woning wordt erg bepaald door de omstandigheden die van geval tot geval kunnen verschillen. Daarom heeft de wetgever dan ook afgezien van het zoeken naar een sluitende definitie. Volgens de jurisprudentie is er sprake van een woning als je erin woont. Dus ook een woonwagen, een caravan, een woonboot, een barak, zelfs een hotelkamer kan een woning zijn. En er is sprake van wonen (dus een woning) als je meer dan de helft van de tijd in de woning overnacht.

### 3.1 Pleziervaartuig

De nieuwe regeling is van toepassing op voor alle pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 tot 24 m.

Volgens artikel 1 van de Wet pleziervaartuigen 2016 is een pleziervaartuig: *'voor sport- en vrijetijdsdoeleinden bedoeld vaartuig, niet zijnde een waterscooter, ongeacht het type of de wijze van voortstuwing, met een romplengte van 2,5 tot 24 meter'*

Binnen deze maatvoering vallen veel woonboten, ook varende woonboten, en bedrijfsvaartuigen. Op deze vaartuigen is de verzegelingsplicht niet van toepassing.

Nu is een pleziervaartuig met kajuit in ieder geval te beschouwen als een recreatiewoning. Maar op veel pleziervaartuigen wonen permanent of semipermanent (voor mensen die een woning hebben, maar meer dan 6 maanden per jaar op hun pleziervaartuig verblijven, is dat pleziervaartuig in feite hun woning). Er ontstaat dus een grijs gebied: mag de toezichthouder wel of niet zonder toestemming aan boord, is de verzegelingsplicht wel of niet van toepassing?

### 3.2 Grondwet

Artikel 10 van de Grondwet bepaalt dat iedereen recht heeft op eerbiediging van zijn persoonlijke levenssfeer. Bij of krachtens wetten kan dit recht beperkt worden, maar alleen ter behartiging van zwaarwegende belangen.

Zonder toestemming binnentreden door toezichthouders in een recreatiewoning of pleziervaartuig vormt een ernstige inbreuk op de persoonlijke levenssfeer. Ik betwijfel of die inbreuk wordt gerechtvaardigd door het doel: controleren of de boordkraan is verzegeld. Daarbij komt dat de toezichthouder ook het recht heeft om binnen te treden op pleziervaartuigen die geen boordkraan hebben, bij voorbeeld omdat ze geen toilet hebben.

Als extra waarborg is in artikel 12 bepaald dat het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner alleen is geoorloofd in de gevallen bij of krachtens de wet bepaald, door hen die daartoe bij of krachtens de wet zijn aangewezen. Dit is verder geregeld in de Algemene wet op het binnentreden.

### 3.3 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM)

Artikel 8 EVRM bepaalt:

#### **Recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven**

1. Een ieder heeft recht op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie.
2. Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan in de uitoefening van dit recht, dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk is in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen.

Betreden van een woning, woonschip, maar ook van een recreatiewoning of een pleziervaartuig, vormt een inbreuk op het privé leven van de (al dan niet tijdelijke) bewoners. Alleen zwaarwegende redenen kunnen een inbreuk op dit mensenrecht rechtvaardigen. Immers: inbreuk op dit mensenrecht is alleen aanvaardbaar als dit in een democratische samenleving noodzakelijk is. Dat controleren van de verzegelingsplicht zo'n zwaarwegende reden oplevert, wordt door u niet gemeld en niet onderbouwd.

### 3.4 Algemene wet op het binnentreden

In de huidige Algemene wet op het binnentreden is geregeld (artikel 2 en verder) dat opsporingsambtenaren en toezichhouders voor het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner een schriftelijke machtiging nodig hebben, tenzij binnentreden nodig is ter voorkoming of bestrijding van ernstig en onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen. Zo'n machtiging mag worden gegeven door de advocaat-generaal bij het ressortsparket, de officier van justitie, de hulpofficier van justitie. In de praktijk is deze bevoegdheid dan ook slechts van toepassing op de opsporing en aanpak van criminaliteit.

De wet kan regelen dat rechters, rechterlijke colleges, leden van het openbaar ministerie, burgemeesters, gerechtsdeurwaarders en belastingdeurwaarders in bepaalde gevallen zonder machtiging de woning binnen mogen. En de burgemeester mag zo'n machtiging geven voor andere doeleinden dan strafvordering.

Degene die bevoegd is een machtiging te geven, gaat daartoe slechts over, indien het doel waartoe wordt binnengetrepen het binnentreden zonder toestemming van de bewoner redelijkerwijs vereist.

De machtiging wordt gegeven voor het binnentreden in één in de machtiging te noemen woning. Zo nodig kan in de machtiging worden bepaald dat zij tevens geldt voor ten hoogste drie andere afzonderlijk te noemen woningen.

Deze bepalingen geven aan dat er zwaarwegende redenen moeten zijn op zonder toestemming de woning te betreden. Het gaat hierbij om opsporing en aanpak van criminaliteit en fraude.

Door nu aan BOA's de algemene toestemming te geven om, zonder toestemming van de schipper, pleziervaartuigen te betreden, worden de opvarenden van pleziervaartuigen in feite op voorhand beschouwd als en behandeld als criminelen. Ook als ze zich wel aan de verzegelingsplicht houden of als ze zodanige maatregelen hebben genomen dat de verzegelingsplicht voor hun niet van toepassing is.

### 3.5 Mijn praktijk

Mijn vrouw is ernstig ziek, maar nog wel mobiel. Zij zal nooit meer beter worden. Om in leven te blijven krijgt zij dagelijks voeding en medicijnen door een infuus. Dit kan aan boord. Dit betekent wel dat er iedere ochtend en avond een steriele werkruimte in de kajuit wordt gemaakt. De aan- en afkoppeling van het infuus kost ca. 30 minuten. En één maal per week doen wij 'groot onderhoud' aan het infuus: in een steriele werkruimte, 2 uur werk.

Is het werk eenmaal begonnen, dan kan het niet worden onderbroken. Om risico op infectie te voorkomen kunnen wij op dat moment niemand aan boord toelaten, ook geen BOA's, ook niet als zij daar het recht toe menen te hebben. Immers: infectie betekent, als het mee valt, dat mijn vrouw één à twee weken in het ziekenhuis wordt opgenomen, als het tegen valt kan zij er zelfs aan sterven.

Ik vrees echter dat BOA's geen genoeg zullen nemen met de mededeling: komt u over twee uur maar terug. BOA's het recht geven bij mij aan boord te komen, is dan ook een voor ons ontoelaatbare aantasting van onze persoonlijke levenssfeer.

### Conclusie

Voor BOA's zal het vaak moeilijk zijn onderscheid te maken tussen pleziervaartuigen, woonschepen en bedrijfsvaartuigen. Betreden van de 'woning' of van de 'recreatiewoning' zonder toestemming van de schipper is een zeer zware, soms zelfs een onaanvaardbare, inbreuk op de persoonlijke levenssfeer die niet gerechtvaardigd wordt door de wens te controleren of aan de verzegelingsplicht wordt voldaan.

Daarbij komt dat wij deze inbreuk op de persoonlijke levenssfeer niet kunnen voorkomen door ons aan de regels te houden, bij voorbeeld door het aanbrengen van een goedgekeurde zuiveringsinstallatie (zodra die op de markt is). Eigenlijk wordt hier aan BOA's een vrijbrief gegeven om alle kajuitboten die mogelijk pleziervaartuig zijn te betreden.

Ik ben van oordeel dat deze wetswijziging in strijd is met de Grondwet en het EVRM. De waarborgen ter bescherming van onze persoonlijke levenssfeer worden hiermee op ontoelaatbare wijze uitgehold.

## **4. Zuivering**

Ik ben er van overtuigd dat de meeste watersporters graag voorkomen dat vervuild water geloosd wordt. Maar op dit moment ontbreken praktisch uitvoerbare oplossingen, zodat een deel van de watersporters in een aantal situaties geen andere oplossing zien dan het lozingsverbod te overtreden. De oplossing is er nu niet en de huidige regeling biedt daar ook geen uitzicht op.

Ik ben van oordeel dat de overheid eerst concreet oplossingen moet bieden. Dat kan door de overheid zelf worden opgepakt, maar de overheid kan ook het bedrijfsleven stimuleren in actie te komen, bij voorbeeld door duidelijke randvoorwaarden vast te stellen waar de zuivering aan moet voldoen. Bij de huidige aanpak wordt het oplossen van het lozingsprobleem aan de individuele watersporter opgelegd: die kan dat probleem niet oplossen.

De bijdrage die de watersport levert aan de verontreiniging van het oppervlaktewater met verzurende en vermestende stoffen valt absoluut in het niet bij de andere lozingen op het oppervlaktewater, met name uit de landbouw. Dus dit kan niet de reden zijn voor het lozingsverbod door de pleziervaart. Doel van het lozingsverbod is voorkomen van verontreiniging van het oppervlaktewater met menselijke darmbacteriën en ziektekiemen. Dit blijkt ook uit het feit dat u nu van plan bent lozing van urine (in het algemeen bacterievrij) toe te staan.

#### 4.1 Randvoorwaarden voor toepasbaarheid aan boord

De indruk lijkt te bestaan dat watersporters kapitaalkrachtige mensen zijn, maar ik betwijfel of die indruk juist is. Ik zie veel boten op het water die tientallen jaren oud zijn en met veel zorg door de watersporter zelf worden onderhouden. Niet uit nostalgische overwegingen, maar omdat aanschaf van een nieuwe boot en uitbesteden van het onderhoud ver boven het beschikbare budget gaat. Dat geldt ook voor ons: een zeegaand zeiljacht lijkt heel wat, maar het is een boot uit 1976, door ons in 1997 tweedehands gekocht in onze 'rijke' tijd (mijn vrouw werkte toen nog). Bij een netto maandinkomen van € 2.050,-- en door verder zuinig te leven kunnen we liggeld en verzekering betalen en af en toe een zeil vervangen. De rest doe ik zelf.

- Een zuiveringsinstallatie mag dan ook niet te duur zijn. Bij een prijs boven de € 2.000,-- is de installatie voor de meeste watersporters niet meer haalbaar.
- Bovendien moet montage makkelijk door een amateur uitvoerbaar zijn: kosten van een installateur liggen vaak buiten de mogelijkheden.
- Er is aan boord van boten altijd gebrek aan ruimte. De installatie moet dus klein en compact zijn en geen warmte afgeven (kan tot problemen leiden in een gesloten ruimte).
- De elektriciteitsvoorziening aan boord, met name op zeilboten, is (zeer) beperkt. Elektriciteit moet met de motor worden opgewekt en wordt opgeslagen in een 12 V accu. Wie veel zeilt, gebruikt de motor weinig. Wij hebben vaak net genoeg stroom voor een ankerlicht en twee leeslampjes. Dus een zuiveringsinstallatie moet bij voorkeur op handkracht (zonder stroom) werken. Is er toch elektriciteit nodig, dan zo energiezuinig mogelijk en op 12 V.

Voldoet de zuiveringsinstallatie hier niet aan, dan zal deze op de meeste boten niet toepasbaar zijn.

#### 4.2 Zuivering: oplossingsrichtingen

Menselijke darmbacteriën en ziektekiemen kunnen slechts een beperkte tijd overleven in oppervlaktewater. Hoe lang hangt met name af van de watertemperatuur: in warm water overleven ze langer dan in koud water. Wat de invloed van zout water is op de overlevingstijd, weet ik niet, maar ik ga er vanuit dat de overlevingstijd in zeewater erg kort is (vijandige omgeving voor darmbacteriën). Als dit nog niet onderzocht is, dient dit alsnog in beeld gebracht te worden.

Als de ontlasting, gemengd met oppervlaktewater, enige tijd in de vuilwatertank wordt opgeslagen, zijn de kwalijke bacteriën dus verdwenen en kan de inhoud van de vuilwatertank ongezuiverd worden geloosd. De vraag is: hoe lang en onder welke omstandigheden moet dit worden bewaard. Dit valt te onderzoeken.

Volgende vraag: valt deze tijd te verkorten door het toevoegen van stoffen die algemeen in de natuur voorkomen, niet schadelijk zijn en waarvan ook de afbraakproducten niet schadelijk zijn. De toe te voegen hoeveelheden moeten niet te groot zijn (opslagruimte aan boord is beperkt) en de stoffen moeten algemeen verkrijgbaar en niet te duur zijn. Ook dit valt te onderzoeken.

Dit onderzoek kan een praktisch advies opleveren aan watersporters hoe zij kunnen voorkomen dat de schadelijke bacteriën worden geloosd. Mijn verwachting is dat zo'n advies,

als het praktisch uitvoerbaar is en goed onder de aandacht wordt gebracht, algemeen zal worden opgevolgd. Verzegeling en handhaving is dan wellicht overbodig.

Als langs deze weg geen oplossing wordt gevonden, komen wellicht zuiveringsinstallaties en aangepaste toiletsystemen in beeld. Het ontwikkelen van dergelijke systemen is meer een taak voor het bedrijfsleven, waarbij de overheid de randvoorwaarden stelt.

#### 4.3 Denktank

Om dit verder uit te werken, zou een denktank in het leven geroepen kunnen worden, met ambtenaren (ministerie, waterschappen), onderzoekers (TNO, Wageningen), vertegenwoordigers van de watersport en het bedrijfsleven. Ik zou graag aan zo'n denktank deel nemen.

#### **5. Conclusie**

1. Als het lozingsverbod door watersporters slecht wordt nageleefd, dan komt dit niet door onwil van de watersporter, maar omdat het verbod in de praktijk niet uitvoerbaar blijkt. Een vuilwatertank en enige afpompinstallaties blijken voor veel watersporters geen praktisch haalbare oplossing. Het invoeren van een verzegelingsplicht maakt dit niet anders.
2. Ook bij goede naleving van het lozingsverbod wordt er geloosd: het lozingsverbod is niet van toepassing op boten zonder toilet.
3. De uitvoerbaarheid van de verzegelingsplicht in de praktijk blijft onduidelijk, omdat de regeling die dit moet regelen er nog niet is. Nu de wet aanpassen, terwijl uitvoerbaarheid onzeker is, lijkt mij zeer onverstandig.
4. Ook de Waddenzee en de Zeeuwse getijdenwateren vallen nu onder het lozingsverbod en straks mogelijk onder de verzegelingsplicht. Gezien de grote dagelijkse waterversing en de lage recreatiedruk lijkt het lozingsverbod (buiten de jachthavens) niet zinvol en in de praktijk ook onuitvoerbaar. Ook de verzegelingsplicht is daarmee onuitvoerbaar. Ik dring dan ook aan op aanpassing van de wetgeving, zodanig dat het lozingsverbod voor getijdenwateren verval.
5. Uw voornemen om BOA's het recht te geven om, zonder toestemming van de schipper, plezierjachten en boten die er van verdacht worden dat het plezierjachten zijn, maar die in feite woningen zijn, te betreden vormt een grote inbreuk op de mensenrechten die niet gerechtvaardigd wordt door het doel van deze maatregel. Dit deel van de regeling is in strijd met de Grondwet en het EVRM.
6. Goed onderzoek naar effectieve en voor de watersporter haalbare zuiveringsmethoden kan deze dwangregeling en de daarmee gemoeide handhavingskosten overbodig maken.

Ik dring er dan ook op aan dat u besluit om de voorgestelde wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving, waarmee het ministerie wil regelen dat op een pleziervaartuig de afsluiter in de leiding tussen opvangtank/toilet en de huiddoorvoer in gesloten stand verzegeld moet zijn, niet vaststelt. Tevens hoop ik dat u nu eindelijk, met alle betrokken partijen en op basis van wetenschappelijk onderzoek, de mogelijkheden verkent om de lozing van gezuiverd toiletwater mogelijk te maken.

Met vriendelijke groet,



Erik de Waal  
De Streek 3  
9254 RK Hurdegaryp  
3streek@oplanet.nl