

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met de verzegeling van de afvoerleiding van een toilet op een pleziervaartuig (Wijzigingsbesluit verzegeling afvoerleiding toilet pleziervaartuigen)**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IENW/BSK-2022/241968, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken; Gelet op de artikelen 4.3, eerste lid, onderdeel c, onder 1° en 18.2, zesde lid, van de Omgevingswet; De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr. ); Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Het Besluit activiteiten leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:

A

De artikelen 17.3 en 17.4 komen te luiden:

**Artikel 17.3 (bevoegd gezag waterschap)**

Tenzij in artikel 17.4 anders is bepaald, is voor een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij een waterschap het dagelijks bestuur van het waterschap waarbinnen de activiteit wordt verricht het bevoegd gezag:

- a. dat een maatwerkvoorschrift kan stellen; of
- b. dat beslist op een aanvraag om toestemming om een gelijkwaardige maatregel te treffen.

**Artikel 17.4 (bevoegd gezag Minister van Infrastructuur en Waterstaat)**

1. Voor een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk is Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag:

- a. dat een maatwerkvoorschrift kan stellen; of

b. dat beslist op een aanvraag om toestemming om een gelijkwaardige maatregel te treffen.

2. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat is ook het bevoegd gezag voor een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam voor zover het gaat om het lozen van toiletwater vanaf een pleziervaartuig, bedoeld in artikel 17.16.

B

Aan artikel 17.15 wordt toegevoegd `, met uitzondering van de pleziervaartuigen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet pleziervaartuigen 2016`.

C

Aan artikel 17.16 worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. In andere gevallen dan die, bedoeld in het tweede lid, bevindt zich in de leiding tussen een toilet waarvandaan kan worden geloosd of, als die aanwezig is, de opslagtank en de huiddoorvoer van het pleziervaartuig onder de waterlijn een afsluiter die in een gesloten stand is verzegeld met een zegel.

4. Op het verkrijgen van het zegel zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.

#### **Artikel II**

In artikel 13.1 van het Omgevingsbesluit wordt onder vervanging van `en` aan het slot van onderdeel g door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door `; en` een onderdeel toegevoegd, luidende:

i. het dagelijks bestuur van een waterschap bij de verplichting, bedoeld in artikel 17.16 van het Besluit activiteiten leefomgeving, voor zover het gaat om het lozen van huishoudelijk afvalwater afkomstig van een pleziervaartuig op een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij een waterschap.

#### **Artikel III**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld, waarbij artikel I, onderdelen A en C, en artikel II niet voor 1 januari 2026 in werking zullen treden.

#### **Artikel IV**

Dit besluit wordt aangehaald als: Wijzigingsbesluit verzegeling afvoerleiding toilet pleziervaartuigen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Met dit besluit is het Besluit activiteiten leefomgeving (hierna: Bal) en het Omgevingsbesluit gewijzigd. Het Bal is aangevuld met regels met betrekking tot de verzegeling van de afvoerleiding van het toilet op een pleziervaartuig, waardoor verhinderd wordt dat ongezuiverd toiletwater in het oppervlaktewater wordt geloosd. Door de Tweede Kamer is een motie van het lid van de Tweede Kamer De Groot (D66) aangenomen om een verzegeling in regelgeving te verankeren.

#### **2. Stapsgewijze aanloop naar verzegeling en hoofdlijnen van het besluit**

##### *Aanleiding*

Het lozen van afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen, waaronder toiletwater, op een oppervlaktewater is al onder de Waterwet en diens voorganger verboden.<sup>1</sup> Echter, omdat de lozing van de afvoerleiding van het toilet op een pleziervaartuig via een afsluitklep onder het wateroppervlak plaatsvindt, is dit vrijwel onzichtbaar. Hierdoor wordt het verbod niet goed nageleefd, en is het verbod nauwelijks te handhaven. Veel toiletwater van pleziervaartuigen wordt om die reden nog steeds ongezuiverd in het oppervlaktewater geloosd. Dit blijkt niet alleen uit metingen in het oppervlaktewater, maar ook uit het feit dat de daarvoor bestemde ontvangstinstallaties weinig gebruikt worden. Zo worden volgens de gegevens van Wetterskip Fryslân de ontvangstinstallaties in Friesland slechts gemiddeld 3,5 keer per week gebruikt.

De lozing van ongezuiverd toiletwater in oppervlaktewater levert naast een aantasting van de waterkwaliteit een gezondheidsrisico op voor de mensen die daarin zwemmen. Er zijn in Nederland zo'n 200.000 pleziervaartuigen die in het water liggen. Daarvan zijn er naar schatting 50.000 die geen toilet aan boord hebben of bijvoorbeeld alleen een chemisch toilet of droogtoilet, waarbij de opvarenden gebruik maken van voorzieningen op de wal. Van de resterende 150.000 pleziervaartuigen heeft een deel een toilet zonder opvangtank; na gebruik wordt het toiletwater direct via de huiddoorvoer – illegaal – onder water geloosd. Een ander deel van de pleziervaartuigen heeft een toilet met opvangtank. Die opvangtank kan via een slang worden leeggepompt bij een ontvangstinstallatie. Volgens de ANWB Wateralmanak deel 2 (2018) zijn er 493 van zulke installaties bij de (jacht)havens in Nederland. Maar de opvangtank kan op een gegeven moment ook – illegaal – worden gelegegd door de afsluiter tussen toilet en huiddoorvoer te openen.

Om de handhaafbaarheid van het lozingsverbod te verbeteren, is het verplicht dat de afsluiter, die standaard aanwezig is tussen het toilet of een aanwezige opvangtank en de

---

<sup>1</sup> Het lozingsverbod was opgenomen in artikel 6.2 van de Waterwet (als opvolger van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren). Op grond van artikel 4.3, eerste lid, onderdeel c, onder 1°, van de Omgevingswet staat het verbod op lozing van toiletwater vanaf een pleziervaartuig nu in artikel 17.16, eerste lid, van het Besluit activiteiten leefomgeving.

huiddoorvoer van het pleziervaartuig, onder de waterlijn in gesloten stand verzegeld is. Het is daarmee feitelijk onmogelijk om via die leiding ongezuiverd toiletwater in het oppervlaktewater te lozen. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de aangenomen motie van het lid van de Tweede Kamer De Groot (D66), waarin werd verzocht om een dergelijke verzegeling in regelgeving te verankeren.<sup>2</sup>

In de Omgevingsregeling zijn nadere eisen gesteld aan de verkrijging van het te gebruiken zegel. De betrokken wijzigingsregeling treedt op dezelfde datum in werking als dit besluit.

*Voorafgaande stap: zuiveringsvoorziening*

Het lozen van toiletwater op een oppervlaktewater is al sinds 2009 verboden. Sinds 1 oktober 2019 is de Regeling lozen buiten inrichtingen gewijzigd (hierna: Rlbi, zie Staatscourant 2019, 52426) waardoor de lozing van aan boord gezuiverd water is toegestaan, mits wordt voldaan aan de in de regeling gestelde eisen. Die voorschriften zijn daarna overgenomen in hoofdstuk 17 van het Bal. Voor alle duidelijkheid: de eigenaren van pleziervaartuigen met een spoeltoilet zijn niet verplicht een zuiveringsvoorziening als bedoeld in artikel 17.16, tweede lid, onder a, in te bouwen. 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. Dit is gebleken uit onderzoek dat de Hiswa in 2012 en 2013 heeft uitgevoerd, onder meer door middel van een enquête. Belangrijk knelpunt is dat een opvangtank – in vergelijking met de internationaal meest gangbare zuiveringsvoorzieningen voor pleziervaartuigen – relatief veel volume inneemt. Bovendien kan een volle opvangtank geuren gaan verspreiden en zorgt deze voor extra ballast. Daarnaast zijn de ontvangstinstallaties niet altijd snel en gemakkelijk te gebruiken.

Met de genoemde wijziging van de Rlbi (en de overeenkomstige voorschriften in het Bal) is lozing van aan boord gezuiverd toiletwater mogelijk geworden. Met het daarin opgenomen instrument van typegoedkeuring met certificaat en onderhoudsvoorschriften wordt geborgd dat de installatie goed functioneert en bestendig blijft functioneren tijdens het gebruik, onder meer door de apparatuur gedurende langere tijd te testen. Op de aanwezigheid van het bij de typegoedkeuring behorende certificaat en het voldoen aan de installatie-, gebruiks- en onderhoudsvoorschriften kan toezicht worden gehouden.

Deze eerdere wijziging heeft mogelijk al geleid tot een vermindering van lozingen van ongezuiverd toiletwater in oppervlaktewater. Maar dit effect wordt naar verwachting aanzienlijk versterkt als voor toiletten zonder zuiveringsvoorziening wordt voorgeschreven dat de afsluiter in gesloten stand is verzegeld, en hierop gehandhaafd wordt.

*Huidige vervolgstap: verzegeling*

De regeling voor de zuiveringsvoorziening was een eerste stap in de aanpak van het probleem van de lozing van ongezuiverd toiletwater door de pleziervaart. De tweede stap heeft plaatsgevonden via onderhavige wijziging van het Bal, die gericht is op verbetering van de handhaafbaarheid van het lozingsverbod. In het geval er aan boord geen zuiveringsinstallatie aanwezig is, maar wel een toilet (eventueel met opslagtank) dient de afsluiter, via welke het toiletwater illegaal onder water geloosd kan worden, in gesloten stand verzegeld te zijn. Zo wordt bevorderd dat men gebruik maakt van de

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2018/19, 35000 J, nr. 13

ontvangstinstallaties die in tal van jachthavens aanwezig zijn. Het ligt in de rede dat in plaats van een verzegeling, ook gekozen kan worden voor een gelijkwaardige oplossing. Daarbij gaat het er uiteindelijk om dat de toezichthouder kan controleren op welke locatie de afsluiter geopend is geweest. Dit kan met name een oplossing zijn voor pleziervaartuigen die regelmatig vanuit de binnenwateren de zee op gaan of naar bepaalde landen, waar het lozingsverbod niet geldt. Op basis van het gewijzigde artikel 17.4 is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd om te beslissen op aanvragen om gelijkwaardige maatregelen (zie ook onder 'Gelijkwaardige oplossing').

#### *Uitzonderingen op verplichting verzegeling*

Uiteraard kunnen pleziervaartuigen ook kiezen voor een zuiveringsinstallatie aan boord, in plaats van een opvangtank. Als deze zuiveringsvoorziening aan de gestelde eisen voldoet is een verzegeling (of gelijkwaardige oplossing) natuurlijk niet aan de orde. Een eigenaar van een pleziervaartuig kan ook kiezen voor een droogtoilet of chemisch toilet. Omdat daarbij geen sprake is van een afvoerleiding, is verzegeling in die gevallen eveneens niet aan de orde. Daarnaast kan het toilet zodanig geconstrueerd zijn dat via dat toilet alleen urine en spoelwater kunnen worden geloosd. Op grond van artikel 17.16, tweede lid, van het Bal mag dit water ongezuiverd worden geloosd. In deze situaties is verplichte verzegeling dus ook niet aan de orde.

#### *Gelijkwaardige oplossing*

Op basis van de artikelen 4.5 en 4.6 van de Omgevingswet is met het oog op de belangen, bedoeld in artikel 17.2, van het Bal, maatwerk mogelijk op de bepalingen die met het onderhavig wijzigingsbesluit zijn toegevoegd. Hiermee kunnen deze bepalingen worden aangevuld, of kan daarvan worden afgeweken. Op basis van artikel 4.7 van de Omgevingswet is het daarnaast mogelijk om in plaats van een verzegeling aan te brengen een gelijkwaardige maatregel te treffen. Met de gelijkwaardige maatregel moet ten minste hetzelfde resultaat worden bereikt als met de voorgeschreven maatregel is beoogd. Bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan op grond van artikel 17.4 van het Bal hiervoor om toestemming worden gevraagd.

#### *Toezicht*

Pleziervaartuigen varen zowel op rijkswateren, die in beheer zijn bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, als diverse regionale wateren, die in beheer zijn bij de waterschappen. Het is wenselijk voor een schipper om te voorkomen dat de regels ten aanzien van het lozen van een pleziervaartuig per water waarop gevaren wordt verschillen. Daarom is in dit besluit geregeld dat de minister in zowel rijkswateren als regionale wateren verantwoordelijk is voor het stellen van maatwerkvoorschriften en het beslissen op een aanvraag voor een gelijkwaardige maatregel. Een toegestane gelijkwaardige maatregel of via een maatwerkvoorschrift opgelegde aanvullende of afwijkende regel geldt daardoor op alle Nederlandse wateren.

De bestuurlijke handhavingstaak blijft wel neergelegd bij de waterbeheerder. Handhaving van het lozingsverbod op regionale wateren is sinds de instelling van dat verbod een taak geweest voor de regionale waterbeheerder, er is geen noodzaak of wens dit met dit besluit aan te passen. Daarmee blijft een goede communicatie tussen de minister en de waterschappen van groot belang. Bij de handhaving op regionale wateren zal een waterschap immers op de hoogte moeten zijn van eventueel gestelde maatwerkvoorschriften of van toegestane gelijkwaardige maatregelen. Mocht het in een bepaald geval ongewenst zijn dat er sprake is van twee verschillende bevoegde gezagen, dan kan in onderling overleg tussen die bevoegde gezagen de bevoegdheid worden overgedragen (zie hiervoor artikel 4.13a van de Omgevingswet).

Om toezicht uit te oefenen op de naleving van de regelgeving is het noodzakelijk om bij het pleziervaartuig binnen te kunnen treden. Daarbij is relevant dat pleziervaartuigen soms worden beschouwd als woning. Toen de Omgevingswet nog niet in werking was, kon de toezichthouder op grond van de Algemene wet op het binnentreden alleen aan boord met toestemming van de schipper of met een verkregen machtiging.

In de artikelen 18.6 en 18.7 van de Omgevingswet is bepaald dat het bevoegd gezag bij de aanwijzing van personen die belast zijn met het toezicht op naleving, kan bepalen dat zij bevoegd zijn een woning (zijnde tevens een pleziervaartuig) te betreden zonder toestemming van de bewoner, mits voldaan wordt artikel 18.7, tweede lid. Dat artikellid luidt als volgt: "De in het eerste lid bedoelde bevoegdheid wordt in een besluit tot aanwijzing alleen toegekend voor zover het toezicht op de naleving van een bij of krachtens deze wet gesteld voorschrift dit vereist, gelet op de door dat voorschrift beschermde belangen." In de toelichting bij dat artikel is aangegeven dat deze vergaande bevoegdheid in een aanwijzingsbesluit alleen dient te worden verleend "aan die toezichthouders die deze bevoegdheid voor hun toezichthoudende taak daadwerkelijk en regelmatig nodig hebben".<sup>3</sup> Dat is in casu het geval: degenen die vanuit Rijkswaterstaat of de waterschappen toezicht houden op naleving van de voorschriften in hoofdstuk 17 van het Bal over toiletlozingen door pleziervaartuigen kunnen dat alleen effectief doen als zij aan boord kunnen komen, ook in situaties dat de schipper daar geen toestemming voor geeft. Voor wat betreft Rijkswaterstaat betekent dit dat een concreterend besluit is opgesteld waarin is bepaald dat aan degenen van Rijkswaterstaat die toezicht houden op naleving van hoofdstuk 17 toezichthoudende bevoegdheden zijn toegekend op grond van artikel 18.6 en 18.7 van de Omgevingswet. Ten aanzien van de regionale wateren kan het dagelijks bestuur van een waterschap een dergelijk aanwijzingsbesluit opstellen.

### **3. Juridisch kader**

Het wijzigingsbesluit is gebaseerd op de artikelen 4.3, eerste lid, onderdeel c, onder 1°, en 18.2, zesde lid, van de Omgevingswet.

Op grond van artikel 4.3, eerste lid, onderdeel c, onder 1°, kunnen regels worden gesteld over lozingsactiviteiten op een oppervlaktewaterlichaam.

In artikel 4.10 van de Omgevingswet is bepaald dat met het oog op een doelmatig waterbeheer voor wateractiviteiten gevallen kunnen worden aangewezen waarin het dagelijks bestuur van het waterschap, gedeputeerde staten of de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag is. In artikel I, onderdeel A, van het onderhavige besluit is uitvoering gegeven aan dit wetsartikel door, in aanvulling op al bestaande regelgeving, de minister als bevoegd gezag aan te wijzen voor het stellen van maatwerkvoorschriften of het beslissen op een aanvraag voor een gelijkwaardige maatregel ten aanzien van het vereiste in de leiding tussen het toilet dan wel de opvangtank en de huiddoorvoer van een pleziervaartuig een afsluiter aanwezig te hebben die in gesloten stand verzegeld moet zijn.

Op grond van artikel 18.2, zesde lid, van de Omgevingswet kan de bestuurlijke handhavingstaak aan een ander bestuursorgaan worden opgedragen dan het bestuursorgaan waarbij de handhavingstaak op grond van de eerdere leden van dat wetsartikel berust. Als geen gebruik zou worden gemaakt van deze grondslag zou op grond van het eerste lid van dit wetsartikel de bestuurlijke handhavingstaak ten aanzien van artikel 17.16 van het Besluit activiteiten leefomgeving berusten bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit komt omdat de minister in dit besluit is aangewezen

---

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 2013/14, 33962, nr. 3, p. 585.

als het bevoegd gezag dat maatwerkvoorschriften kan stellen en dat beslist op een aanvraag om toestemming om een gelijkwaardige maatregel te treffen ten aanzien van artikel 17.16 (artikel I, onderdeel A). Dit is beleidsmatig niet gewenst. Zie voor een nadere toelichting op de bevoegdheidsverdeling paragraaf 2, onder het kopje Toezicht, van deze toelichting.

In de Omgevingsregeling is de wijze van verkrijging van het zegel nader uitgewerkt. De grondslag voor deze eisen is artikel 4.3, vierde lid, van de Omgevingswet waarin is bepaald dat uitvoeringstechnische, administratieve en meet- en rekenvoorschriften bij ministeriële regeling kunnen worden gesteld. In artikel 17.16, derde lid, van het Bal is dus geen grondslag opgenomen voor de verkrijging van een zegel, maar is slechts ter verduidelijking verwezen.

#### **4. Effecten op de gezondheid van zwemmers en het milieu**

Met de invoering van verplichte verzegeling van de afsluiter in gesloten stand, in combinatie met toezicht daarop en waar nodig handhavend optreden, is te verwachten dat het aantal illegale lozingen van ongezuiverd toiletwater aanzienlijk zal dalen. Dit heeft een positief effect op het milieu en de gezondheid van zwemmers.

#### **5. Uitvoerbaarheid**

Bij alle pleziervaartuigen met een toilet is in de afvoerleiding standaard een afsluiter aangebracht, om te voorkomen dat het oppervlaktewater of zeewater via het toilet de boot instroomt. Deze afsluiters zijn (vrijwel) allemaal zo uitgevoerd dat ze in gesloten stand verzegeld kunnen worden. Om onnodige lasten te voorkomen, is ervoor gekozen dat het zegel door de eigenaar zelf mag worden aangebracht. Uiteraard moet dit zodanig gebeuren, dat de afsluiter niet kan worden geopend zonder het zegel te verbreken.

Het feit dat het zegel zelf door de eigenaar kan worden aangebracht, is een gangbare toepassing. Er zijn andere voorbeelden van situaties waarbij de eigenaar zelf bevoegd is om een voorgeschreven voorwerp aan te brengen. Te denken is aan het Besluit natuurbescherming op grond waarvan de eigenaar van bepaalde vogelsoorten bevoegd is om bij zijn vogels de voorgeschreven pootringen aan te brengen.

Voor eigenaren van pleziervaartuigen die regelmatig in wateren komen waar het verbod op lozen van ongezuiverd toiletwater niet geldt (zoals op zee en in sommige andere landen), kan een gelijkwaardige oplossing voor de verzegeling een uitkomst zijn. Bijvoorbeeld als zij langere tijd op zee of in het buitenland verblijven, en ze het toiletwater niet kwijt kunnen bij ontvangstinstallaties. De Omgevingswet biedt de mogelijkheid voor maatwerk of het toepassen van een gelijkwaardige oplossing (zie hierboven, onder 2 bij *Gelijkwaardige oplossing*).

De regelgeving geldt voor alle pleziervaartuigen die zich in Nederland op oppervlaktewateren bevinden, dus ook voor pleziervaartuigen uit het buitenland. In de Omgevingsregeling waarin de wijze van verkrijging van een zegel is geregeld is er rekening mee gehouden dat ook voor deze categorie pleziervaartuigen een zegel beschikbaar moet worden gesteld zodat ook hierbij de afsluiter in gesloten stand verzegeld kan worden.

#### **6. Handhaafbaarheid**

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen op het conceptbesluit, zoals dat ten behoeve van de internetconsultatie gepubliceerd is, een toets uitgevoerd op de Uitvoerbaarheid en Handhaafbaarheid (U&H-toets, ook wel HUF-toets genoemd).

### *Rijkswaterstaat*

Rijkswaterstaat (verder: RWS) verwacht dat de verzegelingsplicht een (beperkt) positief effect zal hebben op een betere naleving van het lozingsverbod van toiletwater in het oppervlaktewater, maar alleen indien een aantal aanbevelingen in acht worden genomen.

RWS beveelt aan om bij het opstellen van de ministeriële regeling gebruik te maken van de kennis en ervaring van handhavers. Aan deze aanbeveling is gehoor gegeven.

RWS is van mening dat een verzegelingsstelsel pas werkt als er op zijn minst een van overheidswege beperkte en gereguleerde afgifte komt, inclusief registratie. RWS beveelt aan dat duidelijk wordt wie verantwoordelijk wordt voor de registratie en administratie en hoe fraude wordt voorkomen. De regels in de ministeriële regeling zien op een beperkte en gereguleerde afgifte van de zegels, met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van fraude. Een registratieplicht voor alle pleziervaartuigen zou zeker positief uitpakken op de vermindering van fraudegevoeligheid, maar invoering van zo'n registratieplicht is niet op korte termijn te verwachten.

RWS ziet het als probleem dat er niet voorzien is in een standaard voor de wijze waarop het zegel wordt aangebracht. Het voornaamste is dat het zegel zodanig wordt aangebracht dat de afsluiter niet kan worden geopend zonder het zegel te verbreken. Deze eis is opgenomen in de Omgevingsregeling. De handhaver kan dit visueel vaststellen, of door de afsluiter te (gaan) openen.

RWS beveelt aan dat in de ministeriële regeling bepaald wordt dat de verzegelde afsluiter "makkelijk bereikbaar" moet zijn. Het gaat hier om een bouwvereiste aan een pleziervaartuig. In bijlage I bij de Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG PbEU 2013 L 354 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters betreffende pleziervaartuigen en waterscooters (verder: richtlijn pleziervaartuigen) is in punt 3.4 bepaald dat huiddoorvoeren die bedoeld zijn om water in of uit de romp te laten stromen en die zich bevinden onder de waterlijn moeten zijn voorzien van gemakkelijk toegankelijke afsluiters. In punt 5.8 van die bijlage is bepaald dat een afvoerleiding voorzien moet zijn van kleppen die in de gesloten stand kunnen worden geborgd. Via artikel 3 van de Wet pleziervaartuigen 2016 waarin staat dat (plezier)vaartuigen slechts op de markt mogen worden gebracht als ze aan de eisen uit bijlage I van de richtlijn pleziervaartuigen moeten voldoen is geborgd dat (nieuwe) pleziervaartuigen aan de eis voldoen dat de afsluiter makkelijk bereikbaar is. In gevallen waarin de afsluiter niet makkelijk bereikbaar is, hoeft dat geen belemmering te vormen voor het uitvoeren van een controle. Als een eigenaar bij de afsluiter kan komen (om de afsluiter te bedienen, te controleren of daar geen lekkage is of om het zegel aan te brengen), dan is dat ook mogelijk voor een toezichthouder.

RWS stelt vast dat de huidige handhaving van RWS op het water zich vooral richt op de beroepsvaart. Voor het uitvoeren van controles op de verzegeling bij pleziervaartuigen zou naar mening van RWS een substantiële uitbreiding van de handhavende capaciteit nodig zijn. De betreffende handhavers zouden moeten worden opgeleid in de verschillende soorten toiletinstallaties die in de pleziervaart voorkomen en de verschillende vormen van fraude en technische mogelijkheden. RWS beveelt aan dat de benodigde mensen en middelen voor het uitvoeren van de handhaving en de opleiding van handhavers beschikbaar worden gesteld. Ten aanzien van deze aanbeveling kan worden opgemerkt dat geen sprake is van een nieuwe handhavende taak. Het



lozingsverbod geldt immers al sinds 2009, de verzegelingsplicht is uitsluitend een instrument om het lozingsverbod beter handhaafbaar te maken.

Het eindoordeel van de HUF-toets van RWS is dat het wijzigingsbesluit "moeilijk handhaafbaar" is. Dit eindoordeel leidt tegen de achtergrond van de hierboven afgewogen inhoudelijke elementen van de HUF-toets niet tot aanpassing van het besluit.

#### *Unie van Waterschappen*

De Unie van Waterschappen (verder: UvW) is van mening dat het voorstel een noodzakelijke verbetering is om het naleefgedrag te verbeteren en de controleerbaarheid te vereenvoudigen. Ook de UvW noemt enkele aandachtspunten voor het vervolgproces.

Bij het opstellen van de ministeriele regeling waarin eisen worden gesteld aan de verkrijging van het zegel blijft de UvW graag betrokken. Vanzelfsprekend is dat het geval geweest. Daarnaast is gevraagd extra aandacht te besteden aan de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van het lozen van pleziervaartuigen op de regionale wateren. De UvW vraagt zich in het bijzonder af of het nodig is dat de Minister bevoegd gezag is voor het stellen van een maatwerkvoorschriften en het beoordelen van een aanvraag voor een gelijkwaardige maatregel. Naar aanleiding van deze opmerking zijn de tekst en de toelichting van het besluit uitgebreid en verduidelijkt. De minister blijft wel de bevoegdheid houden, maar benadrukt is dat goed overleg noodzakelijk blijft voor een juiste handhaving door de waterschappen.

#### **7. Administratieve lasten en nalevingskosten, toetsing ATR**

Het verbod om toiletwater te lozen, is niet veranderd met de voorliggende wijziging. Wel schrijft de onderhavige wijziging van het Bal voor dat de afsluiter bij een toilet waarvandaan onder meer ontlasting geloosd kan worden in gesloten stand verzegeld moet zijn. Hiertoe zal de eigenaar van het pleziervaartuig een daartoe verstrekt zegel moeten verkrijgen en ervoor zorgdragen dat het zegel wordt aangebracht. Doordat hij het zelf kan aanbrengen zijn de kosten van die handeling minimaal.

Bij de uitwerking in de Omgevingsregeling is een nadere schatting gegeven van de kosten. Hieronder is een schatting gegeven uitgaande van de kaders opgenomen in dit besluit. Naar schatting zijn er 150.000 pleziervaartuigen met een spoeltoilet. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen pleziervaartuigen voor eigen gebruik en pleziervaartuigen die bedrijfsmatig verhuurd worden.

##### *Pleziervaartuigen voor eigen gebruik (kosten voor burgers)*

Ingeschat wordt dat er 1750 pleziervaartuigen met spoeltoilet zijn die bedrijfsmatig verhuurd worden (berekening: zie paragraaf 1.2).

Dit betekent dat er 148.250 pleziervaartuigen met spoeltoilet zijn die alleen door de eigenaar gebruikt worden (98,8% van het totaal).

De inschatting is dat de helft daarvan (74.125) **geen opvangtank** heeft. Het aanbrengen van een zegel op de afsluiter in de afvoerleiding betekent hier dus dat het toilet feitelijk niet meer gebruikt kan worden.

De inschatting is dat bij 20% (14.825) van deze groep zal gekozen worden voor plaatsing van een opvangtank, waar een zegel aan de orde is.

Bij naar schatting 80% (59.300) van deze groep zal gekozen worden voor een chemisch toilet/droogtoilet/composttoilet/"urinoir" of (op termijn) een goedgekeurde

zuiveringsvoorziening aan boord, of verwijdering van het spoeltoilet en gebruik van voorzieningen aan de wal. Dit zijn allemaal opties waarbij geen zegel aan de orde is.

Kosten van plaatsing van een opvangtank of een ander alternatief vloeien voor de pleziervaartuigen met spoeltoilet, maar zonder opvangtank, feitelijk al voort uit het in 2009 ingestelde lozingsverbod. Daarom worden alleen de kosten van verzegeling berekend.

Bij de berekening van de kosten bij de 74.125 pleziervaartuigen **met een opvangtank** wordt ervan uitgegaan dat bij alle schepen een zegel wordt aangebracht. Dit is een 'worst case scenario', want te verwachten is dat een deel van deze groep kiest voor een alternatief waarbij geen zegel aan de orde is. De kosten voor dat alternatief worden in de berekening niet meegenomen, want ze vloeien voort uit de afwegingen die de eigenaar maakt om al dan niet voor een alternatief te kiezen.

Een eerste inschatting is dat de kosten van 1 zegel mogelijk 10 tot 20 euro zouden kunnen bedragen. Want de verkoop van de zegels moet de kosten van de uitvoeringsorganisatie dekken. Die kosten bestaan uit het laten produceren van de zegels, de behandeling van de aanvragen (met bijbehorende administratie) en de verzendkosten.

Vanuit bovengenoemde redenering wordt ingeschat dat 88.950 (= 14.825 + 74.125) pleziervaartuigen zullen worden voorzien van een verzegeling. De inschatting is dat 90% (80.055) van deze pleziervaartuigen niet langdurig op zee of in het buitenland verblijven, en dus kunnen volstaan met gebruik van 1 zegel per jaar (ervan uitgaand dat het zegel jaarlijks moet worden verbroken ter voorkoming van vorstschade).

Voor pleziervaartuigen met verzegeling die wél langdurig naar zee of buitenland gaan (8895) wordt uitgegaan van 2 tot 8 zegels per jaar.

De geschatte tijdsduur voor kopen/bestellen en aanbrengen van een zegel is 30 minuten.

Bij berekenen van de kosten wordt uitgegaan van een burgertarief van 15 euro per uur.

**Tabel 1. Kosten voor burgers**

<i>Gebruik van het pleziervaartuig</i>	<i>Aantal pleziervaartuigen</i>	<i>Aantal zegels per jaar</i>	<i>Kosten van zegel(s)</i>	<i>Kosten van bestellen en aanbrengen van zegel(s)</i>	<i>Totale jaarlijkse kosten in Nederland</i>
Uitsluitend in Nederlands oppervlaktewater	80.055	1 zegel/jaar	10 tot 20 euro	30 min = 7,50 euro	1.400.962,- tot 2.201.512,- euro
Langdurig op zee/ in buitenland	8895	2-8 zegels/jaar	20 tot 160 euro	60 tot 240 min = 15 tot 60 euro	489.225,- tot 1.956.900,- euro
<b>Totale structurele (jaarlijkse) kosten burgers</b>					1,89 mln tot 4,16 mln euro

*Pleziervaartuigen bestemd voor verhuur (kosten voor bedrijven)*

Aangenomen wordt dat er 100 HISWA-erkende bedrijven zijn die pleziervaartuigen verhuren, die van een spoeltoilet voorzien zijn. Aangenomen wordt dat al deze pleziervaartuigen voorzien zijn van een opvangtank voor het toiletwater. Aangenomen wordt dat het gemiddeld per bedrijf 15 vaartuigen betreft, met een marge van 1 tot 100 vaartuigen.

Aangenomen wordt dat er 50 bedrijven zonder HISWA-erkenning zijn die pleziervaartuigen verhuren, die van een spoeltoilet voorzien zijn. Aangenomen wordt dat al deze pleziervaartuigen voorzien zijn van een opvangtank voor het toiletwater. Aangenomen wordt dat het gemiddeld per bedrijf 5 vaartuigen betreft, met een marge van 1 tot 20 vaartuigen.

Op basis van deze aannames gaat het in totaal om 1750 (1500 + 250) verhuurboten met toiletspoeling (= 1,2 % van de 150.000 pleziervaartuigen met toiletspoeling).

De inschatting is dat 90% (1575) van deze pleziervaartuigen niet langdurig op zee of in het buitenland verblijven, en dus kunnen volstaan met gebruik van 1 zegel per jaar (ervan uitgaande dat het zegel jaarlijks moet worden verbroken ter voorkoming van vorstschade).

Voor de pleziervaartuigen met verzegeling die wél langdurig naar zee of buitenland gaan (175) wordt uitgegaan van 2 tot 8 zegels per jaar.

De geschatte tijdsduur voor kopen/bestellen en aanbrengen van een zegel is 30 minuten.

Bij berekenen van de kosten wordt uitgegaan van een bedrijventarief van 27 euro per uur.

**Tabel 2. Kosten voor bedrijven**

<i>Gebruik van het huurvaartuig</i>	<i>Gemiddeld aantal huurvaartuigen per bedrijf</i>	<i>Aantal zegels per jaar per huurvaartuig</i>	<i>Kosten van het zegel</i>	<i>Kosten van bestellen en aanbrengen van zegel(s)</i>	<i>Totale jaarlijkse kosten per huurvaartuig</i>	<i>Gemiddelde totale jaarlijkse kosten per bedrijf</i>	<i>Totale jaarlijkse kosten in Nederland</i>
<b>HISWA-erkende verhuurbedrijven (100 bedrijven)</b>							
Uitsluitend in Nederlands oppervlakte-water	13*	1 zegel/jaar	10 tot 20 euro	30 min = 13,50 euro	23,50 tot 33,50 euro	305,50 tot 435,50 euro	30.550 tot 43.550 euro
Langdurig op zee/ in buitenland	2*	2-8 zegels/jaar	20 tot 160 euro	60 tot 240 min = 15 tot 60 euro	35 tot 400 euro	70 tot 800 euro	7000 tot 80.000 euro
<b>Overige verhuurbedrijven (50 bedrijven)</b>							
Uitsluitend in Nederlands oppervlakte-water	4*	1 zegel/jaar	10 tot 20 euro	30 min = 13,50 euro	23,50 tot 33,50 euro	94 tot 134 euro	4700 tot 6700 euro
Langdurig op zee/ in buitenland	1*	2-8 zegels/jaar	20-160 euro	60 tot 240 min = 15 tot 60 euro	35 tot 400 euro	35 tot 400 euro	1750 tot 20.000 euro

<b>Totale structurele (jaarlijkse) kosten verhuur-sector</b>							44.000 tot 150.250 euro
--	--	--	--	--	--	--	-------------------------

\*Het aantal huurvaartuigen dat langdurig op zee of in buitenland verblijft is naar boven afgerond

**Tabel 3. Totaal van de kosten voor burgers en bedrijven**

Totale kosten/jaar	1,934 miljoen tot 4,175 miljoen euro
--------------------	--------------------------------------

ATR

Het conceptbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

### 8. Voorbereidingsprocedure

Onderhavige wijziging van het Bal is voorbereid in een overleg waarin onder meer vertegenwoordigers van HISWA-RECRON, Waterrecreatie Nederland, het Watersportverbond, het platform Waterrecreatie, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, het Verbond Nederlandse Motorbootsport, de Nederlandse Jachtbouw Industrie en de UvW hebben geparticipeerd.

### 9. Internetconsultatie

Naar aanleiding van de internetconsultatie zijn bijna 4000 reacties uitgebracht, waarvan er 2173 openbaar zijn.<sup>4</sup> Infram heeft in opdracht van het ministerie van IenW alle reacties samengevat in het rapport 'Samenvatting reacties Verzegeling Toiletafvoer Pleziervaart'.<sup>5</sup>

Uit het onderdeel "Algemene opinie" blijkt dat verreweg de meeste insprekers (2283, waaronder de vier landelijke watersportorganisaties<sup>6</sup> die ingesproken hebben) overwegend tegen de verzegeling zijn, omdat zij van mening zijn dat bepaalde voorwaarden ontbreken om de verzegelingsplicht in te voeren. Als voorwaarden komen in de reacties steeds terug:

- er moeten voldoende functionerende innamepunten worden gerealiseerd, en
- er moeten zuiveringsvoorzieningen op de markt zijn die aan boord kunnen worden gebruikt.

Er zijn echter nog andere alternatieven. Die zullen hieronder in de reactie aan de orde komen. Hieronder wordt per thema uit het rapport van Infram een reactie gegeven op de opmerkingen die in het kader van de internetconsultatie zijn gemaakt.

<sup>4</sup> zie [https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_bal\\_verzegeling\\_toiletwater\\_pleziervaart/reacties](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_bal_verzegeling_toiletwater_pleziervaart/reacties)

<sup>5</sup> zie [https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_bal\\_verzegeling\\_toiletwater\\_pleziervaart/berichten](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_bal_verzegeling_toiletwater_pleziervaart/berichten)

<sup>6</sup> Dit waren het Watersportverbond, het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM), de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN). Daarbij hebben veel individuele insprekers gebruik gemaakt van voorbeeld-inspraakteksten die door de organisaties waren opgesteld.

Naar aanleiding van de reacties is op enkele punten het besluit aangepast en de toelichting aangevuld. Ook zijn de regels over verzegeling pas na 1 januari 2026 in werking getreden. Met de reacties is rekening gehouden bij het opstellen van de regels die ten aanzien van de verkrijging van het zegel in de Omgevingsregeling zijn gesteld. Daarnaast is er een voorlichtingscampagne gelanceerd.

### Thema 1: Nut en noodzaak van de maatregel

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
Heeft geen nut/noodzaak	<p>Veel voorkomende opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De verzegeling van de toiletafvoer heeft geen zin op grote(re) wateren en rivieren, zoals bijvoorbeeld in de Waddenzee en het IJsselmeer. (meest)</li> <li>2. Er zijn in de havens al voldoende sanitaire voorzieningen en deze hebben vaak de voorkeur boven het gebruik van een toilet aan boord. (vaak)</li> <li>3. Er zijn boten die geen toilet aan boord hebben. (soms)</li> <li>4. Er is nauwelijks vervuiling in het water. Een voorbeeld van een opmerking is: "Water is al schoon, kijk naar alle waterplanten". (meest)</li> <li>5. Er worden al alternatieven voor het gebruik van een toilet aan boord gebruikt. Bijvoorbeeld: "Wij gebruiken al jaren droogzakken die nauwkeurig in de pot passen, waardoor alles netjes schoon blijft". (soms)</li> <li>6. De recreatievaart zorgt niet voor ongezond zwemwater.</li> </ol>	<b>498</b>	<b>0</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het verbod om ongezuiverd toiletwater te lozen geldt voor het oppervlaktewater in Nederland. Daarin is geen onderscheid gemaakt in klein en groot oppervlaktewater, waaronder de Waddenzee, Westerschelde, Dollard en het IJsselmeer. Dit spoort ook met de gedachte vanuit de Europese Zwemwaterrichtlijn, dat oppervlaktewater geschikt moet zijn om veilig in te zwemmen.</li> <li>2. Het gebruik van sanitaire voorzieningen in havens kan inderdaad een goed alternatief zijn voor gebruik van het toilet aan boord.</li> <li>3. Als er geen spoeltoilet aan boord is, is er geen afvoerleiding en is verzegeling van de afsluiter in die leiding ook niet aan de orde.</li> <li>4. Ongezuiverde lozingen van toiletwater veroorzaken verhoogde hoeveelheden micro-organismen, die een gezondheidsrisico zijn voor zwemmers. De Zwemwaterrichtlijn kent dan ook normen voor de hoeveelheid micro-organismen in oppervlaktewater.</li> <li>5. Het gebruik van dergelijke zakken of een droogtoilet is inderdaad een goed alternatief voor een spoeltoilet.</li> </ol>

Categorie	Toelichting categorie	Aantal individuele opmerkingen	Vanuit watersport-organisaties	Reactie
	7. Er wordt niet of weinig gezwommen waar veel schepen varen of liggen.			Verzegeling is dan niet aan de orde.  6. Uit onderzoek <sup>7</sup> is diverse keren gebleken dat pleziervaartuigen die ongezuiverd toiletwater lozen een risico vormen voor de gezondheid van zwemmers.  7. In de praktijk blijkt er regelmatig te worden gezwommen in de buurt van pleziervaartuigen. Ongezuiverde toiletlozingen vormen dan een gezondheidsrisico.
Heeft nut/noodzaak	Veel voorkomende opmerkingen: 1. Het hebben van schoon oppervlaktewater is wenselijk, voor watersporters/zwemmers (meest) 2. Het niet lozen van toiletten is gunstig voor het milieu. (vaak) 3. Het verkleint de kans op ziektes voor watersporters/zwemmers (weinig)	<b>134</b>	<b>2068</b> (Watersportverbond, FVEN, KNMC & VNM <sup>8</sup> )	1 t/m 6. Deze reacties onderschrijven het nut dan wel de noodzaak van de voorgestelde verzegeling van de afsluiter op de afvoerleiding van een spoeltoilet. Wat zwemmer is, is niet gespecificeerd in de Zwemwaterrichtlijn. Dit kunnen dus ook andere watersporters zijn die te water kunnen raken, zoals (kite-)surfers en kanoërs.  Ook de opmerkingen van Watersportverbond, FVEN, KNMC en VNM vormen een

<sup>7</sup> Zie onder andere

<https://www.dechos.nl/beinvloeding%20van%20de%20zwemwaterkwaliteit%20door%20de%20pleziervaart.pdf>, , <https://docplayer.nl/19370382-Huishoudelijk-afvalwater-scheepvaart.html> en <https://docplayer.nl/132405735-Schoon-water-en-lozingen-uit-recreatievaart.html>

<sup>8</sup> Watersportverbond: "Het Watersportverbod is voor schoon water en staat dan ook achter het lozingsverbod. Het verbod verkleint de kans op ziekten voor zwemmers en watersporters die in direct contact komen met het oppervlaktewater (zoals zeilers in open boten, kanoërs en boardsporters)."

FVEN: "De FVEN is voor schoon water en staat dan ook achter het lozingsverbod. Het verbod verkleint de kans op ziekten voor zwemmers en watersporters die in direct contact komen met het oppervlaktewater."

VNM: "Het VNM is natuurlijk voorstander van een goede waterkwaliteit en is er zich van bewust dat vervuild water een gezondheidsrisico oplevert voor zwemmers en andere watersporters. Verzegeling van de afsluiter in gesloten stand tussen de vuilwateropslagtank/toilet van een pleziervaartuig en de huiddoorvoer zal de handhaafbaarheid van het lozingsverbod en de waterkwaliteit nog verder verbeteren."

KNMC: "De waterkwaliteit is voor ons belangrijk. Het besluit voor verzegeling van de afsluiter tussen toilet en huiddoorvoer kan mogelijk belangrijk bijdragen tot een betere handhaafbaarheid van het bestaande lozingsverbod."

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
	<p>4. Het verbieden van lozen in havens of locaties waar gezwommen wordt is wenselijk. (vaak)</p> <p>5. Het verbieden van lozen in stilstaande wateren is wenselijk. (vaak)</p>			ondersteuning van nut en noodzaak van het voorstel.
Dieren ontlasten ook in het water	<p>Indien de opmerking gemaakt is dat dieren ook hun ontlasting lozen in het oppervlaktewater (dus de maatregel heeft geen zin). Er wordt vooral verwezen naar ganzen, eenden en andere watervogels, en koeien.</p>	<b>114</b>	<b>0</b>	Uit onderzoek is gebleken dat de ongezuiverde lozing van toiletwater leidt tot verhoogde hoeveelheden ziekteverwekkende micro-organismen in het water, die een gezondheidsrisico opleveren voor zwemmers. Daarbij is ook van belang dat het gedrag van dieren niet te beïnvloeden is, en het gedrag van mensen wel.
Pleziervaart is maar beperkte tijd van het jaar op het water	<p>Veel voorkomende opmerkingen:</p> <p>1. De pleziervaart is maar een paar weken of maanden op het water. (meest)</p> <p>2. Pleziervaartuigen worden maar een paar keer per jaar gebruikt. (vaak)</p> <p>3. Pleziervaartuigen worden voornamelijk of alleen gedurende de zomer maanden en vakanties gebruikt. (soms)</p>	<b>99</b>	<b>0</b>	1 t/m 3. De meeste pleziervaartuigen worden inderdaad alleen tussen april en september gebruikt, en dan vaak maar een deel van die periode. Deze periode valt juist samen met de periode dat de meeste mensen in oppervlaktewater zwemmen. Daarom is het belangrijk om deze mensen te beschermen tegen ongezuiverde toiletlozingen van pleziervaartuigen.

## **Thema 2: Werking van de maatregel**

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
Hoe wordt er verzegeld?	Indien een opmerking gemaakt is over de wijze van verzegeling.	<b>52</b>	<b>0</b>	Het verstrekte zegel moet zodanig worden aangebracht dat de afsluiter niet kan worden geopend zonder het

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				zegel te verbreken. Meestal is daar geen voorbereiding voor nodig, maar soms moet er eerst iets worden gedaan, bijvoorbeeld een gaatje boren in een afsluiter met een ronde draaiknop. Daar komt voorlichting over.
Wie gaat het verzegelen?	Indien een opmerking gemaakt is over wie gaat verzegelen (b.v. booteigenaar zelf of geregeld door overheid).	<b>19</b>	<b>0</b>	De eigenaar van het pleziervaartuig is verantwoordelijk voor het correct aanbrengen van het zegel.
Invoerings-termijn te snel	Indien in de reactie gevraagd of voorgesteld wordt om de maatregel uit te stellen, een overgangperiode wordt voorgesteld, of wordt gesteld dat de maatregel te snel wordt ingevoerd.	<b>305</b>	<b>1805</b> (Watersport-verbond, FVEN & KNMC <sup>9</sup> )	Bij het vaststellen van de invoeringstermijn wordt rekening gehouden met de tijd die nodig is om een organisatie aan te wijzen en in te richten die belast zal worden met productie van de zegels en distributie ervan naar de eigenaren van pleziervaartuigen, en de tijd die gemoeid is met productie en distributie. Eisen aan de verkrijging van het zegel zijn opgenomen in de Omgevingsregeling. Bij het opstellen daarvan zijn de brancheorganisaties betrokken en heeft een internetconsultatie plaatsgevonden. Jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen zijn reeds vele jaren verplicht een werkend innamepunt te hebben. De VNG heeft de gemeenten, die toezichthouder zijn, rondom het moment van consultatie van deze regelgeving daarop gewezen. In plaats van een opslagtank die bij een innamepunt moet worden geleegd zijn er ook

<sup>9</sup> Watersportverbond & FVEN: "Maar de invoering van de verzegeling gaat te snel" en "We vragen dan ook om een overgangstermijn van minimaal vijf jaar."  
KNMC: "Zorg voor een gedegen invoeringsplan, creëer de benodigde infrastructuur, doe aan voorlichting en communicatie, neem daar tijd voor en voer dan pas het besluit in."



<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				andere alternatieven beschikbaar. Te denken is aan een droogtoilet, een chemisch toilet, gebruik van sanitaire voorzieningen op de wal en – op termijn – een zuivering aan boord.
Wie/hoe controleert? (hoe te handhaven)	<p>Veel voorkomende opmerkingen gaan over:</p> <p>1. Wie controleert de verzegeling? (soms)</p> <p>2. Hoe wordt de verzegeling gecontroleerd? (vaak)</p> <p>3. Hoe wordt de verzegeling gehandhaafd? (meest)</p>	<b>145</b>	<b>0</b>	<p>1. De verzegeling wordt gecontroleerd door de toezichthouder. Dit is RWS (op rijkswateren) en de waterschappen (op de overige wateren).</p> <p>2 en 3. De toezichthouder kan op grond van de Omgevingswet de bevoegdheid krijgen om aan boord te gaan om een inspectie uit te voeren, ook als de schipper daar niet mee instemt. De toezichthouder kijkt dan of de afsluiter op de juiste wijze is verzegeld. Indien het voorgeschreven zegel niet aanwezig is, of als het zegel niet of onjuist is aangebracht, kan handhavend worden opgetreden.</p>
Hoe werkt verzegeling met buitenlandse boten en oversteken van de grens?	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <p>1. Er is geen verzegeling nodig in het buitenland, dus moet de verzegeling telkens opnieuw aangebracht worden bij het oversteken van de grens? (meest)</p> <p>2. In het buitenland zijn er weinig afzuigstations beschikbaar (soms)</p> <p>3. Geldt dit ook voor buitenlandse boten? (vaak)</p>	<b>115</b>	<b>0</b>	<p>1 en 2. Als de eigenaar van een pleziervaartuig de grens oversteekt naar het buitenland en daar het zegel verbreekt omdat daar geen lozingsverbod geldt en er geen innamepunten aanwezig zijn, en hij geen gebruik maakt van alternatieven zoals een droogtoilet of sanitaire voorzieningen op de wal, moet de eigenaar bij terugkeer in Nederland een nieuw zegel aanbrengen.</p> <p>In de Omgevingsregeling zal duidelijkheid worden geboden hoe in deze situatie gehandeld moet worden. Te denken is aan de mogelijkheid om bij jachthavens, bruggen of</p>

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				<p>sluizen dicht bij de grens een nieuw zegel te kopen. Daarnaast is er een mogelijkheid een verzoek te doen tot een zogeheten 'gelijkwaardige maatregel' die ter beoordeling kan worden voorgelegd aan de minister van IenW. Indien een pleziervaartuig is voorzien van een positief beoordeelde gelijkwaardige maatregel, is een zegel niet aan de orde.</p> <p>3. Ja, de verzegelingsplicht zal ook gelden voor buitenlandse pleziervaartuigen die Nederland binnenkomen. Bij de regels over de verkrijging van de zegels in de Omgevingsregeling komt dit ook aan de orde.</p>
Zee/binnenlandse wateren	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <p>1. Moet de verzegeling telkens opnieuw aangebracht worden bij de terugkeer van een tocht op zee? (meest)</p> <p>2. Bij lange/meerdaagse tochten op zee is de tank vol en is er geen mogelijkheid tot lozen bij afzuigstation (vaak)</p>	<b>328</b>	<b>0</b>	<p>1 en 2. Als de eigenaar van een pleziervaartuig vanuit oppervlaktewater de zee opgaat (waar het lozingsverbod niet geldt) en daar het zegel verbreekt omdat hij geen gebruik maakt van alternatieven zoals een droogtoilet, chemisch toilet of (op termijn) een zuiveringsvoorziening, moet de eigenaar bij terugkeer in het Nederlandse oppervlaktewater een nieuw zegel aanbrengen. De nadere regels in de Omgevingsregeling scheppen meer duidelijkheid. Te denken is aan de mogelijkheid om bij jachthavens, bruggen of sluizen dicht bij de zee een nieuw zegel te kopen. Daarnaast is er een mogelijkheid een verzoek te doen voor zogeheten 'gelijkwaardige maatregel' die ter beoordeling kan worden voorgelegd aan de minister van IenW. Indien een</p>

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				pleziervaartuig is voorzien van een positief beoordeelde gelijkwaardige maatregel, is een zegel niet aan de orde.
Moeilijk tank te installeren	Indien een opmerking gemaakt is over de moeite/uitdaging van het installeren van een opslagtank door ruimtegebrek (in kleine boten).	<b>246</b>	<b>0</b>	Indien in een pleziervaartuig te weinig ruimte is voor een opslagtank voor toiletwater, is een alternatief om van het spoeltoilet een droogtoilet te maken (zonder afvoerleiding) of het spoeltoilet door een chemisch toilet te vervangen. In deze situatie is verzegeling niet aan de orde.
Hoe werkt urinelozing	Indien een opmerking gemaakt is over de werking van het wel mogen lozen van urine bij verzegeling.	<b>96</b>	<b>0</b>	Als er een voorziening aan boord is waarmee geborgd wordt dat daarmee uitsluitend urine wordt geloosd (denk bijvoorbeeld aan een urinoir), dan is verzegeling niet aan de orde.
Winterklaar maken van de boot	Veel voorkomende opmerkingen zijn:  1. Moet de verzegeling telkens opnieuw aangebracht worden na het winterklaar maken van de boot? (vaak)  2. De verzegeling van de toiletafvoer kan in de winter zorgen voor bevriezing van de afsluiters (vaak)	<b>48</b>	<b>0</b>	1 en 2. Om vorstschade te voorkomen, zijn er wellicht ook mogelijkheden om de inhoud van de afvoerleiding leeg te maken zonder de verzegeling te verbreken. Als die mogelijkheden er niet zijn, zal er een nieuw zegel moeten worden aangebracht. De wijze van verstrekking van de zegels is geregeld in de Omgevingsregeling.
Overige opmerkingen maatregel	Voorbeelden van overige opmerkingen over de werking van de maatregel zijn:  1. Maak het een Europese regel (soms) of een aanpassing op de huidige maatregel, zoals het alleen verzegelen van grotere en/of nieuwe boten (meest)  2. "De voorgestelde wijziging Bal is technisch en praktisch niet of nauwelijks uitvoerbaar" (vaak)	<b>199</b>	<b>0</b>	1. Voor zover bekend zijn er geen andere landen van de Europese Unie die met verzegeling bezig zijn. Ook de Europese Commissie heeft zover bekend geen voornemens op dit vlak. Mogelijk kan Nederland – na invoering van de verzegelingsplicht – een voorbeeld vormen voor andere landen. Een Europese aanpak is een langdurig traject waarop Nederland niet kan wachten. Het is voor het doel van de regeling (beëindigen van ongezuiverde toiletlozing) niet

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
	<p>3. "Zijn er uitzonderingen voor oude schepen (bv 100 jaar)?" (vaak)</p> <p>4. "Wat gaat er gelden voor schepen, die een chemisch toilet gebruiken. Wordt deze ook verzegeld?"(zelden)</p> <p>5. "Wat met (bewoonde) schepen die niet eenvoudig op eigen kracht kunnen worden verplaatst om bv wekelijks naar een pompinstallatie te varen?" (zelden)</p>			<p>relevant of het pleziervaartuig groot of nieuw is.</p> <p>2. Een afsluiter is altijd op een zodanige manier te verzegelen dat deze niet geopend kan worden zonder het zegel te verbreken. Soms is daarvoor een ingreep nodig, zoals het boren van een gaatje in een ronde afsluitkraan. Regels daarover zijn opgenomen in de Omgevingsregeling. Wanneer dat nodig is kan in bepaalde gevallen een gelijkwaardige maatregel worden toegepast. Informatie zal worden verstrekt over hoe de regels toe te passen zijn.</p> <p>3. Pleziertuigen die zijn genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wet pleziervaartuigen 2016 vallen niet onder de verzegelingsplicht.</p> <p>4. Een chemisch toilet heeft geen afvoerleiding, dus verzegeling is niet aan de orde.</p> <p>5. Het huidige lozingsverbod geldt al sinds 2009 voor alle pleziervaartuigen, met uitzondering van de pleziervaartuigen genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wet pleziervaartuigen 2016. Hier vallen ook varende woonschepen onder. Het is de vraag of in het genoemde voorbeeld sprake is van een pleziervaartuig, of een woonark. Wanneer een varend woonschip een Certificaat van Onderzoek (CvO) heeft en minder dan 24 meter lang is, dan valt het onder de definitie van pleziervaartuig en moet aan deze regels voldaan</p>

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				<p>worden. Als het gaat om een woonark wordt het gezien als een woning en die moet zijn aangesloten op de riolering of een IBA (individuele behandeling van afvalwater).</p> <p>Voor woonschepen kan het een oplossing zijn om het spoeltoilet te vervangen worden door een chemisch toilet of droogtoilet. Zodra goedgekeurde zuiveringsvoorzieningen op de markt komen, zou dat ook een oplossing kunnen zijn.</p>

### Thema 3: Implementeren maatregel

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
Eerst nadenken en goed voorbereiden, dan pas doen	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het plan is ondoordacht (vaak)</li> <li>2. Er is onwetendheid over wat er speelt in de (plezier)vaart (vaak)</li> <li>3. Dit plan is achter een bureau bedacht, zonder kennis van praktijk (soms)</li> </ol>	<b>168</b>	<b>1805</b> (Watersportverbond, KNMC & FVEN <sup>10</sup> )	<p>1, 2 en 3. Bij de ontwikkeling van de regelgeving is en wordt de sector betrokken. Dat er momenteel innamepunten zijn die niet goed functioneren, heeft vooral te maken met het feit dat ze nu nauwelijks gebruikt worden. Dit kan alleen doorbroken worden door invoering van de verzegelingsplicht. Er zijn bovendien meer alternatieven beschikbaar dan alleen innamepunten en (op termijn) zuiveringsvoorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- droogtoilet,</li> <li>- chemisch toilet,</li> <li>- voorziening waarmee uitsluitend urine kan worden geloosd en</li> <li>- gebruik van sanitaire voorzieningen op de wal.</li> </ul>

<sup>10</sup> Watersportverbond & FVEN: "Alleen met een juiste voorbereiding en kwantitatief en kwalitatief voldoende infrastructuur van uitpompstations, zal er acceptatie van de regels komen."  
 KNMC: "zorg voor een gedegen invoeringsplan, creëer de benodigde infrastructuur, doe aan voorlichting en communicatie, neem daar tijd voor en voer dan pas het besluit in."

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
Maatregel mist onderbouwing	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wat is de (wetenschappelijke) onderbouwing over ... (meest)</li> <li>2. Wat zijn de cijfers over... (meest)</li> <li>3. Wat is het (positieve) effect van het invoeren van de verzegeling? (vaak)</li> <li>4. Is de onderbouwing van de motie niet te smal?</li> </ol>	<b>134</b>	<b>0</b>	<p>1 en 2. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd rond de effecten van lozing van ongezuiverd toiletwater op de zwemwaterkwaliteit<sup>11</sup></p> <p>3 en 4. Het huidige lozingsverbod is niet handhaafbaar. De verzegelingsplicht is dat wel. Het positief effect van verzegeling is dat er geen ongezuiverd toiletwater geloosd kan worden. Zo worden zwemmers beschermd. In de motie<sup>12</sup> worden deze aspecten ook benoemd.</p>
Zorg voor alternatieven	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zorg eerst dat er een (betaalbare) zuiveringsinstallatie beschikbaar is op de markt (meest)</li> <li>2. Zorg voor schone toiletten op havens zodat mensen hier gebruik van willen maken (soms)</li> <li>3. Een alternatief voor verzegeling zou een chemisch toilet kunnen zijn zoals in campers/caravans (soms)</li> <li>4. Zorg voor goede voorlichting (soms)</li> </ol>	<b>404</b>	<b>2068</b> (Watersportverbond, KNMC, VNM & FVEN <sup>13</sup> )	<p>1. Voor zover men geen gebruik wil of kan maken van de innamepunten, zijn er diverse alternatieven die nu al beschikbaar zijn. Zo kan een spoeltoilet geschikt gemaakt worden om alleen urine te lozen, of het kan vervangen worden door droogtoilet of een chemisch toilet. Ook kan men gebruikmaken van een voorziening waarmee uitsluitend urine kan worden geloosd. Een ander alternatief is dat men de sanitaire voorzieningen op de wal gebruikt.</p>

<sup>11</sup> Zie onder andere <https://www.dechos.nl/beinvloeding%20van%20de%20zwemwaterkwaliteit%20door%20de%20pleziervaart.pdf>, <https://docplayer.nl/19370382-Huishoudelijk-afvalwater-scheepvaart.html> en <https://docplayer.nl/132405735-Schoon-water-en-lozingen-uit-recreatievaart.html>

<sup>12</sup> Zie

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2018Z22176&did=2018D56590>

<sup>13</sup> Watersportverbond & FVEN: "Een zuiveringsinstallatie is nog niet op de markt." "Daarnaast moeten er betaalbare, kleine zuiveringsinstallaties verkrijgbaar zijn."

VNM: "Ook moet er voldoende aanbod zijn van compacte gecertificeerde en betaalbare zuiveringsinstallaties".

KNMC: "Dit zal echter in de praktijk alleen tot een betere naleving leiden als er een redelijk alternatief is voor het verwijderen van fecaliën houdend afvalwater."

"Dit kan door het beter aanbieden van alternatieve verwijderingsmogelijkheden als uitpompen en aan boord zuiveren ..."

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				<p>2. Het is de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder dat de toiletten schoon zijn, deze kan hierop aangesproken worden.</p> <p>3. Inderdaad, een chemisch toilet is een alternatief, evenals bijvoorbeeld een droogtoilet of een voorziening waarmee alleen urine kan worden geloosd.</p> <p>4. Er is vanuit het ministerie opdracht gegeven voor een voorlichtingscampagne.</p>
Overige opmerkingen over implementeren maatregel	Bijvoorbeeld: "laten ze eerst eens kijken of het wel rendabel is om al die heisa op te starten" (zelden)	<b>30</b>	<b>0</b>	Vaststaat dat ongezuiverde toiletlozingen van de pleziervaart een gezondheidsrisico voor zwemmers vormen. Verplichte verzegeling is een handhaafbare en effectieve methode om dit te voorkomen. Er zijn alternatieven waarbij geen verzegeling nodig is, zoals een chemisch toilet of droogtoilet.

#### **Thema 4: Werking afzuiging**

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
Infrastructuur	<p>Veelvoorkomende opmerkingen zijn:</p> <p>1. De afzuigstations zijn niet overal beschikbaar (meest)</p> <p>2. De infrastructuur van afzuigstations is nog niet op orde (meest)</p>	<b>633</b>	<b>2068</b> (Watersportverbond, FVEN, KNMC & VNM <sup>14</sup> )	1 en 2. Alle jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen zijn sinds 2009 verplicht om een werkend innamepunt te hebben. Deze innamepunten worden nu niet of nauwelijks gebruikt, waardoor onderhoud

<sup>14</sup> Watersportverbond & FVEN: "Er zijn op dit moment niet voldoende vuilwater uitpompstations en van de stations die er wel zijn, staan er veel op een onhandige plek achter in de haven of ze werken niet naar behoren. Als er tientallen watersporters aan het eind van een mooi weekend terugkomen in de haven, duurt het uren voordat iedereen zijn tank heeft kunnen legen."

VNM: "Maar in de visie van het VNM kan de verzegeling pas worden ingevoerd als de benodigde infrastructuur is aangelegd, zoals voldoende uitpomp stations in jachthavens en op openbare aanlegplaatsen zoals winkelsteigers en gemeentehavens en langs openbaar vaarwater. Dit alles om te voorkomen dat er lange wachtrijen ontstaan en de acceptatie van de regel wordt geschonden."<sup>23</sup>

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
	<p>3. De afzuigstations liggen op veelal op moeilijk bereikbare plekken in de haven (b.v. helemaal achterin of op moeilijke plekken voor grotere boten) (meest)</p> <p>4. De afzuigstations zijn niet dichtbij bereikbaar en omvaren is dus noodzakelijk (soms)</p> <p>5. De capaciteit is niet toereikend voor het aantal boten en schepen dat er gebruik van moet maken (meest) er zullen lange wachttijden ontstaan bij de huidige capaciteit (vaak)</p> <p>6. Er zijn onvoldoende afzuigstations aanwezig (meest)</p>			<p>en reparatie weinig prioriteit hebben.</p> <p>Wanneer het innamepunt niet werkt kan hierover het beste contact opgenomen worden met de beheerder van de jachthaven. Gemeenten houden toezicht op de regels voor het inzamelen van het toiletwater door jachthavens. Ook met de gemeente of omgevingsdienst kan daarom contact worden opgenomen.</p> <p>Daarnaast zijn er onder meer in Friesland innamepunten gerealiseerd buiten jachthavens. Naar verwachting zal deze vicieuze cirkel pas doorbroken worden bij invoering van de verzegelingsplicht.</p> <p>De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) biedt per 1 januari 2022 belastingaftrek aan middels de MIA of Vamil voor de aanschaf van innamepunten voor jachthavens met minder dan 50 ligplaatsen, en een extra innamepunt voor jachthaven met meer dan 50 ligplaatsen. En ook voor andere ondernemers die een innamepunt willen exploiteren op andere locaties zoals langs vaarroutes. Hiermee kunnen meer innamepunten beschikbaar komen.<sup>15</sup></p>

"Van de pleziervaarder met een veelal beperkte vuilwateropslagtank kan moeilijk worden verwacht dat met een volle tank wordt doorgevaren naar een uitpompstation dat soms meer dan 50 km verderop gelegen is."

KNMC: "Zolang er onvoldoende uitpompstations langs de vaarwegen aanwezig zijn op redelijke onderlinge afstanden zal het besluit praktisch onuitvoerbaar zijn" "Creëer de benodigde infrastructuur"

<sup>15</sup> Zie <https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/milieulijst-en-energielijst/miavamil/vuilwaterinnamestation-voor-pleziervaartuigen>



<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				<p>3. Het gaat erom dat de innamepunten aanwezig zijn en dat ze functioneren. Dat iemand over enig stuurmanschap moet beschikken om het innamepunt te bereiken, kan als een ongemak worden gezien. Hierover kan u contact opnemen met de beheerder van de jachthaven.</p> <p>4. Dat men voor gebruik van een innamepunten soms moet (om)varen, kan men zien als ongemak. Met de belastingaftrek middels de MIA of Vamil regelingen voor de aanschaf van innamepunten kunnen meer innamepunten beschikbaar komen.</p> <p>5 en 6. Of de capaciteit in termen van innamepunten toereikend is of niet hangt mede af van het gebruik van alternatieven. Zoals eerder opgemerkt zijn er nu al diverse alternatieven beschikbaar: droogtoilet, chemisch toilet, voorziening waarmee alleen urine kan worden geloosd en gebruik van sanitaire voorzieningen aan wal. In de toekomst komen daar zuiveringsvoorzieningen bij.</p>
Kapot/ onbetrouwbaar	Er wordt vooral opgemerkt dat de afzuigstations veelal defect zijn	<b>277</b>		De innamepunten worden nu niet of nauwelijks gebruikt, waardoor onderhoud en reparatie weinig prioriteit hebben. Naar verwachting zal deze vicieuze cirkel doorbroken worden bij invoering van de verzegelingsplicht. De VNG heeft de gemeenten geïnformeerd dat te

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie</i>
				verwachten is dat de innamepunten dan vaker zullen worden gebruikt, en onder de aandacht gebracht dat gemeenten hier een toezichthoudende rol hebben.
Overige opmerkingen over werking afzuiging	Onder andere: 1. Afzuiging moet wel gratis zijn, maar soms moet ervoor betaald worden 2. De afpompstations worden veelal niet bediend (soms) 3. "Door de jaren heen hebben we moeten constateren dat de overheid achter blijft met de invoering van afgiftepunten vuilwatertanks." (soms)	<b>110</b>		<p>1. Voor gebruik van de innamepunten bij jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen mag volgens de wetgeving geen vergoeding worden gevraagd. Indien er wel een vergoeding wordt gevraagd, kan de schipper aan de gemeente vragen om handhavend op te treden. Daarnaast is er in opdracht van het ministerie van IenW een app ontwikkeld waarmee situaties waarbij er een vergoeding gevraagd wordt, gemeld kunnen worden.<sup>16</sup></p> <p>2. Het is niet wettelijk voorschreven dat de innamepunten door de jachthavenhouder bediend moeten worden. Op YouTube zijn instructiefilmpjes te vinden.<sup>17</sup></p> <p>3. Sinds 2009 zijn alle jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen verplicht een innamepunt te hebben. Daarnaast zijn er soms door waterschappen innamepunten aangelegd buiten jachthavens. Op bepaalde dagen kan het op sommige punten druk zijn. Daarom wordt het plaatsen van meer innamepunten gestimuleerd door RVO.</p>

## Thema 5: Impact maatregel

<sup>16</sup> Zie <https://waterrecreatienederland.nl/melder-vuilwater-innamepunt/>

<sup>17</sup> Zie bijvoorbeeld <https://www.youtube.com/watch?v=teNr3uMQ8vY> en <https://www.youtube.com/watch?v=etCLZyu94-s>

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie:</i>
Makkelijk te ontwijken	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mensen zullen de emmer/puts weer gaan gebruiken (meest)</li> <li>2. Behoeftes zullen overboord gedaan worden (vaak)</li> <li>3. Mensen zullen overstappen naar een chemisch toilet, met het mogelijke gevolg dat mensen dit overboord gaan gooien (soms)</li> </ol>	<b>222</b>	<b>0</b>	1, 2 en 3. Er zijn alternatieven beschikbaar die comfortabeler zijn en meer privacy bieden dan gebruik van een emmer of puts of een rechtstreekse lozing. Te denken is aan een droogtoilet, een chemisch toilet of een voorziening waarmee uitsluitend urine kan worden geloosd. Dat de inhoud van een chemisch toilet overboord gegooid wordt, is zeer ongewenst. Hier zal in de voorlichting ook aandacht aan worden besteed.
Draconische maatregel	Indien een opmerking gemaakt is over dat de maatregel te vergaand/te verstrekkend/draconisch is	<b>64</b>	<b>0</b>	Met de verzegeling worden de gezondheidsrisico's voor zwemmers door lozing van ongezuiverd toiletwater tegen gegaan. Het zegel kan door de schipper zelf worden aangebracht.
Maatregel brengt kosten met zich mee	<p>Indien een opmerking gemaakt is over dat de maatregel kosten met zich mee brengt voor onder andere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De overheid (b.v. kosten voor handhaving, het plaatsen van afzuigstations) (vaak)</li> <li>2. De haveneigenaren (b.v. bij het plaatsen van afzuigstations) (vaak)</li> </ol>	<b>188</b>	<b>77</b> (KNMC <sup>18</sup> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elk voorschrift waarop gehandhaafd kan worden, brengt handhavingskosten met zich mee. Vaststaat dat de verzegelingsplicht beter handhaafbaar is dan het lozingsverbod. Een goede naleving zal de noodzaak van handhaving, met daaraan verboden kosten, verminderen.</li> <li>2. Het voorschrift dat jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen een werkend innamepunt moeten hebben, geldt al sinds 2009. Zij hebben voor de aanleg destijds in veel gevallen een subsidie kunnen aanvragen. Ook voor de aanleg van nieuwe innamepunten is voor jachthavens en ondernemers belastingaftrek via RVO mogelijk.</li> </ol>

<sup>18</sup> KNMC: "Dat levert weinig meer op en gaat veel geld en inspanning kosten aan de kant van overheden"

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie:</i>
Belast booteigenaren	<p>Indien een opmerking gemaakt is over dat de maatregel de booteigenaren belast. Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De maatregel brengt kosten met zich mee voor de booteigenaren (b.v. forse investeringen, aanschaf watertank, zuiveringsinstallatie, het afzuigen kost geld) (meest)</li> <li>2. De maatregel is een vorm van burgers pesten (soms)</li> <li>3. De verzegeling zorgt voor vrijheidsbeperking (zelden)</li> </ol>	<b>318</b>	<b>263</b> (VNM <sup>19</sup> )	<p>1, 2 en 3. De kosten van verzegeling bestaan uitsluitend uit de aanschaf van het zegel en zijn proportioneel. Na ontvangst van het zegel kan de schipper het zelf binnen een paar minuten aanbrengen. Het verbod om ongezuiverd toiletwater te lozen geldt al sinds 2009. Het enige element wordt daar nu bij komt is de verzegelingsplicht. Als men nu geen opvangtank heeft en rechtstreeks vanuit het toilet op het oppervlaktewater loost, is men al meer dan een decennium in overtreding. De kosten van bijvoorbeeld een opvangtank kunnen dus niet toegeschreven worden aan dit besluit. Er zijn ook alternatieven beschikbaar die goedkoper zijn en voor veel booteigenaren voldoende gebruiksgemak bieden. Het gebruik van innamepunten bij jachthaven met meer dan 50 ligplaatsen is gratis. Verzegeling is een proportionele maatregel om het doel (voorkomen van gezondheidsrisico's voor zwemmers door lozing van ongezuiverd toiletwater) te bereiken.</p>
Zorgen over privacy	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het toelaten van handhavers op privéterrein tast de privacy aan van booteigenaren (meest)</li> </ol>	<b>80</b>	<b>0</b>	<p>1, 2 en 3. Op grond van de artikel 18.6 en 18.7 van de Omgevingswet kan bij de aanwijzing van de toezichthoudende ambtenaren (BOA'S) worden bepaald dat zij gerechtigd zijn om binnen te treden bij een pleziervaartuig dat als woning</p>

<sup>19</sup> VNM: "... om zijn tank leeg te pompen zonder dat er een financiële vergoeding wordt gevraagd (zie Activiteitenbesluit milieubeheer artikel 3.26i lid 4). Dat is een gezondheidsrisico voor de pleziervaarder"

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie:</i>
	<p>2. In huis heeft de politie ook een huiszoekingsbevel nodig (vaak)</p> <p>3. Waarom is een BOA bevoegd om op privé domein te controleren? (vaak)</p>			<p>wordt aangemerkt, ook als de schipper daar geen toestemming voor geeft. Om de verzegeling te kunnen controleren, is het nodig dat de toezichthouder binnentreedt. De artikelen 18.6 en 18.7 van de Omgevingswet gelden ook voor woningen.</p>
Oneerlijk tegenover pleziervaart/ t.o.v. andere maatregelen en andere soort vaart	<p>Veel voorkomende opmerkingen zijn:</p> <p>1. Pak eerst de beroepsvaart/chartervaart aan, deze vervuilen veel meer (meest)</p> <p>2. De maatregel is oneerlijk zolang de beroepsvaart/cruiseschepen (+50 passagiers) niet aan deze eis hoeven te voldoen (meest)</p> <p>3. Er zijn veel milieuvervuilendere problemen om aan te pakken (zelden)</p>	<b>510</b>	<b>0</b>	<p>1 en 2. Ook bij de chartervaart is er sprake van wijziging van de regels voor lozingen van ongezuiverd toiletwater. Een zuiveringsplicht geldt nu voor vaartuigen voor meer dan 50 passagiers. Vanaf 2025 mogen schepen geschikt voor meer dan 12 personen geen afvalwater meer lozen als het schip na 2008 gebouwd is. Voor oudere schepen gaat het lozingsverbod in 2030 gelden.<sup>20</sup> Daarnaast zijn er veel meer pleziervaartuigen dan beroeps- en chartervaartuigen en komen zwemmende mensen veel meer in de buurt van pleziervaartuigen dan in de buurt van grotere beroepsvaartuigen.</p> <p>3. De verzegeling is specifiek gericht op de bescherming van de gezondheid van zwemmers.</p>
Overige opmerkingen over impact maatregel	<p>Onder andere:</p> <p>1. Stankoverlast is een reden dat mensen hun vuilwatertank liever niet gebruiken (soms)</p> <p>2. "Na verzegeling van de afsluiters ontstaat er</p>	<b>103</b>	<b>0</b>	<p>1. Het legen van de opslagtank bij een innamepunt voordat de boot langere tijd niet gebruikt wordt is een belangrijke manier om stankoverlast te voorkomen. In de voorlichting zal ook aandacht besteed</p>

[Zie](#) het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293).<sup>21</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 25890, nr. 31

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting categorie</i>	<i>Aantal individuele opmerkingen</i>	<i>Vanuit watersport-organisaties</i>	<i>Reactie:</i>
	vervuiling van de pomp en slangen" (zelden)			<p>worden aan het voorkomen van stankoverlast. In plaats van een opslagtank (en gebruik van innamepunten) zijn er nu al diverse andere alternatieven, zoals chemisch toilet, droogtoilet, voorziening waarmee uitsluitend urine wordt geloosd en gebruik van voorzieningen aan de wal. In de toekomst komen daar zuiveringsvoorzieningen aan boord bij.</p> <p>2. Om vervuiling van pomp en slangen te voorkomen, kan de leiding na de winter met drinkwater worden gespoeld, alvorens de afsluiter in gesloten stand te verzegelen.</p>

## **9. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

De inwerkingtredingsdatum is bepaald op een bij koninklijk besluit bepaald tijdstip. Naar aanleiding van de inspraakreacties op de internetconsultatie en in afstemming met de branche zijn artikel I, onderdelen A en C en artikel II niet voor 1 januari 2026 in werking getreden.

## **II Artikelsgewijs**

### *Artikel I*

#### **A**

Met dit besluit is een wijziging aangebracht aan de artikelen over de aanwijzing van bevoegd gezag in hoofdstuk 17. Voorheen was de aanwijzing van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opgenomen in artikel 17.3, en de aanwijzing van het dagelijks bestuur van het waterschap in artikel 17.4. In lijn met de andere hoofdstukken van het Besluit activiteiten leefomgeving en het principe 'decentraal, tenzij' is ervoor gekozen de volgorde van die artikelen om te draaien.

Aan het nieuwe artikel 17.4 van het Besluit activiteiten leefomgeving is een extra artikellid toegevoegd, waardoor het artikel uit twee leden bestaat. Het is niet doelmatig dat ten aanzien van de aanwezigheid van een afsluiter of de verzegeling van deze afsluiter in de leiding tussen de toilet of de opvangtank en de huiddoorvoer van een pleziervaartuig het bevoegd gezag verschilt naar gelang er zou worden geloosd in een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk of een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het waterschap. Daarom is aan artikel 17.4 een lid toegevoegd waarin is bepaald dat de minister het bevoegd gezag is om maatwerkvoorschriften te stellen of te

beslissen op een aanvraag om toestemming om een gelijkwaardige maatregel als het gaat om artikel 17.16, ook als het gaat om een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het waterschap.

## B

In artikel 17.1 van het Besluit activiteiten leefomgeving is voor de definitieomschrijving van een pleziervaartuig verwezen naar artikel 1 van de Wet pleziervaartuigen 2016. In artikel 2, eerste lid, van die wet is bepaald dat de wet niet van toepassing is ten aanzien van ontwerp- en bouwschriften, uitlaatmissievoorschriften en geluidemissievoorschriften die voor nader bepaalde vaartuigen volgen uit bijlage I van de richtlijn pleziervaartuigen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om historische schepen gebouwd voor 1950, kano's of duikboten.

De regels voor het lozen van pleziervaartuigen zijn op deze vaartuigen niet van toepassing. Dit is al langer het geval, zie hiervoor bijvoorbeeld kamerstukken uit 2004 waarin wordt gesteld dat de in artikel 2 van de Wet pleziervaartuigen nader genoemde vaartuigen zijn uitgezonderd van het lozingsverbod.<sup>21</sup> Dit kwam echter niet duidelijk uit de regelgeving naar voren. Dit wijzigingsbesluit bood aanleiding dit te verduidelijken.

## C

Aan artikel 17.16 van het Besluit activiteiten leefomgeving is met het onderhavige besluit een derde artikellid toegevoegd.

In het ongewijzigde eerste lid van artikel 17.16 is het reeds lang bestaande lozingsverbod vastgelegd. In het tweede lid, onderdeel a, is aangegeven dat – in afwijking van het eerste lid – het toiletwater vanaf een pleziervaartuig kan worden geloosd als het toiletwater wordt geleid door een zuiveringsvoorziening met een certificaat van typegoedkeuring, verstrekt door erkende certificatie instantie. In onderdeel b is aangegeven dat het in het eerste lid genoemde lozingsverbod niet geldt als het toilet zodanig geconstrueerd is dat via deze uitsluitend urine en spoelwater kunnen worden geloosd.

In het nieuwe derde lid is nu bepaald dat, als de onder het tweede lid genoemde uitzonderingssituaties niet van toepassing zijn, de afsluiter in gesloten stand verzegeld moet zijn. Nadere voorschriften over de verkrijging van een zegel zijn opgenomen in de Omgevingsregeling. De grondslag hiervoor is artikel 4.3, vierde lid, van de Omgevingswet.

### *Artikel II*

Met dit artikel is een wijziging aangebracht aan artikel 13.1 van het Omgevingsbesluit. Hierdoor is het dagelijks bestuur van het waterschap aangewezen als bevoegd gezag voor de bestuurlijke handhavingstaak in regionale wateren ten aanzien van artikel 17.16 van het Besluit activiteiten leefomgeving. Zie voor een verdere uitleg hierover paragraaf 2 van de toelichting onder het kopje Toezicht en paragraaf 3 Juridisch kader.

### *Artikel III*

---

<sup>21</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 25890, nr. 31

Dit besluit is op of na 1 januari 2026 in werking getreden, omdat een redelijke overgangstermijn nodig was om de afgifte van zegels te realiseren. De exacte datum van inwerkingtreding is bepaald bij koninklijk besluit.

*Artikel IV*

Gezien de vele wijzigingen aan het Besluit activiteiten leefomgeving en Omgevingsbesluit is het raadzaam geacht een citeertitel op te nemen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers