

STICHTING WATERPAKT: KANSEN VOOR BETERE AANPAK GRIJPEN

Pleziervaart krijgt te maken met emissie-eisen

Files op het water. Je ziet het steeds vaker op een mooie zonnige dag: niet alleen rijen blik op de weg naar het strand, ook lange linten van bootjes op de Vecht. Jaarlijks groeit het aantal pleziervaartuigen met minstens twee procent. Samen zorgen die vaartuigen voor soms ernstige vervuiling van het Nederlandse oppervlaktewater. Dit zegt de Stichting Waterpakt, een samenwerkingsverband van de Waddenvereniging, Stichting Reinwater, Stichting De Noordzee en de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer. De voorgestelde regelgeving, die nu bij de Europese Commissie ligt te wachten op goedkeuring, gaat deze organisaties niet ver genoeg. Het Waterpakt pleit voor aanvullend gebiedsgericht beleid. Mogelijkheden daartoe zijn er volgens haar voldoende.

Nederland heeft nog geen beleid ter vermindering van de emissie uit scheepsmotoren in de recreatievaart, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland en Zweden. Het wachten is op Europese normen. En die komen binnenkort. Momenteel ligt hiertoe een voorstel bij de Europese Commissie dat afkomstig is van de IMEC, de Europese organisatie van motorproducenten. Dit IMEC-scenario stelt eisen aan de kwaliteit van de uitlaatgassen en aan de geluidsemissie. Naar verwachting stelt de Europese Commissie op basis daarvan eind dit jaar een (bindende) richtlijn vast. In 2001 zou de regelgeving dan in de eerste landen van kracht worden.

Waterpakt onderzocht in opdracht van STOWA welk effect de richtlijn kan sorteren. Ook rekende ze eventuele aanvullende maatregelen door, zoals het invoeren van schonere brandstoffen en een tweede fase met strengere emissie-eisen. In specifieke gevallen blijken volgens dit onderzoek de bestaande normen voor een gezonde waterkwaliteit nog steeds ruim te worden overschreden. Waterpakt bepleit daarom een strenger beleid.

“Nederland is een kwetsbaar gebied, met veel water en veel boten”, aldus Paul Vertegaal van Waterpakt. “Het is mooi dat er nu gestreefd wordt naar Europese richtlijnen. Maar voor veel gebieden in Nederland zijn die maatregelen lang niet afdoende. Uit berekeningen blijkt dat in bijvoorbeeld de Utrechtse Vecht de vervuiling van het oppervlaktewater met PAK's weliswaar zal verminderen, maar in piekperioden nog steeds kan oplopen tot vijf tot tien maal het MTR-niveau (maximaal toelaatbaar risico) en soms honderd keer de streefwaarden”.

Motoren versneld saneren?

Het onderzoek richtte zich op drie verschillende soorten druk bevaren wateren: de Utrechts/Noord-Hollandse Vecht, de Nieuwkoopse Plassen en de jachthaven van Naarden.

Waterpakt stelt voor om oude motoren versneld te saneren. Dat zou op de lange termijn geen ander effect hebben dan de Europese richtlijnen, maar het zou wel zorgen voor een aanzienlijk snellere verbetering van de waterkwaliteit. 'Op het moment dat de eerste effecten van het EU-scenario nog moeten inzetten (rond het jaar 2005) zou het aanvullend scenario al geresulteerd hebben in een maximaal effect', aldus het rapport. Vooral de oude generatie tweetakt buitenboordmotoren, die nog op loodhoudende brandstof lopen, zijn milieuorganisaties een doorn in het oog. Ook de HISWA, de Nederlandse brancheorganisatie voor de recreatiescheepvaart, vindt dat deze wel aan vervanging toe zijn. Albert Willemsen: “Het is een te verwaarlozen probleem. Er zijn namelijk nog maar heel weinig van die oude motoren in gebruik. Met inruilacties zou je de consument kunnen verleiden tot het overstappen op een schonere motor. Maar je kunt mensen niet dwingen een nieuwe motor te kopen”.

Uit het Stowa-rapport blijkt dat 90 procent van de emissies in de recreatievaart in Nederland afkomstig is van oude tweetakt motoren. De watermilieuorganisaties vinden dat de Nederlandse overheid samen met de waterbeheerders de productie van schonere motoren en het gebruik ervan moet stimuleren, met bijvoorbeeld een door de branche en overheid gestimuleerde inruilactie.

Alkylaatbrandstof en afbreekbare smeerolie

Ook het invoeren van alkylaatbrandstoffen, biodiesel en biologisch afbreekbare smeerolie voor motoren van pleziervaartuigen horen tot het aanvullende scenario. “Maar dan moet dat wel goedkoper worden”, zegt Willemsen, “anders koopt de consument het niet. En lijnzaadolie (biodiesel, red.) is geen optie. Want dan zit heel Nederland in de frietlucht”. Volgens Vertegaal klopt dit, maar ligt er juist daarom een kans voor de branche, overheid en olie-industrie om met deze problematiek aan de slag te gaan.

Verder moet gedacht worden aan oplossingen voor specifieke knelpunten. “Voor bruggen of bij jachthavens moeten boten vaak lange tijd wachten, terwijl de motor stationair blijft draaien. Dat is op te lossen als betrokken overheden en organisaties plaatselijk nieuwe situaties creëren. Behalve goede Europese normen, moeten regionale aanvullingen mogelijk zijn”.

Voorbeeld voor Europese richtlijnen zou de Bodensee-norm (BSO) kunnen zijn. Landen rond de Bodensee (Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk) stippelden gezamenlijk beleid uit, waarbij de normen in twee fasen zijn ingevoerd. De normen zijn streng, want het water van de Bodensee wordt ook gebruikt voor de productie van drinkwater. Waterpakt zou graag zien dat dezelfde normen in heel Europa gaan gelden. “Maar het huidige voorstel is nog zwakker dan BSO fase 1”, zegt Vertegaal. “Dat is niet voldoende voor plekken waar recreatievaart intensief is. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het feit dat de recreatievaart zich concentreert in piekperioden en op zogenaamde hotspots. In berekeningen van jaarlijkse gemiddelde waarden vind je dat niet terug. Maar juist bij die piekbelastingen zijn de milieueffecten enorm. Het ecosysteem wordt dan in een dag een enorme klap toegediend. In de Vecht is dat in de zomer zo met het blote oog te zien. Het water is ecologisch verarmd, insectenlarven verdwijnen en de hele keten is verstoord. En het gaat om stoffen die in het Nederlands milieubeleid prioritair zijn. Sommige onderdelen in de uitlaatgassen zijn extreem giftig en staan op de Europese zwarte lijst”.

Uiteraard zijn pleziervaartuigen niet de enige bron van PAK's. Maar bij doorberekening van de bijdrage van alleen de recreatievaart blijkt dat alleen al daardoor voor sommige PAK's de geldende waterkwaliteitsnormen met een factor van meer dan

tien worden overschreden. Op langere termijn leidt toepassing van de IMEC-normen nog steeds tot vergaande overschrijding van de streefwaarden. Desondanks rept bijvoorbeeld het restauratie-programma voor de Vecht van het hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat en de provincies niet over watervervuiling door de pleziervaart. "Mede daardoor constateer ik dat er een gebrek aan kennis bestaat", aldus Paul Vertegaal.

Waterschappen: aandacht voor diffuse emissies

Jolanda van Dijk, beleidsmedewerker bij de Dienst Waterbeheer en Riolering (uitvoerende dienst van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam) erkent dat emissies van de motoren van recreatieschepen nog nauwelijks aandacht krijgen: "We ontwikkelen momenteel een 'plan van aanpak diffuse emissies'. Daarin brengen we de knelpunten in kaart en proberen we erachter te komen hoe de bronnen zich tot elkaar verhouden. Eind van dit jaar moet dat plan op tafel liggen. Dan kunnen we zien wat exact de veroorzakers zijn. Op dit moment weten we dat zink en koper in ons beheersgebied de grootste probleemstoffen zijn. Dat zal dus eerst aangepakt worden. Maar we weten nu al dat de scheepvaart een vrij grote bijdrage levert aan de PAK-verontreiniging van slib. Als blijkt dat de recreatievaart een belangrijke boosdoener is, gaan we zoeken naar maatregelen. Maar tot nu toe heeft het geen prioriteit".

Het waterschap verricht jaarlijks zo'n negentig routinematige metingen. "Een piekperiode verdwijnt inderdaad in een gemiddeld cijfer. Maar als de gemiddelde waarden hoog liggen, gaan we er vanuit dat het probleem in de zomer groter is", zegt Van Dijk. 'Vervuiling treedt op gedurende relatief korte periodes in de zomer', zo staat in het onderzoeksrapport. 'Juist dan is de metabolische activiteit van waterorganismen maximaal en giftige effecten zeer schadelijk'.

Dat waterschappen zich pas recent met de problematiek bezighouden, komt volgens Van Dijk doordat sinds de invoering van de Wet verontreiniging oppervlaktewater in 1971 vooral aandacht is besteed aan lozingen van industrie en huishoudens. Ondanks tal van maatregelen blijkt dat op veel punten nog steeds niet aan de normen wordt voldaan. "Ik denk dat onvoldoende besef bestaat over de grootte van de bijdrage van diffuse bronnen aan de vervuiling van het oppervlaktewater en de waterbodem". Wel zijn waterschappen actief in 'diffuse bronnen-teams'. DWR heeft bijvoorbeeld een grote rol gespeeld bij het recentelijke verbod op koperhoudende anti-fouling.

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werkt ook mee aan het landelijk beleid van uitbreiding van het aantal milieuservicepunten, waar vuil water, waaronder oliehoudend bilgewater, ingeleverd kan worden.

Het IMEC-scenario is afkomstig uit de industrie, om daarmee te anticiperen op marktontwikkelingen uit de Verenigde Staten en mogelijke versnippering van de motorenmarkt voor pleziervaartuigen in Europa. Vertegaal: "De producenten worden met verschillende milieu-eisen geconfronteerd en om eenheid te krijgen, willen ze één eenduidige norm. Dat is handig voor de productie, maar het is niet vanuit het milieu gedacht. Dat is dan ook zichtbaar in de voorgestelde normen, die slapper zijn dan de best bestaande techniek mogelijk maakt. Wij zijn bang dat als het IMEC-scenario de werkelijkheid wordt, iedereen zegt: 'wij voldoen aan de norm' en daarmee de kous af is".

Actieve rol branche

"Met een Europese norm kunnen we inderdaad een versplintering van de markt tegengaan", zegt Willemsen. Maar de industrie heeft wel degelijk oog voor een schoner milieu: "Want zonder schoon water is de pleziervaart ook nergens". Willemsen wordt kwaad als hij geluiden hoort dat de maatregelen niet ver genoeg zouden gaan: "Het zijn de producenten van motoren en de watersportsector die het probleem naar buiten brachten. Ze hebben zelf gezegd dat er nieuwe normen moeten komen, op een moment dat niemand zich met de plezierscheepvaart bezighield. Zelfs de Nederlandse overheid zag de branche niet als probleemgeval: 'de vervuiling vanuit de recreatievaart is zo klein, dat regelgeving overbodig en te duur is'. De producenten hebben veel geïnvesteerd in het ontwikkelen van nieuwe, schonere motoren. Daarmee bereiken we al een enorme emissiereductie".



Over BSO-normen wil Willemsen niets horen. “Vooral naar emissies van scheepsmotoren is gekeken; nauwelijks naar bijvoorbeeld lozingen van bilgewater, oliehoudend afvalwater, de brandstofvoorzieningen, teer (voor het onderwaterschip) en de schroefasafdichting (die de EG nu als norm voor de pleziervaart heeft geaccepteerd). De BSO-norm houdt bovendien geen rekening met de Nederlandse watersystemen en de specifieke omstandigheden van de sector in Nederland. Samen met overheden is ervoor gezorgd dat we voor het einde van dit jaar over 200 inzamelingsstations beschikken, die bovendien voorzien zijn van zuiveringsinstallaties. Eind volgend jaar is het lozen van bilgewater vanuit de pleziervaart volledig gesaneerd”.

Vertegaal: “Wat telt is of het water op druk bevaren locaties de normen voor sliben en waterkwaliteit gaat halen. Met de IMEC-normen alleen zijn we er nog lang niet, zo blijkt uit het Stowa-rapport. Pleziervaartuigen lozen hun uitlaatgassen veelal rechtstreeks via het water. Ongeveer 60 procent daarvan blijft in het watersysteem achter. Daarom vroeg Stowa om een rapportage over de recreatiesector”.

In grote delen van de industrie is al enkele jaren geleden begonnen met het ontwikkelen en invoeren van schonere motoren. Maar juist omdat zoveel is geïnvesteerd, wordt het produceren en op de markt zetten van nog schonere motoren tegengehouden. De productielijnen van de huidige generatie zijn namelijk nog niet afgeschreven. Eén van de bezwaren van het Waterpakt is dat het IMEC-voorstel uitgaat van de op de markt zijnde motoren en niet van de best mogelijke techniek. “De norm zou regelmatig bijgesteld moeten worden aan de hand van de ‘state of the art’ van dat moment. Bovendien is de pleziervaart toch een luxe-sector. De consument mag best een beetje meer betalen voor een schonere motor”, aldus Paul Vertegaal.

Volgens Willemsen is het niet zo dat nog schonere motoren al mogelijk zijn, althans niet praktisch toepasbaar: “De best mogelijke techniek is al toegepast. Er wordt te eenduidig gedacht over de productie. Op boten die op een tweetakt motor zijn berekend, kun je niet zomaar technieken voor een viertakt motor toepassen. Een katalysator is op een motorboot bijvoorbeeld niet mogelijk, omdat met koelvloeistof gewerkt moet worden. Daarvoor zou het apparaat driedubbelwandig moeten zijn. Dat wordt veel te zwaar, en onhandelbaar en dus gevaarlijk. Veiligheid voor de mens gaat dan voor het milieu”.

Regionaal strengere normen toestaan?

Jolanda van Dijk ziet voor de beheerders wel een mogelijk bezwaar in richtlijnen die bedacht zijn door de motorproducenten: “Ik kan me voorstellen dat de normen die afkomstig zijn van de industrie niet streng genoeg zijn. Er wordt vaak niet vanuit het milieu gedacht. Het gevaar is dat wij dadelijk vastzitten aan de Europese normen. Als die regels ruim zijn, is het nog maar de vraag hoeveel vrijheid we hebben om in regionale situaties scherpere normen te hanteren”.

Het Waterpakt beaamt dit, maar wijst erop dat naast het voorschrijven van emissie-eisen nog tal van andere mogelijkheden bestaan voor de landelijke overheid en lokale waterbeheerders om die emissies terug te dringen. Die variëren van het stimuleren van vrijwillige overstap op de allerschoonste

of elektromotoren via voorlichting over rationeler motorgebruik tot het treffen van voorzieningen in havens en bij bruggen en sluizen. Vertegaal: “Daarmee kan nog vandaag begonnen worden. Geen waterspouter, gemeente of waterschap hoeft daarvoor te wachten op Europese regels”.

met dank aan Monique Bos (Maurits Groen Milieu & Communicatie)

Het rapport 'Watervervuiling door motoren van pleziervaartuigen' (Stowa publ. 99-17, ISBN 90.5773.068.5) is te bestellen bij: Hageman Fulfilment, Postbus 1110, 3330 CC Zwijndrecht (078) 629 33 33. Voor meer informatie: Paul Vertegaal (050) 311 94 90 of Bernd Schrikkema (0317) 42 80 06.

Mogelijkheden

versneld uitfaseren oude tweetaktmotoren

- op vrijwillige basis en/of regionaal subsidiëren
- vervangen door nieuw type schone motor met brandstofinjectie en transistorontsteking. Liefst overstappen op viertaktmotoren

alkylaatbrandstof, LPG en biologisch afbreekbare smeerolie

- stimuleren van het gebruik van een LPG lichtgewicht brandstoftank van composiet voor de 4-takt benzinemotor (inmiddels beschikbaar)

inrichting en beheer van vaarwegen

- consequent aanleggen van bereikbare tuigsteigers in jachthavens
- remwerken en kettingen bij bruggen
- het verondiepen van een brugdoorgang waarbij gebruik van de vaarboom mogelijk is, aanleg of reconstructie van jaagpaden langs moeilijk bevaarbare waterwegen en aanpassen van brugtijden en brugbediening ter verbetering van de situatie

rationeler motorgebruik

- afzetten van de motor bij het wachten voor/in bruggen en sluizen
- regelmatig laten afstellen van de motor (minstens eenmaal per jaar) door een professionele onderhoudsmonteur
- vermijden van langdurig stationair draaien na koude start in haven
- stimuleren van een krappere mengsmeringsverhouding bij 2-taktmotoren (1:100 of 1:200)
- stimuleren motorgebruik in het optimale toerentraject (neveneffect: minder oeverschade)
- stimuleren aanschaf snelheids- of toerenbegrenzer
- voorlichting

gebiedsgerichte maatregelen

- op druk bevaren gebieden of in ecologisch kwetsbare wateren, intensiveren van de eerder besproken maatregelen
- aanpassen van de maximumvaarsnelheid
- invoeren van een vaarvergunning en hierin voorwaarden opnemen voor de motor of maximaal aantal passages per dag
- geheel sluiten van een gebied voor verbrandingsmotoren
- stimuleren gebruik van elektromotoren

andere maatregelen

- stimuleren om bij bootkeuze ook vaarweerstand te betrekken: hoe kleiner hoe geringer brandstofgebruik en milieuvervuiling.