

Formulier ten behoeve van het indienen van schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 37 van het Reglement van Orde Verenigde Vergadering Delfland

Omschrijving problematiek

In Rotterdam komen steeds vaker zee-cruise schepen, dit jaar worden ca 80 scheepsbezoeken verwacht met per schip 4000 – 8000 personen (passagiers+crew) aan boord. Deze 'drijvende steden' produceren veel afvalwater wat lang niet altijd (goed) wordt gezuiverd.

Naast zee-cruise schepen meren er ook veel 'rivercruise'schepen af in Rotterdam. Deze schepen hebben rond de 200 opvarenden (passagiers+crew) en maken cruises op de rivieren.

In het [MARPOL 73/78](#) verdrag zijn in bijlage I resp. IV internationale afspraken gemaakt ter voorkoming van verontreiniging van oppervlaktewater door bilge- resp sanitair- afvalwater van zeeschepen. In dit in werking getreden verdrag is het lozen van dit ongezuiverd afvalwater buiten de speciale gebieden vanaf 12 zeemijl uit de kust nog steeds toegestaan.

In 2012 trad het '[Scheepsafvalstoffenverdrag 2012](#)' in werking waarbij het voor binnenvaartpassagiersschepen bedoeld voor het vervoer van meer dan 50 personen niet meer toegestaan is dit ongezuiverd afvalwater te lozen op binnenwateren. De scheepseigenaren moeten kiezen tussen zelf zuiveren of afgifte van afvalwater.

Voor ander scheepsafvalwater, zogenaamd grijs water (douches en wasserijen), is in het Marpol-verdrag niets geregeld en dus mag het overal op het oppervlaktewater en dus ook in de haven worden geloosd. In dit afvalwater zitten vooral fosfaten die niet thuishoren in het oppervlaktewater.

Uit gegevens van een rederij blijkt dat ca 160 liter water per persoon per dag verbruikt wordt. Hoewel ook steeds meer jongeren een cruise maken zijn er nog altijd veel ouderen aan boord, waarbij het medicijngebruik vaak wat hoger ligt. Medicijnresten kunnen in het afvalwater terecht komen. Cruise-passagiers worden steeds kritischer ten opzichte van hun ecologische voetafdruk en de [rederijen spelen daarop in](#). Dat creëert kansen om het voortouw te nemen om invulling te geven aan ontbrekende regelgeving op het gebied van duurzaamheid.

Vragen

1. Vindt Delfland het belangrijk om het grijs-afvalwater van cruiseschepen te zuiveren? Zo nee, waarom niet?
2. Zou Delfland capaciteit hebben om cruiseschepen-afvalwater te behandelen in één van de AWZI's? Zo ja, zou Delfland dan ook bereid zijn om als Havenontvangstvoorziening (HOV) dat afvalwater, dat bijv. per binnenvaarttanker is verzameld, in te nemen en als Havenontvangstinrichting (HOI) te verwerken? Zo ja, wanneer is Delfland in staat dit te doen? Zo nee, waarom niet?
3. Is bij Delfland bekend of de inzamelaars/verwerkers die zijn aangewezen ingevolge het Havenafvalplan 2015 van Havenregio Rotterdam – Rijnmond de scheepsafvalstoffen aanbieden aan de AWZI's van Delfland? Zo nee, waarom niet?
4. Zou er een financiële business-case te maken zijn waarbij de kosten van transport en verwerking van het afvalwater te betalen zijn uit bijv. het havengeld van het bezoekende schip? Zo ja, wanneer is deze business-case gereed? Zo nee, waarom niet?
5. Is Delfland bereid dit probleem van ontbrekende regelgeving aan te kaarten in een overleg met Rijkswaterstaat en/of Havenbedrijf Rotterdam N.V.? Zo ja, wanneer doet Delfland dit? Zo nee, waarom niet?

J. de Nooy, J.A. Heijboer fractie AWP Delfland.

Antwoorden

Ten aanzien van het behandelen van grijswater van cruiseschepen wordt de zorg uitgesproken over de aanwezigheid van medicijnresten in dit afvalwater. Omdat grijswater afkomstig is van douches en wasserijen, zal de hoeveelheid medicijnresten in ieder geval veel lager zijn dan bij zwart water (feces en urine).

Voor wat betreft zwartwater en andere waterstromen zijn er internationale afspraken over de beperking van de lozingen op zee en is er wet- en regelgeving voor de lozingen op het binnenwater, te weten het Scheepsafvalstoffenbesluit. In dit besluit wordt alleen de lozing van huishoudelijk afvalwater geregeld voor hotelschepen en passagiersschepen met accommodaties voor meer dan vijftig slaappleatsen of passagiers. Voor de overige vaartuigen is het lozen van huishoudelijk afvalwater toegestaan. Zoals aangegeven wordt, is ook voor de zeevaart weinig geregeld.

Vraag1.

Uw eerste vraag of Delfland het belangrijk vindt om het grijs-afvalwater van cruiseschepen te zuiveren, moet natuurlijk bevestigd worden. Delfland is een waterschap en, om die reden alleen al, staat de kwaliteit van elk oppervlaktewater hoog in het vaandel.

Vraag 2.

Bij vraag 2 wordt verwezen naar het Havenafvalplan 2015. In dit plan worden verschillende houders van havenontvangstvoorzieningen genoemd. Hierbij zijn er ook bedrijven, die sanitair afvalwater (annex IV) innemen. De ontvangen afvalwaterstromen worden door houders van de havenontvangstvoorzieningen gezuiverd of kunnen in het openbaar riool worden gebracht (<https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/rmw0507386>). Voor lozingen op de riool zijn gemeenten (omgevingsdiensten) het bevoegd gezag. Het waterschap heeft daarvoor slechts een adviserende functie. Om de borgen dat deze adviserende rol door het bevoegde gezag niet vergeten wordt, voert Delfland sinds een aantal jaar een actief beleid in het kader van het beschermen van haar zuiveringstechnische werken.

Gezien het feit dat er diverse bedrijven functioneren als houder voor havenontvangstvoorziening, lijkt het niet direct noodzakelijk dat een waterschap deze rol gaat vervullen. Bovendien is het verzamelen van afvalwater via de riolering meer een taak van de gemeenten.

Naast het ontvangen van afvalwater via de riolering, zijn op bijna alle Nederlandse zuiveringsinstallaties voorzieningen aanwezig voor de incidentele ontvangst van afvalwater dat per as wordt aangevoerd. Dit is meestal qua samenstelling vergelijkbaar aan huishoudelijk afvalwater (septic tanks, mobiele toiletten, et cetera). Bij Delfland wordt van deze optie momenteel geen regulier gebruik gemaakt, wat betreft de aanvoer van (huishoudelijk) afvalwater door houders van havenontvangstvoorzieningen (zie vraag 3). Er wordt wel met enige regelmaat afvalwater ingenomen dat afkomstig is van kolkenzuigers, mobiele toiletten, etc. Aan de potentie om afvalwater per as te ontvangen, zijn vergunning technische beperkingen opgelegd, zoals het beperken van het aantal transportbewegingen per dag of hoeveelheid aan te voeren hoeveelheden. Dit is o.a. om geluidsoverlast te beperken. Eventuele uitbreiding van de mogelijkheden om aanvoer per as te accepteren ten behoeve van de inname van afvalwater afkomstig van de scheepvaart kan dus in principe consequenties hebben voor de vergunning van een zuivering. Daarnaast moet nog genoemd worden dat de capaciteit van een zuivering gebaseerd is op demografische ontwikkelingen binnen het beheersgebied van de zuivering. Met andere

woorden, het antwoord op de vraag of Delfland capaciteit op de zuiveringen heeft om het afvalwater afkomstig van de scheepvaart te verwerken is dat deze capaciteit niet opgenomen is in de afvalwaterprognose. Hierdoor lijkt het waarschijnlijk dat de zuiveringscapaciteit vervroegd uitgebreid zal moeten worden als er extreem veel afvalwater afkomstig van de scheepvaart wordt ingenomen.

Vraag 3.

Begin 2017 is rioolwater per as aangevoerd dat afkomstig was van een marineschip, die in Vlaardingen afmeerde. Het verzoek om te mogen lozen, werd niet gedaan door een bedrijf dat opgenomen is in de bijlage van het Havenplan 2015. Het was een incidentele lozer.

Het vermoeden bestaat dat de aanvoer per as of indirecte lozingen bij onze collega waterschappen in de Rotterdamse regio plaatsvinden. De vragen zijn doorgezet aan de collega's van Hollandse Delta en Schieland en de Krimpenerwaard¹.

Vraag 4. Als het afvalwater per as of riolering bij een zuivering wordt aangeleverd, wordt per verontreinigingseenheid het Delflands tarief gehanteerd. Kosten voor transport, etc. zijn voor de ontdoener. Op basis van deze gegevens zou een business case uitgevoerd kunnen worden. Hierbij zou het logisch zijn om de business case uit te voeren met alle belanghebbenden. In Deel C van het Scheepsafvalstoffenbesluit wordt genoemd dat de verdragsluitende staten verplicht zijn tot afstemming voordat een financieringswijze wordt gekozen (zie

https://www.sva.nl/sites/vervoeradres/files/PDF/TransportVanAfval_Interactief_v%203%204.pdf, hoofdstuk 5). Dit maakt de business case erg complex. Aangezien Delfland een kleine speler is in onderhavige problematiek, wordt aanbevolen deze business case niet door Delfland te laten uitvoeren.

Vraag 5. Uit de stukken, die op internet geraadpleegd zijn, blijkt dat het ontbreken van regelgeving bekend is bij echte de stakeholders (Rijkswaterstaat, havenautoriteiten). Een actieve rol voor Delfland zal daarom weinig toegevoegde waarde hebben.

Considerans, aanleiding van, toelichting op of achtergrond van de schriftelijke vragen

Dit formulier richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland mvanhaersmabuma@hhdelfland.nl met afschrift aan de griffier hfo-bler@hhdelfland.nl

DMS nummer: 1322299

Datum en tijdstip ontvangst: 12 juli 2017 11:09

¹ Reactie Schieland en Krimpenerwaard: Jaren geleden is dit ook een issue geweest, maar in het beheersgebied van HHS&K zijn geen ontvangstinstallaties. Genoemde cruiseschepen leggen bij de Wilhelminakade aan, waardoor lozing plaats zal vinden op de AWZI Dokhaven. Verschillende jachthavens hebben dergelijke installaties, maar die vallen geheel onder de reikwijdte van de Wet milieubeheer. Lozing in oppervlaktewater is niet toegestaan.

Datum beantwoording: 24 juli 2017