

MILIEU

1. Wetgeving en vergunningverlening

- Wet milieubeheer, vergunningverlening
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Lozingenbesluit watersportinrichtingen
- Wet op de openluchtrecreatie

2. Onderhoud aan boten

- Afspuiten
- Bodemverontreiniging
- Verf en milieu

1. WETGEVING EN VERGUNNINGVERLENING

Wet Milieubeheer

Inleiding

De Wet milieubeheer (Wm) is op 1 maart 1993 in werking getreden. Sindsdien zijn er nog een aantal onderdelen aan toegevoegd en de komende jaren zal de Wm nog verder uitgebouwd worden. De opzet van de Wm is om alle sectorale milieuwetten die er waren onder te brengen in één wet, zodat alle regels goed op elkaar afgestemd kunnen worden. Bovendien zou men dan nog maar één vergunning nodig hebben, in plaats van meerdere. Voor een groot deel is die opzet geslaagd: de Hinderwet, de Afvalstoffenwet, Wet chemische afvalstoffen, etc. zijn ingetrokken en de inhoud is (soms gewijzigd) overgenomen in de Wm.

Vergunningplicht

Bij de Wm hoort een 'Inrichtingen- en vergunningbesluit', waarin staat wie er precies een Wm-vergunning moet hebben, welke inrichtingen vergunningplichtig zijn. De oude Hinderwet kende ook zo'n besluit, waardoor een inrichting bijvoorbeeld vergunning moest aanvragen wanneer men meer dan 1,5 kW elektrisch vermogen had opgesteld. Die grenzen uit de Hinderwet gelden nog steeds, maar er zijn ook nieuwe 'categorieën' van inrichtingen in het besluit opgenomen waarvoor dus ook de vergunningplicht geldt. De belangrijkste voor waterscouting is categorie 19.1.h:

'havens voor het uitsluitend of in overwegende mate afmeren of afgemeerd houden van 10 of meer door wind- of motorkracht aangedreven vaartuigen welke voor de ...'

Vergunning-aanvraag

Daarmee is dus iedere groep die 10 of meer boten in een eigen haven hebben liggen verplicht geworden om een Wm-vergunning aan te vragen. Dat moet men doen bij de gemeente (milieudienst, afdeling milieuzaken) waar de jachthaven ligt. Men krijgt dan een dik aanvraag-formulier waarin van alles gevraagd wordt over de 'inrichting' (de jachthaven) met alles wat daarbij hoort. Meestal moet dat formulier in veelvoud ingediend worden, samen met een plattegrond van de jachthaven waarop alles detaillistisch staat ingetekend.

Zo'n aanvraag-formulier is een belangrijk document: op basis van hetgeen u opschrijft wordt de vergunning opgesteld. Is het niet volledig ingevuld, of zijn er zaken vergeten, dan kost het in een later stadium erg veel moeite om bepaalde zaken alsnog geregeld te krijgen. Als u bijvoorbeeld opschrijft dat er in de winter boten op de wal gezet worden, maar u vergeet erbij te zetten dat er ook aan die boten gewerkt wordt, dan kan het zijn dat u alleen vergunning krijgt om boten te stallen. Het werken aan de boten kan in dat geval verboden zijn, om de eenvoudige reden dat het niet in de vergunning staat.

Voor-overleg

Als u de aanvraag volledig ingediend hebt, is het meestal zo dat er iemand van de gemeentelijke milieudienst op de haven komt kijken. Men wil zien of u niets vergeten bent in de aanvraag, maar belangrijker: men wil overleg met u, om de vergunning zodanig op te kunnen stellen, dat u er in de praktijk mee uit de voeten kunt. Een dergelijk 'voor-overleg' is dus ook van groot belang. In dat stadium kan men ervoor zorgen dat er geen onzinnige of onwerkbare voorschriften in de vergunning opgenomen worden.

Over het algemeen valt er heel goed samen te werken met de gemeentelijke milieu-ambtenaar. U hebt hem nodig voor een goede vergunning, maar hij heeft u nodig voor de juiste informatie. Hij (of zij) moet er immers voor zorgen dat er een vergunning komt die het milieu beschermt, maar die ook werkbaar, redelijk, uitvoerbaar en controleerbaar is. Daar heeft hij u voor nodig. Een goede samenwerking in het voor-overleg is dan ook erg belangrijk. Heeft u vanwege het voor-overleg twijfels of het allemaal wel goed komt, of zijn er grote meningsverschillen tussen u en de gemeente over bepaalde zaken, wacht dan niet af tot de vergunning komt, maar probeer meteen duidelijkheid te krijgen. Hoe vroeger in de procedure, hoe eenvoudiger de dingen veranderd kunnen worden.

Cursus varen met grote schepen 1996

Concept-vergunning

Op basis van uw aanvraag en het voor-overleg maakt de gemeente een conceptvergunning. Daar staat alles in over wat wel en niet mag op de haven, welke voorzieningen getroffen moeten worden, hoe het afval opgeslagen en afgevoerd moet worden, etc. Tegen deze concept-vergunning kan iedereen die er (zijdelings) mee te maken heeft 'bedenkingen' aantekenen (bezwaar maken) bij de gemeente, volgens de regels van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze Awb is op 1 januari 1994 in werking getreden en regelt allerlei zaken als inspraak (bij wie en wanneer), bezwaar, beroep, etc.

De aanvrager kan natuurlijk ook zelf 'bedenkingen' inbrengen tegen de conceptvergunning. Als er bepaalde dingen niet, of niet goed in staan is het verstandig om te proberen of ze alsnog gewijzigd kunnen worden. Worden er gedurende 4 weken geen bedenkingen ingebracht, dan is daarmee de concept-vergunning vastgesteld en in werking getreden. Als er wel bedenkingen zijn geuit, dan wordt (meestal in overleg met de aanvrager) de concept vergunning eventueel aangepast. Al deze stappen in het vergunningverlenings-proces (aanvraag, conceptvergunning, vergunning) worden in de plaatselijke krant aangekondigd, zodat een ieder op de hoogte kan zijn.

Vergunning

Is de vergunning eenmaal van kracht, dan bestaat nog de mogelijkheid om het 'hoger op' te zoeken. Degenen die in eerste instantie bij de gemeente hun bedenkingen ingebracht hebben, kunnen tegen de vastgestelde vergunning beroep aantekenen bij (de administratieve rechter van) de rechtbank. Dit moet binnen zes weken na het bekend maken van de vergunning gebeuren. Overigens geldt deze procedure volgens de Algemene wet bestuursrecht voor vrijwel alle beschikkingen van een overheid. Dus ook voor het verkrijgen van andere vergunningen geldt hetzelfde rijtje van aanvraag, concept-vergunning, vergunning, met dezelfde mogelijkheden van bezwaar en beroep.

Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

Inleiding

Eén van de weinige wetten die het milieu beschermen en niet opgenomen zijn in de Wet milieubeheer is de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo). De Wvo bestaat al sinds begin jaren 70 en heeft in het kort de volgende inhoud: Het is verboden om verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater te brengen, tenzij men daar een vergunning voor heeft. Een scoutinggroep heeft pas iets met de Wvo te maken op het moment dat er direct stoffen in het oppervlaktewater gebracht worden. Dit kan zijn door lozing van toiletwater (al of niet via een septictank), water van de afsputplaats, maar ook afvalstoffen van bijvoorbeeld het winterstallings-terrein. Wordt al het afvalwater op de riolering geloost en zorgt men ervoor dat er ook geen andere stoffen in het water kunnen komen, dan heeft men dus niets met de Wvo te maken.

Vergunningplicht

Is het niet mogelijk om te voorkomen dat er (verontreinigende) stoffen in het in het oppervlaktewater terecht komen, bijvoorbeeld omdat de gemeentelijke riolering te ver weg ligt, dan moet men een vergunning hebben. Zo'n Wvo-vergunning moet men aanvragen bij de waterkwaliteitsbeheerder. Voor rijkswateren (grote rivieren, IJsselmeer en randmeren en Zuidhollandse- en Zeeuwse stromen) is dat Rijkswaterstaat, voor andere wateren is dat de provincie of een waterschap. In zo'n Wvo-vergunning worden dan eisen gesteld aan de manier van lozen, de kwaliteit van het te lozen water en/of aan de voorzieningen om het water te zuiveren.

Lozingenbesluit Wvo watersportinrichtingen

Omdat het verkrijgen van een Wvo-vergunning een heleboel administratieve rompslomp met zich mee brengt, vaak leidt tot discussies over de vergunningseisen en bovendien geld kost (leges-kosten), heeft het KNWV samen met anderen aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd om algemene regels. Begin 1995 wordt het 'Lozingenbesluit Wvo Watersportinrichtingen' van kracht.

Dit Lozingenbesluit is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van de Wvo en geldt daarbij dus voor iedereen in Nederland. Het betekent dat alle bestaande jachthavens (watersportinrichtingen) moeten voldoen aan algemene regels voor wat betreft het verontreinigen van het oppervlaktewater en dus geen vergunning meer nodig zullen hebben. In bepaalde uitzonderlijke situaties kan de waterkwaliteitsbeheerder aanvullende eisen blijven stellen.

De precieze inhoud van het Lozingenbesluit (de AMvB) staat nog niet vast, de Raad van State moet zich nog over het concept uitspreken. De verwachting is echter dat er niet zo veel meer aan het concept gewijzigd zal gaan worden, zodat hieronder toch iets over de inhoud geschreven is, zij het onder voorbehoud.

Cursus varen met grote schepen 1996

Over het algemeen verschilt de inhoud van de AMvB niet veel van wat er tot op heden in de Wvo-vergunningen opgenomen werd. Een aantal hoofdzaken staat hieronder:

- Aansluiten op de riolering is verplicht (ofwel: lozen is verboden) wanneer de afstand tot de bestaande riolering niet te groot is:
 - * bij bestaande lozingen van huishoudelijk afvalwater van minder dan 10 'inwoner equivalenten' (i.e., zie uitleg op de volgende pagina): 40 meter vanaf het gebouw waar het afvalwater vrijkomt;
 - * bij nieuwe lozingen van minder dan 10 i.e.: 40 meter vanaf de perceelsgrens;
 - * bij 10 tot 25 i.e.: 100 meter vanaf de perceelsgrens;
 - * bij 25 tot 50 i.e.: 600 meter vanaf de perceelsgrens.
- De meeste verenigingshavens zullen waarschijnlijk minder dan 10 i.e. lozen, de grotere komen daar naar verwachting wel overheen.
- Als er niet aangesloten kan/behoeft te worden op de riolering, dan mag men:
 - * tot 10 i.e. huishoudelijk afvalwater lozen via een septictank van voldoende omvang;
 - * vanaf 10 i.e. via een ander zuiveringssysteem, zoals een oxidatiebed- of biorotor systeem.
- Het lozen van huishoudelijk afvalwater vanaf schepen die in de haven liggen is verboden (zoals in vrijwel ieder havenreglement al jaren staat).
- Afvalwater van de afsputplaats moet in een voldoende grote bezinkput gezuiverd worden, alvorens het geloost mag worden (zie KNWV-model). Als het lozen van huishoudelijk afvalwater verboden is (zie boven), moet men ook het afsputwater op de riolering lozen. Heeft men geen rioolaansluiting, dan mag het afsputwater direct via de bezinkput geloost worden.
- Het lozen van afvalstoffen vanaf het winterstallingsterrein moet men ten alle tijde voorkomen. Daartoe moet men de stoffen opvangen en afvoeren. Het opvangen van de afvalstoffen kan door het gebruik van opvangzeilen onder de boot bij werkzaamheden.

Nogmaals: dit is een (belangrijk) deel van het concept-verhaal. Onder voorbehoud dus!

Bovendien is het niet zo dat alle jachthavens aan deze regels moeten voldoen: er gelden uitgebreide overgangstermijnen voor bestaande situaties:

- nieuwe voorzieningen moeten direct aan de nieuwe regels voldoen;
- bestaande, onvoldoende voorzieningen (bijv.: ongezuiverd lozen van het toiletwater) die binnen de afstandsgrens tot de riolering vallen, moeten binnen drie jaar aansluiten op de riolering;
- bestaande, goede voorzieningen (bijv.: toiletten met goede septic-tank) die binnen de afstandsgrens tot de riolering vallen, moeten binnen tien jaar aansluiten;
- bestaande, onvoldoende voorzieningen die buiten de afstandsgrens tot de riolering vallen, moeten binnen tien jaar vervangen zijn door een voldoende zuivering. Daarnaast is het zo dat de nu geldende Wvo-vergunningen nog tot 1 januari 2000 van kracht blijven.

Inwoner equivalent (i.e.) is een maat die aangeeft hoeveel zuurstof-bindende stoffen in afvalwater zitten. Eén i.e. is de hoeveelheid die een persoon gemiddeld per etmaal loost (136 gram zuurstof-bindende stoffen). Voor huishoudens is dit dus een praktische maat, voor bedrijven (en jachthavens) niet. Daarom wordt de hoeveelheid i.e. voor bedrijven vaak berekend aan de hand van de werkelijke hoeveelheid en kwaliteit van het afvalwater. Is dat niet bekend, dan wordt vaak het drinkwaterverbruik als basis genomen om de hoeveelheid i.e.'s te berekenen. Voor jachthavens is er dan nog een probleem: veel drinkwater wordt niet geloost als afvalwater, maar verdwijnt in de watertanks van boten. Een berekening van het aantal i.e.'s op basis van het waterverbruik van de jachthaven is dus vaak veel te hoog.

Wet op de Openluchtrecreatie

In het voorjaar van 1994 is de Wet op de openluchtrecreatie door de minister gepubliceerd. In deze wet staat vrijwel niets over jachthavens, behalve dat de burgemeester een jachthaven mag laten ontruimen als er direct gevaar voor de volksgezondheid dreigt.

Op basis van deze wet is het ministerie van VROM echter bezig om algemene regels voor jachthavens op te stellen (AMvB-jachthavens).

In die AMvB-jachthavens zullen regels gesteld gaan worden met betrekking tot de voorzieningen die er op een jachthaven dienen te zijn, net zoals dat nu al bij kampeerreinen het geval is. Daarbij kan men bijvoorbeeld denken aan het minimum aantal toiletten dat er per aantal ligplaatsen moet zijn, de minimum eisen aan de inzameling van verschillende soorten afval, etc.

2. ONDERHOUD AAN BOTEN

Afspuiten

Voorzieningen die nodig zijn voor het afspuiten van schepen zijn vanaf begin 1995 geregeld in het Lozingenbesluit Wvo Watersportinrichtingen (zie vorig hoofdstuk). Voor de in werking treding van dat besluit, en ook gedurende de overgangstermijn tot het jaar 2000, kunnen de voorzieningen t.b.v. het afspuiten van schepen ook bij Wvo-vergunning geregeld zijn. De kern van de voorziening is dat het water dat vrijkomt bij het afspuiten van onderwaterschepen opgevangen wordt op een waterdichte vloer, waarna het gezuiverd wordt. Het gezuiverde water kan geloost worden op de riolering of, indien er geen riool-aansluiting mogelijk is, op het oppervlaktewater. Alle plaatsen waar boten afgespoten worden moeten over een dergelijke voorziening beschikken. Zo niet, dan mag er dus niet meer afgespoten worden.

Bodemverontreiniging

Watersporters voelen zich altijd meer betrokken bij het (hun) water dan bij het land. Vandaar dat ze zich er waarschijnlijk ook meer verantwoordelijk voor voelen! Het voorkomen van waterverontreiniging spreekt watersporters dan ook meer aan dan het voorkomen van bodemverontreiniging. Toch is dat eigenlijk een beetje kortzichtig.

Verontreiniging die in de bodem komt, bijvoorbeeld op het winterstallingsterrein, vervuult niet alleen de bodem ter plaatse, zodat planten in de directe omgeving en (bodem)dieren of eventueel spelende kinderen daar schade van kunnen ondervinden. Die verontreiniging komt ook via de bodem in het grondwater waar wij ons drinkwater weer van moeten maken. Bovendien komt die verontreiniging via het grondwater uiteindelijk weer in het oppervlaktewater terecht, zodat het vervuilen van de bodem indirect hetzelfde is als het vervuilen van ons vaarwater!

Dit geeft al aan dat het uitermate belangrijk is om te voorkomen dat we de bodem verontreinigen. Daarnaast speelt er ook nog een financiële kant mee. Volgens de wet is degene die de bodem verontreinigt verantwoordelijk voor de kosten die het schoonmaken van die bodem met zich mee brengt. Deze kosten zijn over het algemeen vreselijk hoog, afhankelijk van de omvang en ernst van de vervuiling.

Iedere eigenaar van een stuk grond is en blijft verantwoordelijk voor zijn grond en dus ook voor eventuele verontreiniging van die grond. Ook voor verontreinigingen uit het verleden is de huidige eigenaar verantwoordelijk. Kosten die voortvloeien uit (het opruimen van) verontreinigingen uit het verleden kunnen tot op zekere hoogte verhaald worden op de vervuiler. Vaak is echter moeilijk aan te tonen wie de bodem precies verontreinigd heeft in het verleden, zodat de huidige eigenaar met de rekening blijft zitten.

Waar moet men op letten?

Bodemverontreiniging kan in principe overal optreden, behalve daar waar een vloeistof-dichte vloer aangelegd is. Alleen al door alle verontreiniging die in Nederland uit de lucht valt (zgn. droge- en natte depositie) zal de bodem ook overal verontreinigd raken. Daar kan men als scoutinggroep natuurlijk niets tegen doen. Anders ligt het voor stoffen die om de een of andere reden vrijkomen binnen het terrein van de groep.

Op een jachthaven zijn verschillende plaatsen waar stoffen vrij (kunnen) komen. We noemden al het winterstallingsterrein, maar ook de afsputplaats, het brandstofstation, de werkplaats, de opslagruimte voor (gevaarlijk) afval en de opslag van verf, teer, oplosmiddelen, olie-producten, etc. De parkeerplaats is geen 'verdachte' lokatie, tenzij hij gebruikt wordt als winterstallingsterrein. Ook bij het onderhoud aan gebouwen en het bestrijden van onkruid kunnen verontreinigende stoffen in de bodem komen. Zo zijn er nog talrijke situaties op te sommen, die van haven tot haven verschillen. Elk bestuur zal voor zijn specifieke situatie na moeten gaan waar en wanneer het gevaar van bodemverontreiniging aanwezig is en wat er tegen gedaan moet worden. Voor een aantal veel voorkomende situaties volgen wat suggesties.

Winterstallingsterrein

Op het winterstallingsterrein wordt natuurlijk veel onderhoud aan de boten verricht, waarbij ook veel verontreinigende stoffen vrijkomen. Die stoffen mogen dus niet in het milieu terecht komen, niet in de bodem en ook niet in het water. De overheid heeft dit met verschillende wetten geregeld.

De Wet Bodembescherming (WBB) bepaalt dat het verboden is om verontreinigende stoffen op- of in de bodem te brengen. Daartoe moeten er op het winterstallingsterrein maatregelen genomen worden, die doorgaans in de Milieuvergunning (vergunning Wet Milieubeheer) voorgeschreven worden. Maar ook als er geen vergunning vereist is, mag men de bodem niet verontreinigen. Een mogelijkheid om verontreiniging van het winterstallingsterrein te voorkomen is het direct bij de bron opvangen van de vervuilende stoffen. Zo zou men schuurmachines met stofzak kunnen gebruiken en kan men onder de boot opvangzeilen leggen, waarop schuursel, schraapsel, verf en teer opgevangen kunnen worden. Die zeilen moeten dan wel zorgvuldig gebruikt worden door alle leden, ze moeten goed schoongeveegd worden als men stopt met werken en het afval moet als gevaarlijk afval afgevoerd worden naar een depot. Ook zal men niet bij regen of harde wind aan de boot moeten gaan werken, want dan helpt zo'n zeil natuurlijk niets.

Cursus varen met grote schepen 1996

Een dergelijke oplossing vergt veel discipline en toezicht maar is wel goedkoop. Vandaar dat het KNWV dit aanbeveelt, ook richting overheden die vergunningen moeten schrijven. Steeds meer overheden zijn het met ons eens.

Werkplaats

De voorzieningen die er in een werkplaats getroffen moeten worden om bodemverontreiniging tegen te gaan zijn afhankelijk van het werk dat daar gedaan wordt. Als er bijvoorbeeld aan motoren gewerkt wordt, dan zal dat boven een vloeistofdichte vloer of bak moeten gebeuren. Er mag immers geen olie weglekken. Wordt er alleen 'droog' gewerkt, dan is een verharde vloer voldoende, zodat het afval bij elkaar geveegd kan worden. Pas in dat laatste geval wel op met het gebruik van verf: liefst boven een (vloeistofdicht) zeiltje.

Afvalstoffen opslag

De opslag van afvalstoffen moet zodanig zijn dat ze niet in de bodem kunnen komen. Dat betekent voor vloeibare afvalstoffen, zoals afgewerkte olie, bilgewater of verfresten dat ze in vloeistofdichte vaten of containers moeten worden bewaard. Deze containers moeten bovendien of dubbelwandig zijn, of in een vloeistofdichte bak staan van tenminste de inhoud van het grootste vat. Dit voor het geval er een vat lek raakt. Bovendien moet zo'n bak tegen inregen beschermd worden: er mag geen water in staan, want dan kan de inhoud van een lekkend vat toch nog over de rand stromen.

Ook de andere -vaste- afvalstoffen moeten zo opgeslagen worden dat ze de bodem niet kunnen verontreinigen. Ook vaste afvalstoffen mogen dus niet in de regen staan.

Onderhoud aan de jachthaven

Bij onderhoud aan de jachthaven geldt natuurlijk hetzelfde als bij onderhoud aan boten op het winterstallingsterrein. Schuursel, krabbel en verf mogen niet in de bodem komen. Gebruik de goede apparaten (met stof-opvang) en zeiltjes bij het werk aan gebouwen.

Onkruid bestrijden hoeft helemaal niet met gifstoffen, maar kan ook gewoon met de hand.

Bij de bouw of verbouw van steigers en gebouwen is het zaak om goed stil te staan bij de materiaalkeuze. Er is tegenwoordig (bij de gemeente of bij het ministerie van VROM) veel voorlichtingsmateriaal over duurzaam bouwen verkrijgbaar. Belangrijk in verband met bodemverontreiniging is om bij de materiaalkeuze te bedenken dat het ene materiaal op de lange duur veel meer onderhoud vergt (bijv. hout) als het andere (steen, beton).

Wat kan het bestuur doen?

Het bestuur van een scoutinggroep zal in eerste instantie de leden goed moeten voorlichten over de gevaren van bodemverontreiniging voor het milieu en de mogelijke (financiële) aansprakelijkheid die daaruit voortvloeit. Als de leden doordrongen zijn van het belang van deze zaak, is de helft al gewonnen.

Verder zal het haven- of terrein reglement zodanig aangepast moeten worden, dat het bestuur de leden kan wijzen op een aantal verplichtingen. Bijvoorbeeld het gebruik van zeilen bij het werken aan de boot, het voorschrijven of verbieden van bepaalde apparaten, de manier van opslag van afvalstoffen, etc. Zeker in het begin zal er een behoorlijk toezicht nodig zijn op naleving van de nieuwe regels; ook daar is het bestuur verantwoordelijk voor.

Daarnaast moeten er wellicht ook voorzieningen op de haven worden getroffen, zoals uit bovenstaand stuk blijkt. Bedenk daarbij dat het voorkomen van bodemverontreiniging altijd vele malen goedkoper is dan het achteraf schoonmaken van de grond.

Verf en milieu

Bij het onderhoud aan pleziervaartuigen moeten we vaak gebruik maken van verfproducten. Verf is noodzakelijk om onze schepen te beschermen tegen inwateren, roesten en aangroei. Verf is opgebouwd uit diverse chemische bestanddelen die in verschillende mate milieubelastend kunnen zijn. Het is daarom van het grootste belang om met verfproducten op een milieubewuste manier om te gaan.

Onderwaterverven

De verschillende chemische bestanddelen waar de verfproducten uit opgebouwd zijn, vormen een milieu-probleem zodra ze zich in het milieu verspreiden. Dit moet dus altijd voorkomen worden. Vooral hierdoor vormen onderwater verven een apart probleem. Met name aangroeiwerende verven zijn juist gebaseerd op het principe dat er stoffen uit vrijkomen om de aangroei te beperken. Ze lossen gedurende het vaarseizoen langzaam op en verspreiden zich zo in het watermilieu. Teerproducten zijn niet op dit principe gebaseerd, maar hebben ook de eigenschap dat er stoffen gedurende het seizoen uit vrijkomen. Toch zijn deze producten noodzakelijk om het onderwaterschip te beschermen tegen inwateren, roesten en aangroei. Daarom is het goed te weten dat er onderwaterverven bestaan die het milieu minder belasten. We onderscheiden hierbij twee groepen: antifoulings en teerhoudende producten.

Antifoulings

Antifouling is een aangroeiwerende verf die verhindert dat sporen, larven, algen en pokken zich vastzetten op het onderwaterschip. Anders ontstaat een ruw, aangegroeid oppervlak dat verlies van snelheid betekent en dus een hoger brandstofverbruik. Daarnaast wordt ook de beschermende werking van de verf aangetast door aangroei, met als gevolg inwatering en roest. Er zijn drie typen

Cursus varen met grote schepen 1996

antifouling, namelijk: Classic antifouling: een zachte antifouling, waarvan het bindmiddel met daarin een koperverbinding zeer langzaam oplost in het water. Selfpolishing antifouling: de verffilm van dit type antifouling slijpt langzaam af tijdens het varen. Hard antifouling: antifouling op basis van 'harde' bindmiddelen zoals chloorrubber en vinyl. Bij dit type is sprake van uitloging van de aangroeiwerende stof. De verffilm blijft in principe intact. Antifouling bevatten middelen die aangroei voorkomen. Tot 1990 werd veel gebruik gemaakt van organo-tinverbindingen in combinatie met koperverbindingen als biocide. Deze tinverbindingen zijn zeer effectief, maar ook erg schadelijk voor het milieu. Daarom geldt vanaf 1 januari 1990 een verbod op het gebruik van tinhoudende antifouling voor schepen kleiner dan 25 meter. Deze antifouling zijn dan ook niet meer verkrijgbaar in kleinverpakking. De meeste verfproducenten hebben de tinverbindingen uit de antifouling verwijderd, maar de koperverbindingen (nog) niet. Koperverbindingen zijn minder milieubelastend dan tinverbindingen, maar vormen desondanks een bedreiging voor verschillende waterorganismen. Er bestaan tegenwoordig ook antifouling die zowel tin- als kopervrij zijn. Chloorrubber Antifouling 2000 is bijvoorbeeld een hoogwaardige antifouling zonder tin of koper, maar met een uitstekende aangroeiwerende werking. De aangroeiwerende bestanddelen van deze antifouling zijn biologisch afbreekbaar.

Teerhoudende produkten

Een andere belangrijke groep onderwaterverven zijn de teerprodukten. Van teerprodukten is bekend dat zij schadelijk zijn voor het milieu, omdat er door uitloging zeer giftige en kankerverwekkende PAK's uit vrijkomen. Deze PAK's vormen niet alleen een probleem omdat ze kankerverwekkend zijn, ze zijn ook erg moeilijk afbreekbaar in het milieu, waardoor er een opeenhoping van deze stoffen plaatsvindt. Deze accumulatie-eigenschap heeft er toe geleid dat er in sommige landen al een verbod geldt op het gebruik van teerprodukten op schepen. Goede teervrije alternatieven voor koolteer zijn Bitumencoat en Bottom Coat CR. Voor epoxy koolteer is Epoxy Bodycoat een prima teervrij alternatief.

Duurzame verfprodukten

Duurzame produkten zijn altijd beter voor het milieu. Dat geldt natuurlijk ook voor verfprodukten. Het gebruik van duurzame verfprodukten betekent minder vaak schilderen en dus minder belasting voor het milieu. Een hoogwaardige éénkomponent kleurlak, zoals bijvoorbeeld Supergloss, gaat zo'n twee keer langer mee dan een gewone één-component kleurlak.

Verstandig omgaan met verf

In het voorgaande is al naar voren gekomen dat verf een chemisch produkt is waarmee we zowel het milieu als onszelf zo min mogelijk moeten belasten. Het is van het grootste belang om, naast het voorkomen van verspreiding van verfstoffen in het milieu, ook onszelf tijdens het reinigen, schuren en schilderen goed te beschermen. Verder is het van groot belang om altijd de (veiligheids)voorschriften van de verfleverancier nauwkeurig op te volgen.

Chemisch afval

Verfresten, maar ook kwasten, rollers, roerhoutjes en doekjes met verf zijn chemisch afval en moeten ook als zodanig verwerkt worden. Dat betekent dat deze produkten na gebruik thuisshoren in een container voor chemisch afval, een milieubox of een depot chemisch afval. De meeste gemeenten hebben zo'n depot. De verfproducenten vermelden op hun documentatie meestal milieu- en veiligheidsvoorschriften. Het is belangrijk deze voor gebruik van het produkt goed door te lezen.

Zomerkamp ha fijn? Kampdoop ja of nee????

A. Noordijk LNTC

We kunnen geen krant openslaan of we stuiten wel op een artikel dat over het milieu of een milieuaspect gaat. Vervuiling is daarbij het grootste probleem; zowel van grond, lucht als water. Juist die elementen waarmee wij te maken hebben. Grond en water, ja zult u zeggen, maar lucht? Wat heeft die lucht ermee van doen? Via lucht en wind verspreid slib (bagger, grond) zich in de vorm van nevel, spetters en stof (opgedroogd slib), en dat ademen we weer in.

WAT BETEKENT DIT VOOR ONS die tijdens hun zomerkamp de rivieren, kanalen, meren en plassen bevaren?

Als voorbeeld noem ik enkele zeer bekende zomerkamp gebieden. De Biesbosch, Hollands-Diep, Brielse-meer, Rotte-meren, Vinkeveense-plassen, Brasem en nog vele andere plaatsen welke bij de meeste groepen wel bekend zijn.

Dat betekent dat wij overal de resultaten van de vervuiling tegen komen. Dat betekent ook dat wij onze gewoontes moeten herzien. Vroeger is voorbij, het nu vereist een andere aanpak; u dient zich te beschermen tegen eventuele risico's. Een van deze risico's is het werken met bagger (slib) tijdens de kampdoop.

Ondertussen breken de baggerbedrijven zich het hoofd om bronafscherming technisch mogelijk te maken. Zolang dit niet gerealiseerd is, zullen wij ons en de zeeverkeners moeten beschermen tegen de bedreigingen die misschien niet te zien zijn, maar waarvan we wel weten dat ze bestaan, slaat u de krant er maar op na.

Cursus varen met grote schepen 1996

Cocktail-benadering

Het begrip cocktail klinkt de meesten van u ongetwijfeld bekend in de oren. Gemengde alcoholische versnaperingen daar denkt u aan. Het basis idee van drankjes mixen komt aardig overeen met wat bedoeld wordt, als we het in verband brengen met allerlei stoffen. Het gaat erom dat een aantal (mogelijke schadelijke) stoffen bij elkaar komen in uw lichaam. En wat die mix precies met ons lijf uithaalt, weten we eigenlijk nog niet. De wetenschap zoekt naarstig natuurlijk, maar deze problematiek staat nog in de kinderschoenen en resultaten uit die hoek laten wel even op zich wachten. Feit is dat stoffen wel worden opgeslagen en dat de gevolgen voor onze gezondheid nog niet bekend zijn.

Reden te meer om zo weinig mogelijk in contact te komen met verontreinigde (bodem) slib.

Daarnaast komen wij regelmatig met stoffen in aanraking. We tanken benzine (buitenboordmotor) en ademen de dampen in, we staan in een file (ook gassen), we verven, roken, drinken alcohol (matig natuurlijk), werken met oplosmiddelen enz... En dat telt door.

En nogmaals: hoe twee stoffen nou precies op elkaar reageren en welke gevolgen dat heeft...?

Uiteraard ruikt ons lichaam ook het nodige op, een kater is zo'n voorbeeld, maar dat geldt niet voor alle stoffen. Lood uit uitlaatgassen blijft heel lang in ons beenmerg opgeslagen.

Zo kunt u zien dat zowel in scouting, werkkring als in vrije tijd (schadelijke) stoffen worden verzameld.

We kunnen natuurlijk niet uw privé-leven tot in de puntjes regelen, maar u wel op de gevaren attent maken.

Verontreinigde stoffen worden op verschillende manieren opgenomen:

- via de luchtwegen;
- via de huid;
- via het maag/darmkanaal;
- via slijmvliezen (oogslijmvlies o.a.).

Bij de kampdooop komen heel vaak onze jongsten op de volgende wijze in aanraking met verontreinigde stoffen (modder, bagger, slib):

- via nevel;
- via spatten;
- via modder, bagger, slib;
- via het oppervlakte water;
- via stof (opgedroogde bagger, modder, slib).

We weten inmiddels dat verontreinigde stoffen schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. Men weet nog niet hoe u ziek wordt van de combinatie van stoffen.

Samenvattend: er zijn verschillende schadelijke toxische stoffen, wat ze gecombineerd doen is vooralsnog onbekend. De schadelijkheid voor de gezondheid wordt via berekeningen vastgesteld. We komen niet alleen tijdens scouting, maar ook op uw werk en in uw vrije tijd in aanraking met schadelijke stoffen. Opgeteld vormt dat de belastingsgraad voor ons lichaam.

Tot slot: er zijn korte en lange termijn effecten. Een korte termijn effect betekent dat we direct merken dat er iets niet in orde is. Zoals een allergische reactie op modder, bagger en slib: u ziet huiduitslag meteen optreden, een aantoonbare oorzaak-gevolg reactie. Bij een lange termijn effect is dat niet direct merkbaar, laat staan dat de veroorzaker te achterhalen valt. Denk maar eens aan asbest...

Dat blijft een belangrijk voorbeeld: het ontstaan van longproblemen kan jaren duren (en soms komen die problemen nooit). Met de modder die wij tijdens de kampdooop gebruiken zitten we in een vergelijkbaar schuitje: de mate van verontreiniging is niet altijd zichtbaar of merkbaar, maar na jaren kunt u alsnog ziek worden.

DUS OPGEPAST...

Woordenlijst

wat eventueel in een rapport van de overheid staat.

contaminant	=	ziekmakende stof, besmettende substantie
ingestie	=	maag/darmkanaal
dermaal	=	via de huid
inhalatie	=	via de ademhaling
oraal	=	via de mond
sediment	=	bezonken modder, bagger en slib
toxisch	=	giftig/schadelijk

Cursus varen met grote schepen 1996

Zelf doen

Hoewel we veel van het milieu niet in de hand hebben kunnen we met een beetje interesse zelf heel wat doen. Vooral in onze eigen omgeving. Meestal een kwestie van groen gedrag.

Eén keer per dag afwassen gaat heel goed, zeker als u met een kleine 'bemanning' vaart. Zo verbruikt u minder water en gas en afwasmiddel.

Thuis de vaat doen is aan te raden, als u slechts een kort tochtje vaart!

Uw schip reinigen op het water alléén doen als het echt noodzakelijk is.

Kies voor iedere 'beurt' de meest milieuvriendelijke reinigingsmiddelen (biologisch-afbreekbaar, fosfaatvrij). Water en azijn of groene zeep helpt trouwens ook prima!

Geén anti-foulingresten in het oppervlaktewater terecht laten komen.

Vóórdát u uitvaart en nadat u op de plaats van bestemming bent aangekomen gebruik maken van een toilet aan land spaart het milieu.

Een gesloten boordtoilet met tank is de beste vorm van sanitair die u aan boord kunt hebben.

Chemische toiletten alléén aan land legen (in de daarvoor bestemde stortplaats!).

Laat uw motor regelmatig nazien en zorgvuldig afstellen, opdat verbruik en emissies minimaal zijn.

Laat uw motor niet onnodig draaien - en als een draaiende motor tòch nodig is, dan 't liefst op een zo laag mogelijk toerental (dat scheelt brandstof-verbruik, uitlaatgassen en lawaai).

Inkopen doen bij het 'passagieren'? Neem géén plastic draagtassen aan maar gebruik een boodschappentas.

Gebruik aan boord géén wegwerpartikelen zoals wegwerpbekertjes, borden en bestek.

Bij voorkeur dranken in statiegeldflessen mee aan boord nemen.

Alle afval aan boord verzamelen en aan wal (gescheiden) wegwerpen. Dus niet overboord!

't Is een goede watersporttraditie om onderweg passerend zwerfvuil zoveel mogelijk op te pikken en aan de wal in de afvalcontainer te storten. Laten we die traditie in ere houden!

Clubhuis en wachtschip schoonhouden

Bij het beheren van een clubhuis kan eveneens milieuzorg een woordje meespreken. Het zo min mogelijk gebruik maken van wegwerp-artikelen als plastic borden, bakjes en bestek vermindert in sterkte mate de hoeveelheid huishoudelijk afval. Verder mag gebruikte olie uit frituses niet op het riool worden geloosd en kan het gebruik van milieuvriendelijke schoonmaakmiddelen (fosfaatvrij en biologisch afbreekbaar) worden bevorderd enz. enz.

Soort afval	Waar naar toe?	Chemisch?
Accu's	Accubak	ja
Afbijtmiddelen	Verfvat	ja
Afgewerkte olie	Ton afgewerkte olie	ja
Afplakpapier met verf	Verfvat	nee
Batterijen	KCA-bak	ja
Bilge-olie	Bilgewatervat	ja
Brandstofresten/diesel	KCA-bak	ja
Cosmetica	KCA-bak	ja
Epoxy's uitgehard	Afvalcontainer	nee
Etensresten	Afval/GFT-container	nee
Flessen, glaswerk	Glasbak	nee
Glasvezel/uitgeharde harsen	Verfvat	nee
Halon-brandblussers	KCA-bak	ja
Hout resten	Houtcontainer	nee
Inhoud chemisch toilet	Stortplaats chemisch toilet	nee
Kitten	KCA-bak	ja
Koelvloeistof	Apart inzamelen, recyclebaar	nee
Lijmresten	KCA-bak	ja
Olie- en brandstoffilters	KCA-bak	ja
Ontvettings/oplosmiddelen	KCA-bak	ja
Petroleum	KCA-bak	ja
Plamuurresten	Verfvat	ja
Smeermiddelen en vetten	KCA-bak	ja
Spuitbussen	KCA-bak	ja
Verf en schipresten	Verfvat	ja
Verfgereedschap	Verfvat	ja
Verfverdunner	KCA-bak	ja
Verontreinigde brandstoffen/diesel	Ton afgewerkte olie	ja
Verontreinigd water	Bilgewatervat	ja
Verpakkingen	Afvalcontainer of oud papier	nee

Cursus varen met grote schepen 1996

Verpakkingen met resten verf	Verfvat	ja
Verven/spuiten minder dan 5% verf	Leeg in afvalcontainer	nee
Vuile poetslappen	KCA-bak	nee
Wegwerpgereedschap	Afvalcontainer	nee

N.B.: KCA moet gelabeld worden. Stickertje erop wat er in zit.

MOTOREN en DEKWERKTUIGEN

Bij motoren en dekwerktuigen ligt het milieuaspect zowel bij de zuinigheid, schonere brandstoffen, een optimale verbranding, gebruikte smeermiddelen, lekolie en lawaai.

Aan een aantal onderwerpen kunnen we wat doen en aan andere niet.

Het uitlaat systeem is in M3-17 behandeld, zuinigheid van de machine is door de constructeurs bepaald, de brandstoffen worden door de raffinaderijen en de bunkerboot geregeld zodat voor ons overblijft:

- 1 Optimale verbranding;
- 2 Gebruikte smeermiddelen (afgewerkte olie);
- 3 Lekolie.

Wordt het motoronderhoud wel milieuvriendelijk uitgevoerd?

Alle onderdelen van de buitenboordmotor waren weer goed nagekeken en ingevet. Nu nog even zorgen dat de buitenkant er netjes uitzag. De havenmeester kon gelukkig de man nog weerhouden de spuitbus te hanteren bij het verwijderen van het vuil van de, buitenboord hangende, motor. Tenslotte bevat de dan melkachtige vloeistof nog alle vervuilende stoffen, alleen dan in een oplossing.

Van de schepen die uit het water zijn gehaald, maar ook van de schepen die in het water blijven liggen, wordt meestal de motor of motorruimte winterklaar gemaakt. Doorgaans wordt hierbij de smeerolie ververst. In veel gevallen is dit niet nodig omdat de kwaliteit van de meeste oliën goed genoeg is om een aantal jaren mee te gaan. Dit is natuurlijk ook afhankelijk van het aantal gemaakte draai-uren. De gebruikstijd kan zelfs verlengd worden door een 'by-pass' filter voor de motorolie in te bouwen. Hierdoor kan men tot 1000 draai-uren met dezelfde olie varen.

Bij het vervangen van de olie en de verschillende smeervetten dient gezorgd te worden dat deze opgevangen worden. Voor afgewerkte olie is meestal een inzamelpunt ingericht door de verenigingen. Belangrijk is dat de olie niet chemisch vervuild wordt voordat ze in de inzamelton wordt gestort. De andere vetten en smeringen die vervangen worden kunnen ook worden verzameld zodat deze gescheiden blijven van het overig afval. Doeken die bij het ontvetten of opvangen van olie worden gebruikt, zijn ook vervuild zodat ze als chemisch afval behandeld moeten worden.

Voor het opruimen van gemorste oliehoudende vloeistoffen zijn polypropyleen doeken in de handel. Deze doeken kunnen alleen koolwaterstoffen (olie, benzine, diesel, vet, etc.) opnemen en geen water.

Het schoonmaken of repareren van het brandstofsysteem luistert kritisch. Slechte montage leidt tot lekkage, waarna langzaam maar zeker brandstof in het schip lekt en brandbare dampen zich in het compartiment gaan verspreiden. Het ontstaan van brand is dan nog maar een kwestie van tijd. Bovendien wordt door een brandstoflekkage -hoe klein ook- het bilgewater vervuild of, nog erger, het oppervlaktewater.

Bij het grondig reinigen van de verschillende motoronderdelen verdient het de voorkeur om niet-emulgerende ontvetters te gebruiken. De reden hiervoor is dat oliën en vetten, die meestal in het bilgewater terecht komen, dan nog gescheiden kunnen worden van het water. Emulgerende ontvetters zorgen voor een totale vermenging van de oliën en vetten in het water tot een melkachtige vloeistof. Deze vloeistof moet dan ook als chemisch afval worden afgevoerd want de vervuiling is niet verdwenen.

Gebruik geen brandbare oplosmiddelen om de motor schoon te maken. Onderdelen worden bij voorkeur in een grote bak of emmer schoon gemaakt. Een goed ontvettingsmiddel voor vervuilde machine-onderdelen is dieselolie, terpentijn of speciale motorontvettingsmiddelen. De vuile, maar ook de ongebruikte schoonmaakmiddelen zijn chemisch afval. Reinigingsmiddelen ontvetten niet alleen de machineonderdelen, maar ook de huid. Dit kan leiden tot beschadiging van de huid, contactcezem, huidontstekingen en allergische reacties. Gebruik daarom geschikte handschoenen.

Bij sommige vloeistoffen zijn de dampen niet geschikt om te worden ingeademd. Als het gaat om motor-ontvettingsmiddelen, dan zijn deze meestal van organische aard. De adembescherming kan in dat geval een halfmasker met filterbus A (bruine band) zijn.

Probeer geen onderdelen schoon te maken door deze uit te koken. Het vuil koekt vaak aan in plaats van dat het wordt losgemaakt en bovendien komen er schadelijke dampen in grotere concentraties vrij. Daarnaast kan er een zeer brandgevaarlijke situatie ontstaan.

Kan een motor die niet loopt ook vervuilen?

Het voorjaarsonderhoud aan de motor gebeurt meestal als de boot weer in het water ligt. Dan kan de motor weer draaien en wordt er getest of alles nog werkt. Alle onderdelen goed oliën staat bij dit onderhoud centraal. Met de olie moet echter voorzichtig worden omgesprongen. Van een gemorste druppel olie is de vervuilende werking direct groot. Voorkomen is de manier om de milieuverontreiniging tegen te gaan. Daarnaast is het goed om altijd een doek van polypropyleen bij de hand te hebben. Kleine gemorste hoeveelheden zijn hiermee op te dweilen, zelfs uit het water.

Een aandachtspuntje bij dieselmotoren is het langdurige stationair warmdraaien voor het vertrek dat sommige mensen nog steeds doen. Met de huidige motoren is dit echter absoluut overbodig en alleen maar hinderlijk en vervuilend.

BILGEWATER

Bilgewater valt ook onder de categorie vloeibaar chemisch afval. Het bestaat uit een mengsel van olie, water en vaak ook vet. Bilgewater ontstaat op de bodem van schepen met een binnenboordmotor, meestal in kleine hoeveelheden.

Elke draaiende motor lekt altijd wel ergens. Bijna altijd zal er wel ergens op een of andere manier water onder in het schip terecht komen. Door regen (lekkage van via luiken enz), condens en schroefas lekkage.

Het geheel is er de oorzaak van dat er bilgewater ontstaat verontreinigd door olie.

Het is geen zuiver water, dus mag het niet overboord gezet worden. Het is echter ook geen afgewerkte olie, zodat het apart gehouden moet worden.

Deze vorm van chemisch afval, uniek voor recreatie- en beroepsvaart, vergt een speciale manier van inzamelen. Er zijn mobiele bilgewaterpompen ontwikkeld, waarmee men over de steiger naar de schepen toe kan gaan om het bilgewater eruit te pompen. Men kan natuurlijk ook een punt inrichten waar schepen hun bilgewater kwijt kunnen, bijvoorbeeld bij de brandstofpomp. Beschikt men over een bezinkput met een actieve filtering en met een olie- en vetafscheider, dan kan het bilgewater via deze put op het riool geloosd worden.

We kunnen twee wegen bewandelen om er iets aan te doen nl:

a zorgen dat het niet ontstaat;

b het op een verantwoorde manier afvoeren.

Item a zult u zelf ter plaatse en afhankelijk van de situatie moeten bekijken en oplossen.

Voor mogelijkheid b kan ik een paar tips aan de hand doen.

Met olie verontreinigd water is chemisch afval en zal als er niets aan gedaan wordt, als zodanig afgevoerd moeten worden. Daar dit niet overal gratis kan en spuien op het oppervlakte water helemaal uit den boze is, zullen wij eens kijken wat we hier zelf aan kunnen doen om de olie van het water te scheiden.

Drie manieren van scheiden.

1 massaverschil

We kunnen gebruik maken van het verschil in massa van water en olie. Verzamelen we het bilge water in een vat van 200 liter dan zal het olie op het water gaan drijven. Daar we elk weekend op het schip zijn heeft het een week de tijd om te separeren.

We kunnen aan de bovenkant de olie af laten lopen en aan de onderkant het water aftappen. Het afgetapte water moet dan nog nabehandeld worden met manier 3.

Olie heeft de eigenschap goed te hechten aan allerlei oppervlakten terwijl water daar een hekel aan heeft. De kunststof polypropyleen maakt hier een optimaal gebruik van.

2 separator

Als we een 300 mm schijf van polypropyleen (pp) laten draaien, met een toerental van ca 3 omw./min, in een bak bilgewater, dan zullen we zien dat de olie keurig met de schijf omhoog komt.

Door met twee (viton) wissers de olie er af te vegen kunnen we via een gootje de olie keurig afvoeren. Als aandrijving is een ruitenwissermotor te gebruiken met als bijkomend voordeel dat het een veilige laagspanningsmotor is.

3 Polypropyleenfilters

Tegenwoordig bestaan er ook bilgewaterfilters voor in het schip. Deze filters halen alle olie en vet uit het bilgewater, zodat het water direct overboord gepompt kan worden. Deze filters bestaan uit polypropyleenspaghetti die een grote hoeveelheid olie kan opnemen.

Brandstof tanken, maar dan wel voorzichtig!

Met een jerrycan even het aanhangmotortje vullen. De tuit past eigenlijk niet goed in het benzinereservoir. Gelukkig ziet iemand hoe de buurman bijna aan het tobben gaat. Hij geeft snel een trechter aan de man zodat er geen brandstof verloren zal gaan, maar nog belangrijker, er ook geen blauw/groen/grijze benzinevlekken op het water zullen komen.

Wanneer in de haven een brandstofpomp aanwezig is moet het brandstof innemen met de nodige voorzichtigheid gebeuren. Bij het pompen, maar ook bij het vullen met jerrycans, dient opgepast te worden voor het morsen van brandstof. Een watersporter doet er goed aan altijd een polypropyleen-doek bij de hand te hebben indien er iets fout gaat. Goed toezicht van een havenmeester kan zorgen voor ordelijk gebruik.

Controleer de ontluichtingsleiding

Een belangrijk onderdeel van een brandstoftank om even te controleren voor het brandstof innemen, is het ontluichtingsventiel. Als dit namelijk dichtgedraaid of verstopt is, dan kan de tank overlopen voordat de watersporter denkt dat hij eigenlijk al helemaal gevuld is. Een kleine controle kan een milieuvervuiling voorkomen.

Buffertanks

Er zijn tegenwoordig verschillende oplossingen op de markt die ervoor zorgen dat er nooit meer gemorst hoeft te worden. Zo kan een buffertankje, met vlotterschakelaar en alarm, in de ontluichtingsleiding van de brandstoftank worden aangebracht, zodat er nooit meer diesel(schuim) uit de tank komt via de ontluichtingsopening.

Een buffertank, met vlotterschakelaar en alarm in de vulleiding voorkomt overvullen.

Een andere oplossing is de 'verzonken' vulopening. Deze zorgt ervoor dat gemorste brandstof alsnog in de brandstoftank komt in plaats van in het water of op het schip zelf.

Voor het bestrijden van grotere vervuilingen bestaan, eveneens van propyleen, ook 'slangen' of drijvers. Deze kunnen rondom een olievlék gelegd worden om deze op te zuigen.

GROOT ONDERHOUD

Het afsputten, zorg dat het milieuvriendelijk gebeurt!

Een koele herfstdag half oktober. De verenigingsleden zijn druk bezig met het uit het water halen van hun schepen. De vlet hangt in de takels terwijl met de hogedrukspuit de lichte aangroei wordt verwijderd. Vroeger stroomde het, met zware metalen, vervuilde water zo het water weer in. Nu wordt afgespoten boven een vloeistofdichte vloer waarvan het water naar een bezinkput (met een oliefiltrering) stroomt en vervolgens kan dit water op het riool geloosd worden.

Waaruit bestaat de vervuiling bij het afsputten?

Bij het uit het water takelen van de schepen voor de winterberging wordt het schip met een hogedrukspuit ontdaan van de mogelijke aangroei van organisch materiaal. Dit afsputten is de eerste fase van het winterklaarmaken waarbij vervuiling ontstaat. Het afsputwater is namelijk vervuild met zware metalen en biociden (koper, organotin) uit de mee afgespoten anti-fouling die op de schepen was aangebracht. Wanneer het afsputwater op het oppervlaktewater geloosd wordt dan raakt dit vervuild. In veel jachthavens is in de havenkom sprake van een zeer geringe stroming. Hierdoor bezinken de verontreinigende stoffen snel nadat ze geloosd zijn. Op deze manier ontstaat in de jachthaven zeker rond de afsputplaats verontreinigd slib.

Aan de hand van cijfermateriaal kan bij grove benadering aangegeven worden hoe groot de vervuiling is.

Per vaartuig wordt gemiddeld 75 liter water per jaar voor het afsputten gebruikt. Dit vervuilde water bevat de volgende stoffen:

gemiddeld per liter water		gemiddelde afgifte per vaartuig:	
koper	16 mg/l		1.000 mg
tin	6 mg/l		400 mg
zwevende stof	1500 mg/l		90.000 mg (90 g)

Aangenomen wordt dat per jaar gemiddeld 170.000 vaartuigen worden afgespoten, waarvan 10.000 met een teerprodukt behandeld zijn en de rest met anti-fouling. Dit levert een jaarlijkse, landelijke emissie op, van:

1.000 mg x 160.000	=	160 kg koper
400 mg x 160.000	=	64 kg tin
90 g x 170.000	=	15.300 kg zwevend stof

Volgens de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) is het verboden om verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater te brengen. Dit betekent dat het afspuiten van het onderwaterschip van boten verboden is, als het water dat daarbij gebruikt wordt rechtstreeks geloosd wordt. Het is dus noodzakelijk om maatregelen te treffen als men boten wil blijven afspuiten.

Hoe kan het afspuiten milieuvriendelijker gebeuren?

Voor de jachthavens en zeker de verenigingshavens heeft de strengere controle ingrijpende gevolgen. Het aanleggen van een vloeistofdichte afsputplaats, bezinkbak, oliefiltering en afvoer op de riolering levert een hoge kostenpost op. Eveneens bestaat de mogelijkheid om een mobiele afsputplaats te huren, aangezien van de afsputplaats in een korte periode intensief gebruik wordt gemaakt. Wanneer een vaste installatie wordt gekozen bestaat een mogelijkheid om het ingezamelde bilgewater via de bezinkbak en de oliefiltering, van de aanwezige vervuilende olieproducten te ontdoen.

Gezien de bestaande zelfwerkzaamheid bij vele verenigingen en de beperkte financiële middelen, heeft het KNWV een ontwerp van een afsputplaats ontwikkeld. Dit ontwerp bestaat uit een bouwtekening, een materialenlijst, een kostenoverzicht bij uitvoering door de leden zelf en een bij uitvoering door een aannemer en een toelichting. Dit pakket is voorgelegd aan verschillende waterkwaliteits-beheerders en door hen goedgekeurd, tevens voldoet het aan de door de CUWVO-werkgroep VI gestelde eisen.

Hierover kunt u vragen stellen aan uw regionale admiraliteit of bij het KNWV.

Naar milieuvriendelijk onderhoud

Het jacht rust nog op de bok die het de winter door gedragen heeft. In een moeilijke houding schuurt de eigenaar de romp bij. Onder zijn knieën een afdekzeil om het verfafval op te vangen. Voorheen kwam al het afval altijd op het winterstallingsterrein terecht. De leden waren zich nooit zo bewust geweest van de vervuilende werking totdat zij er door het bestuur op gewezen werden.

Als het waterige voorjaarszonnetje weer doorbreekt zo half maart, dan gaat het hart van menige watersporter weer sneller kloppen. Toch weet hij dat eerst de boot nog gereed moet worden gemaakt voor het vaarseizoen. Dit betekent nog een aantal uurtjes onderhoud, om eindelijk zo rond de Pasen het water op te kunnen.

Jarenlang werd bij behoud van ons milieu alleen gedacht aan het vaarseizoen. Geen afval overboord gooien, niet in het riet aanleggen en mensen uit de kwetsbare natuurgebieden weren. Het besef van milieuzorg in de periode voor en na het vaarseizoen openbaart zich pas sinds een aantal jaar. Juist bij onderhoud aan de schepen komen namelijk vele vervuilende stoffen vrij. Dit moet tegen gegaan worden. Ook kunnen milieuvriendelijke stoffen gebruikt worden.

Hoe dan onderhoud plegen?

Orde en netheid moeten bijna spreekwoordelijke eigenschappen zijn van de milieubewuste watersporter. Bij het uitvoeren van schoonmaak en reparatieklusjes aan boord zijn deze begrippen bepalend voor zowel de milieukwaliteit als de veiligheid. Onderhoud begint dan ook met grondig schoonmaken, pas dan is goed zichtbaar hoe iets in elkaar zit of waar de eventuele gebreken aanwezig zijn.

Het goed organiseren van het werk is van groot belang. Dit kost vaak wat tijd en geld, maar voorkomt achteraf improvisatie, wat de kwaliteit, de veiligheid en het milieubewust handelen zeker niet ten goede komt. Integendeel deze improvisaties leiden vaak tot gevaarlijke situaties. Overweeg daarom vooraf de volgende punten:

- * Wat moet er worden gedaan?
- * Hoe moet iets worden gedaan?
- * In welke volgorde kan het beste gewerkt worden?
- * Hoe ziet de ruimte eruit, wat moet worden verwijderd of verplaatst?
- * Wat voor afvalstoffen komen er vrij en hoe gaan we hiermee om?
- * Moet er gestut, geschoord, geborgen?
- * Welke gereedschappen zijn nodig?
- * Welke (energie)voorziening is nodig: 220V-wisselspanning, 380V-wisselspanning (stopcontact beschikbaar), gelijkspanning, perslucht (welke druk), water?
- * Welke materialen of onderdelen zijn nodig, type fabrikaat, serienummer, hoeveelheid, levertijd?
- * Welke persoonlijke beschermingsmiddelen zijn nodig?
- * Wat is het benodigde budget?

Als werktuigen zoals hijskraan, takel, compressor, lier en andere machines moeten worden gebruikt, waarbij grote krachten in het geding zijn, raadpleeg dan altijd vooraf de beheerder of eigenaar van de machine. Lees eventueel eerst de gebruiksaanwijzing en veiligheidsvoorschriften en controleer de goede werking.

Het onderhoud aan de schepen begint meestal met het verwijderen van oude verf- en anti-foulinglagen voordat een nieuwe laag wordt aangebracht. Voor geschilderde vlakken binnen in de boot, in de zit-, slaap-, kook- en wasruimten, is een goed en efficiënt reinigingsmiddel een lichte ammoniakoplossing in water. De dampen van deze oplossing zijn echter scherp van geur en irriteren met name de slijmvliezen van de ademhalingswegen, neus- en keelholten. In een slecht te ventileren ruimte is het gebruik van een

Cursus varen met grote schepen 1996

beschermend masker geen overbodige luxe. Bedenk ook dat ammoniak een zeer milieuvriendelijk reinigingsmiddel is en er dus voorzichtig mee om moet worden gegaan.

Schuren, verwaarloos jezelf en de omgeving niet!

Belangrijk bij het verwijderen van een anti-foulinglaag is dat deze nooit mag worden afgebrand of droog afgeschuurd. Afkrabben of nat schuren is minder gevaarlijk, in verband met de giftige, chemische stoffen die anti-fouling bevat. Teerproducten mogen eveneens niet worden afgebrand omdat hierbij luchtverontreiniging ontstaat in de vorm van PAK's. Voor het afschuren van andere lakken is een goede stofafzuiging gewenst of natschuren. Het schuurstof van geveerd of gelakt hout vormt een bedreiging voor het milieu en de gezondheid. Het bestaat namelijk merendeels uit pigmentresten. Ook de moderne verven, op waterbasis, zijn vaak erg schadelijk. Gebruik tijdens schuurwerk daarom steeds een goed stofmasker. Het stof of het schraapsel dient opgevangen te worden voordat het verwaaid of in de bodem gespoeld wordt.

Het bewerken van de romp kan, zoals eerder gezegd, gebeuren door nat afschuren en droog afschuren. Nat schuren heeft de voorkeur omdat dan zo min mogelijk deeltjes aan de lucht worden toegevoegd. Het schuursel bij het droogschuren kan opgevangen worden door een afzuiginstallatie of opvangbak aan de schuurmachine.

Wanneer het onderhoud plaatsvindt boven een verharde ondergrond kan het schuursel na de werkzaamheden opgezogen worden en in de verzamelbak voor chemisch afval worden gestort. Indien de ondergrond niet verhard is, wordt het aanbevolen om deze af te dekken met een afdekzeil of met karton. Dit zeil moet sterk genoeg zijn om werkzaamheden op te verrichten en ook romdom de bok aan te brengen zijn. Er is zeil van afbreekbaar plastic op de markt hiervoor. De afdekzeilen kunnen ook gebruikt worden om de bodem te beschermen bij het aanbrengen van verf of anti-fouling.

Op sommige jachthavens hebben watersportverenigingen een grote rol afdekplastic hangen. Tegen een klein bedrag is bij de havenmeester dan voor iedereen een afdekzeil te koop. Een goed idee om gebruik te bevorderen. Het verdient zelfs aanbeveling het gebruik verplicht te stellen via het Havenreglement.

SOORTEN AFVAL

Afval: wilt u het scheiden?

In de opvoeding krijgen kinderen het tegenwoordig mee: glas in de glasbak en batterijen in de milieubox. Thuis een stuk milieuzorg waaraan iedereen kan bijdragen. Het kan ook nog van financieel belang zijn om het chemisch afval goed te scheiden. Bij elkaar gevoegde soorten chemisch afval kunnen een vereniging voor de afvoer soms op kosten jagen. Een goede instructie is dan noodzakelijk.

Een belangrijke vorm van milieuzorg is het gescheiden inzamelen van verschillende soorten afval. Een vorm van huishoudelijk afval dat tegenwoordig al bijna overal gescheiden wordt ingezameld is het glas. Ook kan oud papier en, in een toenemend aantal gemeenten, het groente-, fruit- en tuinafval (GFT) apart gehouden worden.

Daarnaast komt het scheiden van chemisch en mineraal afval steeds meer in de belangstelling te staan. De verwerking van het chemische afval is veel eenvoudiger en dus goedkoper wanneer de verschillende stoffen gescheiden worden aangeleverd. Een voorbeeld hiervan is de afvoer van afgewerkte olie. Indien deze afgewerkte olie met chemicaliën vervuild is, kost het afvoeren 3 tot 10 keer zo veel dan wanneer deze als afgewerkte olie afzonderlijk wordt aangeleverd.

Organisaties in de waterrecreatie, waaronder het KNWV, de ANWB en de HISWA, zijn in samenwerking met de overheid bezig om een totaal beleid op te stellen voor de afvalinzameling op waterrecreatie-instellingen. De jachthavens maken hier, gezien de grote diversiteit aan afvalstoffen, een belangrijk onderdeel van uit. Er wordt naar gestreefd om voor de inzameling van de diverse voorkomende afvalstoffen op waterrecreatie-instellingen een, zowel voor de recreant als voor de vereniging, praktisch systeem op te zetten.

Op een jachthaven heeft een vereniging met een groot aantal afvalstoffen te maken. Naast het gebruikelijke huishoudelijke afval en het vuilwater (van toilet, douche en gootsteen) komen op een jachthaven een groot aantal chemische afvalstoffen voor.

Bij het inzamelen van afvalstoffen is het belangrijk dat men zich realiseert dat een te uitgebreide uitsplitsing van afvalstoffen de volgende problemen op kan leveren. Alle afvalstoffen moeten gescheiden verwerkt kunnen worden, aangezien een latere vermenging van de stoffen een reactie bij de leden kan los maken van 'Waarom doe ik dit eigenlijk?'. Zoals reeds eerder vermeld, is goed overleg met de gemeente noodzakelijk, om demotiverende situaties waarbij gescheiden afval niet of slecht wordt afgevoerd, te voorkomen.

Cursus varen met grote schepen 1996

Een systeem voor inzameling van afval moet zo van opzet zijn, dat het voor iedereen die er van gebruik maakt, is te begrijpen en gemakkelijk te gebruiken. Wanneer namelijk per ongeluk een afvalstof in het foute compartiment wordt gegooid, gaat het hele principe van recycling verloren. De bedoeling is juist om door een gescheiden inzameling het mogelijk te maken dat de afvalstoffen weer opnieuw gebruikt kunnen worden, eventueel na een bepaalde behandeling.

Door stoffen te 'vervuilen' met andere stoffen is hergebruik niet meer mogelijk en kan er niets meer mee gedaan worden. Hoe meer verschillende mogelijkheden, hoe groter de kans op fouten. Bijvoorbeeld het toevoegen van verfristen aan ingezamelde olie levert een grote hoeveelheid chemisch vervuilde olie op, die de vereniging ongeveer f 2,20 per liter kost om te laten verwerken, tegenover f 0,10 aan kosten voor een liter afgewerkte olie (prijzen 1990). Geadviseerd wordt daarom enkele kleine oliedepots (van bijvoorbeeld 50 liter) te gebruiken, in plaats van één groot depot.

Bij het inzamelen van kleine hoeveelheden chemisch afval (KCA) kan sprake zijn van een vergunningsplicht om een inzamelpunt in te richten. Dit verschilt per gemeente en per provincie. Een veel voorkomende eis bij het inrichten van een inzamelpunt is het houden van toezicht. Dit is van belang om vermenging van de stoffen en misbruik te voorkomen. Tevens kunnen er eisen aan de inzamelvoorziening(en) worden gesteld ten aanzien van de veiligheid bij vervoer of overstorten, maar ook tijdens de bewaarperiode (lekkages enz.).

Zeker is het van belang om als bestuur zich goed te oriënteren op de wettelijke status van de vereniging wanneer wordt overgegaan op gescheiden afvalinzameling. Indien de vereniging wordt gezien als bedrijf zullen de eisen, verplichtingen maar zeker ook de kosten sterk gaan toenemen. Wordt de vereniging als een huishouden bekeken dan liggen de verantwoordelijkheden voor afvoer van de afvalstoffen veelal bij de gemeente of bij een bedrijf waaraan een vergunning is verleend.

Een glasbak en containers voor huishoudelijk- en G.F.T.-afval kunnen in overleg met en door de gemeente geplaatst worden, of door het bedrijf waaraan de gemeente deze activiteit heeft uitbesteed.

Voor het opslaan van de afgewerkte olie en het andere chemisch afval heeft een vereniging meestal een vergunning nodig in het kader van de Hinderwet (per 1 januari 1993 Wet Milieubeheer). Om te bepalen of in uw geval de vergunning vereist is, en om een vergunning te verkrijgen, moet men zich tot de gemeente wenden.

Richtlijnen voor opslag van chemisch afval

In een Hinderwet-vergunning worden doorgaans de nodige eisen gesteld ten aanzien van de opslag van chemische afvalstoffen. In principe bepaalt een gemeentebestuur zelf welke eisen het stelt, maar bijna alle gemeenten hanteren algemene richtlijnen voor deze vergunningen.

Een aantal belangrijke richtlijnen voor het opslaan van chemisch afval zijn de volgende:

- De chemische afvalstoffen en afgewerkte oliën dienen gescheiden naar soort te worden bewaard in afzonderlijke containers, vaten e.d., vloeistofdicht en voorzien van een sluitend deksel.
- Een vat moet sterk genoeg zijn om vervorming bij overdruk te voorkomen.
- Een vat mag slechts voor 95% gevuld worden.
- De ondersteunende constructie van een afvalvat moet uit onbrandbaar materiaal bestaan.
- Een afvalvat moet zijn geplaatst op een vloeistofdichte vloer met opstaande randen die met de vloer een vloeistofdichte bak vormen. De inhoud van de bak moet ten minste gelijk zijn aan de inhoud van het vat. De bak moet voldoende sterk zijn om weerstand te kunnen bieden aan de als gevolg van lekkage optredende vloeistofdruk.
- Boven de vaten dient een afdak te zijn aangebracht, zodanig dat geen hemelwater in de bak kan komen.
- De omgeving van de bak dient vrij van brandgevaarlijke stoffen te worden gehouden.

Wanneer wordt overgegaan tot het aanleggen van een inzamelplaats zijn de volgende punten belangrijk om in de gaten te houden:

- de inhoud van de vloeistofdichte bak moet gelijk zijn aan de totaal inhoud van de vaten.
- een afdak voorkomt inregenen van de bak.
- een afneembaar dak vereenvoudigt de afvoer.

Het ophalen van afgewerkte olie en chemisch afval moet gebeuren door een speciaal inzamelbedrijf dat daar ook een vergunning voor heeft. Nederland is opgedeeld in zogenaamde 'plicht-gebieden' voor de verschillende afvalstromen, zodat er op alle plaatsen in het land altijd een inzamelbedrijf is wat de plicht heeft om het afval op te komen halen. Vaak zijn er daarnaast nog bedrijven die het recht hebben om het afval in te zamelen.

De 'plichtbedrijven' zijn verplicht om minimaal eens per jaar afgewerkte olie op te komen halen. Bij hoeveelheden van meer dan 400 liter moeten ze zelfs op afroep binnen 30 dagen komen. Ook chemisch afval moeten deze bedrijven op afroep binnen een maand op komen halen.

SYMBOLLEN OP HET ETIKET

Milieukeurmerken

Milieukeurmerken stellen voornamelijk milieueisen; daarnaast wordt globaal aandacht besteed aan andere kwaliteitseisen.



Milieukeur

Als u dit keurmerk op een produkt ziet, dan is dat één van de minst milieubelastende produkten in zijn soort. U komt de Milieukeur tegen op schrijfblokken, schriften, pennen, katebakvulling, wc-papier, schoenen en vanaf eind 1995 ook op voedingsmiddelen. De eisen kunnen betrekking hebben op alle levensfasen van het produkt, dus op de productie, het gebruik en het afdanken. De Milieukeur is een goede leidraad voor de milieubewuste consument.



Eco-label

Het Eco-label is een Europees milieukeurmerk. Het geeft aan dat een produkt één van de minder milieubelastende produkten is in zijn soort. In Nederland komt het Eco-label op dit moment nog niet voor, maar binnenkort kan het staan op onder meer (af)wasmachines, wc-papier, keukenrollen en compost. De eisen liggen meestal lager dan de eisen van de Nederlandse Milieukeur. Het Eco-label is een goede leidraad bij produkten waarvoor (nog) geen Nederlandse Milieukeur bestaat.



De Zwaan

De Zwaan geeft aan dat een produkt één van de minst milieubelastende is in zijn soort. De Zwaan is de milieukeur van Noorwegen, Zweden, Finland en IJsland. In Nederland komt de Zwaan vooral voor op papier- en autoreinigingsprodukten. De eisen hebben betrekking op de productie, het gebruik en het afdanken van het produkt. De eisen van de Zwaan zijn meestal vergelijkbaar met die van de Nederlandse Milieukeur. Als ze afwijken is dat omdat de situatie in de Noordelijke landen anders is dan in Nederland.



De Blauwe Engel

De Blauwe Engel is een Duits milieukeurmerk. In Nederland zien we de Blauwe Engel vooral op wc-papier, behang, kopieerapparaten, schrijfpapier en ordners. De Blauwe Engel op een produkt geeft aan dat het produkt op de belangrijkste milieuaspecten minder milieubelastend is dan soortgelijke produkten. In het symbool zelf staat de reden aangegeven waarom het produkt minder milieubelastend is ("Umweltzeichen weil ..."). Het is een goede leidraad bij produkten waarvoor (nog) geen Nederlandse Milieukeur bestaat.



EKO-keurmerk

Het EKO-keurmerk op produkten betekent dat ze zijn geteeld zonder chemische meststoffen en bestrijdingsmiddelen. Het kan op alle soorten voedingsmiddelen staan, zoals vlees, groente, fruit en zuivel. Maar ook op andere agrarische produkten, zoals katoen en bloembollen. Het EKO-keurmerk is een goede leidraad voor wie milieubewust inkopen wil doen.



Goedgekeurd
Ned. Ver. van
Huisvrouwen

Keurmerken met aandacht voor milieu

Bij deze keurmerken ligt het accent op kwaliteitseisen; milieueisen zijn slechts een onderdeel hiervan en worden beperkt gesteld.

Het keurmerk 'Goedgekeurd, Ned.Ver. van Huisvrouwen' stelt op milieugebied eisen aan bijvoorbeeld de samenstelling en de verpakking van het produkt. Het keurmerk kan staan op allerlei huishoudelijke produkten, zoals was- en reinigingsmiddelen, textiel (dekbedden), matrassen en GFT-zakken. Het 'Goedgekeurd, Ned.Ver. van Huisvrouwen' is een leidraad voor een kwalitatief goed produkt. Het legt geen nadruk op milieuaspecten.

Cursus varen met grote schepen 1996



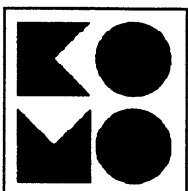
Goedmerk

Produkten met het Goedmerk voldoen aan dezelfde kwaliteits- en milieueisen als die met het keurmerk 'Goedgekeurd, Ned. Ver. van Huisvrouwen'. Het keurmerk is te vinden op produkten met een meer technisch karakter, zoals gereedschap, fietszitjes, rookmelders, koffers en tassen. Ook voor het Goedmerk geldt dat het een leidraad is voor kwaliteit, maar dat het geen nadruk legt op milieuaspecten.



Kiwa-laagverbruik keurmerk

Het Kiwa-laagverbruik keurmerk geeft aan dat het produkt aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet en waterbesparende eigenschappen heeft in vergelijking met soortgelijke produkten. We komen het keurmerk tegen op douchekoppen, stortbakken, closetpotten en kranen. Het keurmerk is een goed hulpmiddel bij de aanschaf van sanitaire artikelen.



KOMO-keur

Huisvuilzakken met het KOMO-keur zijn van 80% hergebruikt kunststof. Verder komen we het KOMO-keur tegen op produkten voor de bouw en de doe-het-zelver. Aan de milieubelasting van deze produkten wordt weinig aandacht besteed.

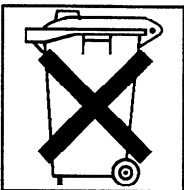


Gaskeur HR en Gaskeur SV

Gaskeur Hoog Rendement (HR) en Gaskeur Schone Verbranding (SV) zijn beide keurmerken voor gasgestookte CV-ketels en warm water-toestellen. Gaskeur HR geeft aan dat het toestel zuinig omgaat met energie; Gaskeur SV betekent dat bij de verbranding een beperkte hoeveelheid schadelijke stoffen vrijkomt. De keurmerken komen samen voor op gasgestookte verwarmingsapparaten. Maar het is ook mogelijk dat u slechts één van de twee keurmerken aantreft. Beide keurmerken vormen een goede leidraad bij de aankoop van gasgestookte verwarmingsapparaten.

Afdanklogo's

Afdanklogo's geven aan hoe produkten het beste afgedankt kunnen worden.



Huishoudelijk chemisch afval

Dit teken staat op produkten en verpakkingen ervan die schadelijke stoffen bevatten. Deze produkten of de restanten horen niet bij het gewone huisvuil. Ze moeten apart worden ingeleverd bij de chemo-kar of het depot voor huishoudelijk chemisch afval. Dan kunnen de schadelijke stoffen op een verantwoorde manier verwerkt worden. Dit teken vindt u onder andere op verfprodukten, plamuur, nagellak en wasbenzine.



Glasbak-logo

Het glasbak-logo staat op glazen flessen en potten waar geen statiegeld op zit. Dat glas hoort in de glasbak. U vindt bijna bij iedere supermarkt een glasbak voor de deur. Van glas uit de glasbak wordt weer nieuw glas gemaakt. Zo kan er op grondstof en energie bespaard worden.

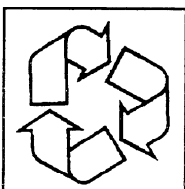
Onduidelijke logo's

Er zijn logo's die veel voorkomen op produkten, maar waarvan de betekenis niet duidelijk is. Enkele voorbeelden:



Der Grüne Punkt

'Der Grüne Punkt' is bedoeld voor consumenten in België, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk. Het betekent dat de producent heeft betaald voor de verwerking van de verpakking in die landen. Voor de Nederlandse consument heeft dit logo geen enkele waarde.



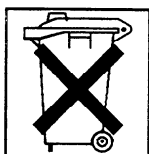
Kringloop-logo

Het kringloop-logo komt men tegen op allerlei produkten en verpakkingen. Soms betekent het logo dat het produkt of de verpakking bestaat uit hergebruikt materiaal. Soms betekent het logo dat het produkt of de verpakking hergebruikt kan worden.

Misleidende milieureclame

Er zijn verschillende symbolen in de vorm van bloemetjes, boompjes en beestjes waarvan de betekenis niet alleen onduidelijk, maar zelfs misleidend is. Met misleidend wordt bedoeld dat het symbool een verkeerde indruk wekt. Komt u een produkt tegen met zo'n 'fantasie-symbool' dat volgens u misleidend is, dan kunt u een klacht indienen bij de Reclame Code Commissie.

Reclame Code Commissie, Paasheuvelweg 15, 1105 BE Amsterdam.

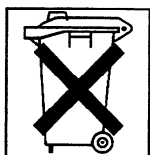


CHEMISCH AFVAL APART

Afval scheiden doen we allemaal. Of het nu om papier en karton, groente-, fruit- en tuinafval of om textiel gaat. We zijn zelfs wereldkampioen glasbak-gooien.

Soms is het apart houden van afval toch nog lastig. Neem nou huishoudelijk chemisch afval. Van die lege batterijen en dat restje verf of olie weten we wel dat het chemisch afval is. Maar hoe zit het bijvoorbeeld met verf op waterbasis, spaarlampen en nagellak? Veel mensen worstelen nog met de vraag wat nu huishoudelijk chemisch afval is en wat niet. En dat is belangrijk om te weten. Want hoe meer chemisch afval we apart inzamelen en verwerken, hoe minder schadelijke stoffen er uiteindelijk in bodem, water en lucht terecht komen.

In de Nederlandse huishoudens tezamen ontstaat jaarlijks 37½ miljoen kilo chemisch afval. Per inwoner, jong of oud, betekent dat 2½ kilo per jaar! Gelukkig houden we een belangrijk deel daarvan al apart. Zo beschermen we het milieu en daarmee uiteindelijk ook onze eigen gezondheid.

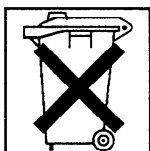


EEN TEKEN OM TE ONTHOUDEN

Chemisch afval is voortaan veel makkelijker te onderscheiden. Op huishoudelijke produkten die na het gebruik bij het chemisch afval horen, staat namelijk een teken. Als u dit teken op een produkt ziet, dan wil dat zeggen: dit produkt hoort bij het huishoudelijk chemisch afval, houd het apart.

Het teken kan op het produkt of op de verpakking staan. Op sommige produkten die wel bij het huishoudelijk chemisch afval horen, ontbreekt het misschien nog. Dat komt omdat het invoeren ervan tijd kost. Maar in de zomer van 1995 staat het teken op alle produkten die daarvoor in aanmerking komen. Dat is een wettelijke verplichting.

Overigens, het gaat om het apart houden van produkten of produktresten die schadelijk zijn voor het milieu. Een lege verpakking, ook al staat het teken voor chemisch afval erop, hoeft u niet apart te houden.



WELKE PRODUKTEN

Op welke produkten kunt u het teken verwachten? Daarvoor komen ongeveer veertig produktgroepen in aanmerking.

Aangewezen produktgroepen:

Aceton, accu's, accuzuur, batterijen, bestrijdingsmiddelen, correctievloeistoffen, (foto)fixeer, (foto)ontwikkelaar, houtverduurzamingsmiddelen, inkten, insecticiden, kitten, kwastreinigers, kwastontharders, kwikthermometers, lampolie, lijmen, meubelolie, motorolie, nagellak, nagellakremover, oliefilters, petroleum, plamuur, remolie, smeervetten, spaarlampen (TL, PL, S), spuitbussen (afhankelijk van de inhoud), terpentine, thinner, TL-buizen, verf (ook op waterbasis), verfabijtmiddelen, verfverduunners, vlekkenwaters, vlooiendoeken, wasbenzine, zoutzuur.

Toch blijft het opletten geblazen. Het teken voor chemisch afval staat niet altijd op elk produkt. Dat hangt af van de hoeveelheid schadelijke stoffen die erin zitten. Zo zal het teken altijd op aceton of op petroleum staan. Maar niet altijd op lijm. Er zijn bijvoorbeeld minder schadelijke lijmen, zoals plaksel, plakstiften en behanglijm. Daar hoeft geen teken op.



WAAR INLEVEREN

In elke gemeente zijn plaatsen waar u huishoudelijk chemisch afval kunt inleveren. Ook bij u in de buurt. De reinigingsdienst van de gemeente kan u precies vertellen waar.

Oude medicijnen brengt u natuurlijk terug naar de apotheek. Maar als dat gemakkelijker is, mogen ze ook bij het huishoudelijk chemisch afval.

Asbest hoort niet bij het huishoudelijk chemisch afval. Ter bescherming van de gezondheid zijn wel aparte voorzorgsmaatregelen nodig. Als u asbest wilt verwijderen, neem dan eerst contact op met uw gemeente.