

# MILIEUZORG

*Zo doe je dat!*



# Milieuzorg, zo doe je dat!

Hoe kan ik bijdragen aan behoud van natuur en milieu? Veel watersporters vragen zich dat af. In deze brochure geven watersportorganisaties, verschillende overheden en milieuorganisaties u adviezen om het oppervlaktewater schoon te houden. Maak daar gebruik van. Bijvoorbeeld door het milieuaspect – meer dan nu al het geval is – te laten meewegen bij de aanschaf van een nieuwe boot of bij technische aanpassingen in een bestaand recreatievaartuig. Moet u dan alles anders doen? Nee, het houdt in dat u dezelfde dingen anders – milieuvriendelijker – gaat doen. En ... het kan anders, alternatieven zijn er inmiddels genoeg. Benut die mogelijkheden. Met een kleine inspanning bewijst u het milieu een grote dienst. Deze brochure wijst u de weg.



## INHOUDSOPGAVE

Houd ons water schoon, maak er een sport van	3
Afvalwater, vang het op	4
Afval, houd het gescheiden	5
Antifouling, het kan anders	5
Scheepsmotoren, stiller en schoner	6
Olie en vet, biologisch afbreekbaar	8
Gemorste brandstof, alsnog duur betaald	9
Even lezen voordat u koopt	11
Tien gouden regels	12

# Houd ons water schoon, maak er een sport van

Watersporters zijn buitenmensen. Ze houden van ruimte, stilte, uitzicht en van de natuurlijke omgeving. Maar bovenal genieten ze van schoon en helder water, het liefst met zicht tot op de bodem, waarin je veilig kunt zwemmen, vissen en varen.

De laatste decennia is het water schoner geworden. Oudere watersporters herinneren zich waarschijnlijk nog wel het stinkende water met drijvende dode vissen van enkele tientallen jaren geleden. Zo erg is het gelukkig niet meer, maar de noodzaak om het water te beschermen tegen verstoring en verontreinigende stoffen bestaat nog steeds. Groot verschil met vroeger is dat de watervervuiling met het blote oog

niet meer goed te zien is. Hoewel, het zwerfvuil langs de oevers en overmatige algen-groei in de zomer kan niemand ontgaan.

Voor de vernieling van rietkragen of het droogvallen op vogelrijke platen op het wad wordt al langer aandacht gevraagd. Niet alleen bedrijven, huishoudens, landbouw en veeteelt vervuilen het oppervlaktewater, maar ook de watersporters behoren tot de zogenaamde diffuse vervuilers. Diffuse vervuiling kenmerkt zich door een 'groot aantal kleine lozingen'. En ook hier geldt 'vele kleintjes maken één grote'.

Per vaartuig is de vervuiling van het water zeer beperkt, maar er varen in Nederland naar schatting meer dan 280.000 zeil- en motorboten, ruim 106.000 kano's en roeiboten en circa 700.000 surfplanken en kleine bootjes. Daar komt nog bij dat veel watersporters willen genieten van – vaak kwetsbare – wateren in mooie natuurgebieden. Bovendien doen ze dat vooral in de zomermaanden tijdens warme dagen en in het weekend.

Staat het milieu minder in de belangstelling dan een aantal jaren geleden? Nee, zeker niet. Alle aandacht van toen heeft ervoor gezorgd dat er nu niet alleen technische mogelijkheden en subsidies, maar ook regels zijn die watersporters raken. Bovendien worden die regels ook intensiever gecontroleerd en er worden stevige boetes uitgedeeld voor overtredingen. Vervelend? Op het eerste gezicht natuurlijk wel, maar het is ook goed. Ook u wilt immers kunnen blijven varen en zwemmen in schoon water en genieten van de rust in een mooie omgeving. Kortom, plezier kunnen blijven beleven aan uw hobby, de watersport.



# Afvalwater, vang het op

In meer dan 250 jachthavens zijn walstations gebouwd voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater en voor bilgewater van recreatievaartuigen. Er is altijd wel een mogelijkheid om uw afvalwater af te geven. In de folder 'Pomplocaties voor Vuil- en Oliehoudend afvalwater uit de Pleziervaart' staat een lijst met locaties van deze walstations. De lijst staat ook in de ANWB-Wateralmanak, deel 2.

## Bilgewater

Bilgewater (oliehoudend afvalwater dat onder de motor staat) kan eenvoudig bij een walstation worden weggezogen. Maak gebruik van deze gemakkelijke en schone manier om er van af te komen.

## Huishoudelijk afvalwater

Steeds meer recreatievaartuigen hebben een voorziening aan boord om het huishoudelijk afvalwater op te vangen. In de meeste nieuwe recreatievaartuigen is standaard een vuilwatertank ingebouwd voor het afvalwater van douche en gootsteen ('grijs' afvalwater) en van het toilet ('zwart' afvalwater).



Bij bestaande recreatievaartuigen is een dergelijke tank vaak lastig in te bouwen. Toch lukt het met wat passen en meten in veel gevallen wel om tenminste het toiletwater in een tank op te vangen. Kan dit echt niet dan is het te overwegen om in plaats van een gewoon toilet een mobiel toilet - voorheen 'chemisch' toilet - te installeren. Informatie over diverse opvangmogelijkheden aan boord van recreatievaartuigen en de wijze van inbouw kunt u opvragen bij het Watersportverbond.

## Subsidie voor uw bijdrage

Voorlopig is de opvang van toiletwater nog niet verplicht, maar de overheid wil deze lozing vanaf recreatievaartuigen op termijn (vijf tot tien jaar) beëindigen. Daar kunt u alvast op inspelen door nu al na te denken over de inbouw van een vuilwatertank of vervanging door een mobiel toilet. Dat heeft als voordeel dat u bijvoorbeeld in de jachthaven van uw boordtoilet gebruik kunt maken. U loost immers niet meer op het oppervlaktewater. Om deze eenvoudige aanpassingen nog aantrekkelijker te maken kunt u - afhankelijk van de plaats waar uw schip ligt - in een aantal provincies subsidie krijgen voor een vuilwatertank.

Gaat u nu al aan de slag dan spaart dat het watermilieu. Bovendien draagt u bij aan het voorkomen van de bekende 'groene soep' en aan het verbeteren van de (zwem)waterkwaliteit in Nederland. U moet er toch niet aan denken om tijdens warm weer vanaf uw schip een verfrissende duik te nemen terwijl uw voor anker liggende buurman-watersporter zijn toilet doorspoelt? Dit is niet zo fris en bovendien loopt u risico hier ziek van te worden.



## Afval, houd het gescheiden

---

### Milieuplein

Vuilnis gooi je niet zomaar overboord, maar waar komt dan al dat zwerfafval langs de oevers vandaan? Houd het huishoudelijk afval

aan boord van uw schip totdat u afmeert in een jachthaven. In alle jachthavens kunt u, meestal keurig gescheiden, uw afval kwijt. Het is vaak niet erg praktisch om aan boord allerlei afval apart te houden, maar papier, glas en chemisch afval (batterijen, verfresten) moeten toch niet al te veel problemen geven. Voor chemisch afval geldt zelfs dat u in overtreding bent als u dat niet apart inlevert.

## Antifouling, het kan anders

---

Aangroeiwerende verven, antifouling, worden in de recreatievaart gebruikt om het onderwaterschip vrij te houden van plantaardig (algen, wieren) en dierlijk materiaal (zeepokken en mosselen). Op zee en brak water is deze aangroei groot. In zoet oppervlaktewater is deze veel minder, zowel wat betreft de aanhechting als de hoeveelheid aangroei. Om aangroei te voorkomen, bevatten antifouling bestrijdingsmiddelen die giftig zijn.

Sinds het begin van de jaren '90 gebruikt de pleziervaart vooral koperhoudende antifouling. Daarvoor werd de stof TBT (tributyltin) in antifouling toegepast. Vanwege de zeer nadelige onnatuurlijke neveneffecten in het watermilieu is dat in een groot aantal landen, binnenkort zelfs over de gehele wereld, verboden. Sinds 1 september

1999 is ook de toepassing van koperhoudende antifouling voor de recreatievaart



in Nederland niet meer toegestaan. Dat wil zeggen: het is verboden om deze antifouling op uw schip aan te brengen, omdat in de meeste wateren en jachthavens te hoge concentraties koper werden gemeten. Bovendien is koper bij het baggeren van

jachthavens vaak de stof die er toe leidt dat de bagger niet zomaar op de wal mag worden gestort. Het moet naar een speciaal depot worden gebracht, met alle extra kosten van dien. Uiteindelijk draaien de watersporters zelf, bijvoorbeeld via het haven-geld, op voor die extra kosten.

### **Goede alternatieven**

Voor koperhoudende antifouling bestaan – zeker voor zoet oppervlaktewater – goede alternatieven. In Nederland zijn antifoulingssystemen zonder koper toegelaten die werken met minder schadelijke stoffen. Nog minder schadelijk zijn verfsystemen zonder aangroeiwerende middelen, zoals de zelfroderende en de ‘non-stick coatings’. Op beide

verfsystemen hecht de aangroei minder snel. Ook gewone gladde en harde verfsystemen zijn een optie. Met een hogedrukspuit kan de aangroei dan betrekkelijk gemakkelijk worden verwijderd. Bovendien zit de meeste aangroei vlak onder de waterlijn. Af en toe boenen met een harde dekborstel is vaak al voldoende. Het groene laagje op de moeilijk te bereiken diepere delen van de romp kunt u verwijderen bij de jaarlijkse hellingbeurt.

Voor schepen die een vaste ligplaats hebben op zout water zijn de aangroei-probleem helaas een stuk groter. Daar werken de alternatieve verfproducten niet allemaal even goed en is ook het handmatig schoonhouden van het schip een onbegonnen zaak.

## **Scheepsmotoren, stiller en schoner**

---

Verbrandingsmotoren produceren uitstoot van vervuilende stoffen via de uitlaat. Begrippen als broeikas-effect en CO<sub>2</sub>-vervuiling staan met regelmaat in de krant genoemd. Omdat de uitlaat van recreatievaartuigen vaak watergekoeld is en vlak boven of onder het wateroppervlak uitmondt, komen de verontreinigende stoffen als de kankerverwekkende PAK (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) niet alleen in de lucht, maar ook in het water terecht. Oude buitenboordmotoren zijn de grootste veroorzakers van deze PAK-uitstoot.

Eisen aan de samenstelling van uitlaatgassen en de hoeveelheid geluid van motoren zijn neergelegd in een Europese Richtlijn en

nationaal overgenomen in de Wet op Pleziervaartuigen. De door de motorfabrikanten ingezette modernisering van de motoren blijkt maar net toereikend om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen voor nieuwe motoren. Bovendien zullen de eisen in de toekomst alleen maar strenger worden.

### **Van tweetakt naar viertakt**

De ene motor is de andere niet. Viertakt motoren zijn schoner dan de conventionele tweetakt, nieuwe motoren zijn aanmerkelijk schoner (tot tachtig procent minder uitstoot) dan oudere motoren en goed onderhouden motoren zijn schoner dan verwaarloosde motoren. Wist u overigens dat een



gereviseerde motor bij lange na niet zo schoon is als een nieuwe?

Door de jaren heen zijn de motorenproducenten er in geslaagd om zowel de binnen- als buitenboordmotoren stiller en schoner te maken. Dieselmotoren veroorzaken door het toepassen van turbo's, tussenkoelers, common-rail, directe insputing en elektronische regelingen minder schadelijke uitstoot. Benzinemotoren

zijn vooral schoner geworden door de overstap van tweetakt naar viertakt. Deze ontwikkeling werd vooral mogelijk door de beschikbaarheid van betere materialen. Een viertakt buitenboordmotor in de jaren 70 was niet te tillen, terwijl de moderne viertakt motor maar iets zwaarder weegt dan de tweetakt.

### Goed onderhoud is behoud

Voldoende onderhoud van uw motor en een goede afstelling zijn altijd heel belangrijk. Iets teveel speling op een klep, hoeft niet direct tot problemen te leiden. Doet u er echter niets aan dan kan er vervuiling optreden waardoor die klep steeds slechter gaat sluiten. De gevolgen: minder drukopbouw in de cilinder, minder volledige verbranding, meer naringheid uit de uitlaat en nog meer vervuiling in die cilinder. Uiteindelijk zal er ook schade aan de motor ontstaan. Niet onbelangrijk is dat een goed verzorgde motor veiliger en betrouwbaarder is dan één met achterstallig onderhoud.



### Elektromotor

Een steeds beter alternatief voor de verbrandingsmotor is de elektromotor die beschikbaar is als binnen- en als buitenboordmotor. Zeker voor gebruik door kleinere recreatievaartuigen in kwetsbare wateren, zoals natuurgebieden, biedt dit een goede oplossing. Elektrisch aangedreven boten hebben geen uitstoot en maken nauwelijks geluid. Accu's, die bij een walstation kunnen worden bijgeladen, leveren de energie. De enige beperking van de elektromotor is de geringe actieradius. Een alternatief daarvoor, en zeer geschikt voor de wat grotere vaartuigen, is een combinatie met een verbrandingsmotor. Met dit zogenaamde hybridesysteem, ofwel dieselelektrisch, kunt u op grotere wateren en over lange afstanden op de dieselmotor varen en tegelijk de accu's opladen; in kleinere wateren of bij korte afstanden, zoals bij sluisen en bij het in- en uitvaren van een jachthaven, kunt u overschakelen op de elektromotor.

Op termijn zullen de verbrandingsmotor en



de accu's kunnen worden vervangen door de brandstofcel. Deze energieopwekker heeft waterstof als brandstof en uit de uitlaat komt uitsluitend (schoon) water. Maar zover is het nog niet.

### Op open water draagt geluid ver

Een neveneffect van de ontwikkeling van schonere motoren is dat deze ook steeds minder geluid produceren. Ook de genoemde nieuwe Europese Richtlijn 'Pleziervaartuigen' heeft hieraan een extra stimulans gegeven door geluidseisen op te nemen. Bij het passeren van een vaartuig op een afstand van 25 meter mag bijvoorbeeld niet meer dan 75 decibel te horen zijn.

Is er aan de geluidsproductie van uw bestaande motor iets te doen zonder direct een nieuw type motor te moeten kopen? Gelukkig zijn er volop mogelijkheden.

Zo kunt u door een vaak eenvoudige aanpassing van de uitlaatconstructie, juiste plaatsing en isolatie van de motor, een goed waterslot of door gewoon minder snel te varen het (nog) rustiger maken op het water.

## Olie en vet, biologisch afbreekbaar

Menig recreatievaartuig vaart nog rond met de oude vetgesmeerde schroefaslagers, compleet met pakkingringen en drukbussen. Het systeem is bij voldoende onderhoud zeer betrouwbaar gebleken. Milieutechnisch heeft het echter een groot nadeel, want langzaam maar zeker wordt het vet in de schroefaslagers in het buitenboordwater geperst. Het kan ook anders... en schoner.

### Water als smeermiddel

In nieuwe schepen treft u bijna zonder uitzondering watergesmeerde schroefaslagers aan. Daarmee zijn de ervaringen zeer po-

sitief. Van enige milieubelasting is geen sprake meer. Bij groot onderhoud verdient dit zeker de aandacht.

### Milieuvriendelijke vetten en olie

Zolang u nog geen watergesmeerde schroefaslagers heeft, zijn er voor de oude vetgesmeerde lagers milieuvriendelijke vetten. Deze vetten werken hetzelfde als de conventionele vetten en kunnen zonder aanpassingen aan de bestaande schroefaslagers worden gebruikt. Het grote voordeel is dat zij beter biologisch afbreekbaar zijn.





Het enige nadeel is dat de prijs iets hoger is. De hoeveelheid vet die jaarlijks wordt gebruikt is echter zo gering dat de meerprijs per seizoen nagenoeg te verwaarlozen is. Als u grote hoeveelheden vet verbruikt, is het systeem aan revisie toe of aan een water-gesmeerde schroefaslager.

Ook is er biosmeerolie ontwikkeld voor in het carter. In nieuwere motoren is dit product zonder aanpassingen te gebruiken. In sommige oudere modellen kan het problemen geven met gebruikt pakkingmateriaal. Raadpleeg altijd eerst uw leverancier of de importeur voor u het toepast. Na groot

onderhoud en vervanging door nieuwe pakkingen is biosmeerolie goed te gebruiken.

### **Biologisch afbreekbaar antivries**

Gewoonlijk komt de volledige inhoud van het koelsysteem met antivries in het oppervlaktewater terecht. Maar er is nu biologisch afbreekbaar antivries. Dit product werkt even goed en wordt in het water snel afgebroken. Het kostenaspect geldt hier niet, want het is niet duurder dan andere middelen. Kortom, waarom zou u dit product niet gebruiken als vervanger van de gewone antivries?

## **Gemorste brandstof, alsnog duur betaald**

Watersporters zijn bereid bij de pomp aan het water tien of twintig eurocent per liter meer te betalen dan bij de tankstations voor auto's, want gezeul met jerrycans is dan niet nodig. Immers, gemak dient de mens. Maar dan moeten die voorzieningen er wel zijn.

### **Opmars van de jerrycan**

Door teruglopende winstmarges en strengere regels is het aantal tankstations voor de pleziervaart de laatste tijd drastisch afgenomen. Acties voor het behoud van brandstofstations langs het water hebben niet mogen baten. De jerrycan gaat verder met zijn opmars.

Naar schatting wordt in de recreatievaart circa 3.500 liter brandstof per jaar gemorst bij het tanken. Dit komt bijna allemaal in het water terecht. En één druppeltje brandstof



water spreidt zich uit over een groot oppervlak. Hoeveel druppeltjes zullen er gaan in 3.500 liter? Uw zwemwater en alles wat daaronder (over)leeft wordt hierdoor nadelig beïnvloed.



### Zorgvuldig gieten

Brandstof uit die jerrycan in die wankele trechter gieten, is een secuur werkje. Met een volle tank gehurkt in het smalle gangboord, dat net breed genoeg is om te lopen, valt dit karwei niet mee. En twintig liter is best zwaar als u gebukt staat. Iedereen die bovenstaand tafereel voor zich ziet, kan zich voorstellen waar die 3.500 liter vandaan komt.

Gebruikt u toch een jerrycan doe dit dan zonder te morsen door een hevelpompje of goed passende hulpstukken (schenktuit en trechter) te gebruiken. Gebruik vanwege brandveiligheid nooit elektrisch aangedreven pompjes. Als er dan per ongeluk toch wat brandstof in het water terechtkomt, gebruik dan olieabsorberende doeken om het op te ruimen. Probeer nooit de ontstane brandstovlek op

het water weg te werken met zeepsop. U en uw medewatersporters zien het weliswaar niet meer, maar de brandstof is er nog wel. Dit maakt het 'van kwaad tot erger'. Zeker voor alle waterdierpjes.

Overigens kunt u ook bij het tanken van brandstof aan een tankstation niet voorzichtig genoeg zijn. Goed opletten is hierbij het belangrijkste. Ook is het verstandig een olieabsorberende doek bij de hand houden.

Speciale aandacht vraagt de ontluchting van vooral de dieseltank. Diesel schuimt nogal en dat schuim komt vaak makkelijk via de ontluchtingsleiding naar buiten. Met een expansievaatje in de ontluchtingsleiding kan dat probleem worden voorkomen. Die vaatjes zijn kant en klaar te koop en eenvoudig zelf in te bouwen. Schuim uit de ontluchtingsleiding komt dan niet meer voor.



# Even lezen voordat u koopt

---

Of u nu van plan bent een nieuw vaartuig, een bestaande boot of onderdelen te kopen, het is raadzaam om u van te voren goed te laten informeren. En vergeet bij het maken van uw keuze niet de milieuaspecten te betrekken.

## Snel is (te) duur

Nieuwe scheepsmodellen worden vaak gepresenteerd met flitsende beelden van snel varende boten over vrijwel lege wateren. Gelet op het succes van de watersport de laatste decennia en de steeds maar drukker wordende vaargebieden in Nederland berusten deze beelden in het zomerseizoen niet op de werkelijkheid. Het snel varen met een motorboot zal in de toekomst slechts beperkt mogelijk zijn. In minder gebieden zal ontheffing van de maximumsnelheid van twintig kilometer per uur gegeven worden. Steeds vaker wordt een lager maximum vastgesteld. Veelal gebeurt dit om de mede-watersporters, vissers, zwemmers en andere booteigenaren te beschermen. Maar ook om geluidsoverlast te beperken en afkalving van de oevers te voorkomen.

'Snel varen' met een motorboot kost geld, vaak veel meer dan u zou verwachten. (Te) veel motorvermogen is duur in aanschaf en verbruik en u heeft het niet echt nodig. Veel mensen kiezen bij aanschaf van een nieuwe



boot voor de uitstraling een groot motorvermogen. Inmiddels weten we dat bij vervanging van de motor na een groot aantal jaren diezelfde mensen alsnog besluiten tot aanschaf van een energiezuiniger en een goedkopere motor met een kleiner vermogen.

## Flinke besparingen

Voordat u een nieuwe boot of motor gaat aanschaffen, is het dus raadzaam om ook het milieuaspect te betrekken bij uw afweging om tot een keuze te komen. Informatie inwinnen is zeker de moeite waard.

Scheepsvorm, motorvermogen, brandstofverbruik en de uitstoot van verontreinigende uitlaatgassen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Wist u bijvoorbeeld dat door een goede keuze van scheepsvorm, motorvermogen en schroefdiameter u dertig tot vijftig procent kunt besparen op brandstofkosten en dus ook de uitstoot van schadelijke gassen met de helft kunt reduceren? Dit tikt aardig aan voor het milieu en voor uw portemonnee. U hoeft daar niets voor te laten en u blijft evenveel genieten van uw hobby.

## Goede wil is er

Uit diverse enquêtes in de afgelopen jaren blijkt dat de 'goede wil' wel degelijk ruim aanwezig is in de watersportsector. Ligt 'doen' dan nog zó ver af van 'willen', denken we dan allemaal dat we het bij een nieuwe boot ooit écht beter zullen doen, of zijn we gewoon niet goed op de hoogte van de mogelijkheden? Na het lezen van deze brochure hopen wij dat een deel van uw vragen is beantwoord. Wilt u nog meer weten, dan kunt u natuurlijk contact opnemen met de ANWB of het Watersportverbond.



# Milieuzorg? Tien gouden regels

1. Houdt het water schoon, maak er een sport van!
2. Houdt rekening met het milieu en met uw medewatersporters, zoals vissers en zwemmers.
3. Respecteer kwetsbare en beschermde natuurgebieden en 'niet in het riet'.
4. Gebruik voor het onderwaterschip de meest milieuvriendelijke verfsystemen zonder de giftige aangroeiwerende stoffen.
5. Vang het toiletwater en bilgewater op aan boord en geef beide separaat af aan een walstation.
6. Vermijd morsen van brandstof, zowel aan de pomp als met een jerrycan. Wees alert en gebruik goedpassende hulpstukken.
7. Gebruik biologisch afbreekbare producten voor schroefasvet, smeerolie en anti-vries.
8. Vaar niet met een te groot motorvermogen en niet sneller dan de rompsnelheid. Onderhoud uw motor en zorg voor een goede afstelling of laat dit doen door een erkende vakman.
9. Voorkom zwerfafval. Bewaar het huishoudelijk afval aan boord en lever dit gescheiden (papier, glas, chemisch afval) af in de jachthaven.
10. Betrek bij een nieuwe investering in uw schip ook het milieuaspect. Op de lange termijn kan dit u geld besparen en het komt de waterkwaliteit, rust en natuurlijke omgeving zeker ten goede. Immers, vele kleintjes ...

Dit is een uitgave van:

## **Watersportverbond,**

Postbus 85393, 3508 AJ Utrecht

[www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)

Tel: 030 - 65 66 550

## **ANWB**

Postbus 93200, 2509 BA Den Haag

[www.anwb.nl](http://www.anwb.nl)

Tel: 070 314 64 35

## **Hiswa Vereniging**

Postbus 102, 3970 AC Driebergen

[www.hiswa.nl](http://www.hiswa.nl)

Tel: 0343 52 47 24

## **Unie van Waterschappen**

Postbus 93218, 2509 AE Den Haag

[www.uvw.nl](http://www.uvw.nl)

Tel: 070 351 97 51

## **Stichting Reinwater**

Vossiusstraat 20, 1071 AD Amsterdam

[www.reinwater.nl](http://www.reinwater.nl)

Tel: 020 570 78 08

## **Ministerie van VROM**

Postbus 20951, 2500 EZ DEN HAAG

[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

Tel: 070 339 39 39

## **Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

[www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

Tel: 070 351 61 71