

HISWA

In de aanloop naar het nieuwe vaarseizoen wordt van 6-10 maart in de RAI in Amsterdam de Hiswa gehouden. De HISWA is het grootste evenement van Nederland op het gebied van watersport met 35.000 bezoekers en 250 deelnemende bedrijven. Traditioneel is dit de start van het nieuwe vaarseizoen.

In Utrecht stad maken bootbezitters zich ook op voor het nieuwe vaarseizoen dat voor de meesten van hen, eind april begint. Voor sommigen betekent het de dekzeilen weer waterdicht maken en voor anderen betekent het de boot ophalen uit de winterstalling en naar Utrecht varen.

Slechte start vaarseizoen voor Utrechtse

Een deel van de 440 houders van een ligplaatsvergunning in Utrecht, gaan echter de komende jaren fors meer liggeld betalen als zij niet rap overschakelen naar elektrisch varen. Een liggeldverhoging van 340% in 4 jaar, staat hen te wachten en de eerste verhoging in 2019 is al een feit. De gemeente Utrecht wil hiermee brandstofmotoren bij ligplaatshouders weren en zo de uitstoot van CO₂ (lokaal) reduceren. Ook Jaap van den Burg, die zijn boot in Utrecht heeft liggen, vond een brief van de gemeente op zijn deurmat. De Havendienst suggereert in deze brief aan houders van een ligplaatsvergunning, de boot maar te vervangen of om te laten bouwen naar elektrisch varen. "Ja, dat was wel even schrikken", zegt Jaap. "Ik geloof niet dat men zich realiseert wat dat betekent".

Geen haalbare kaart

De liggeld-verhoging geldt voor alle boten met een brandstofmotor dus ook voor de vaak wat grotere schepen of sloepen met een inboard dieselmotor, zoals die van Jaap. Dit zijn motoren die moeilijk te vervangen zijn door een elektrische buitenboord-motor, vanwege de technische mogelijkheden van het schip en de gewenste actieradius, die bij een dieselmotor veel groter is. Ombouw naar hybride aandrijving is nog geen gemeen goed en kost bijvoorbeeld voor de boot van Jaap ruim Eur 10.000,-, een enorm bedrag dus. Bij de productie van elektromotoren en Li-ion accu's wordt bovendien veel CO₂ uitgestoten, zo vertelt Jaap. Elektrische auto's zijn om die reden pas na 2,5 jaar en 30.000 km break-even qua CO₂ uitstoot in vergelijking met traditionele voertuigen, volgens onderzoek van TNO. Voor bootjes zoals in Utrecht, komt dat break-even point er waarschijnlijk in de hele levensduur niet. Ook worden bij de productie van accu's en elektromotoren, kostbare niet hernieuwbare grondstoffen aan de aarde onttrokken en gebeurt het recyclen van Li-ion accu's nog onvoldoende.

Een infrastructuur van laadpalen bij de ligplaatsen (op basis van groene stroom) ontbreekt momenteel. De afgelopen 14 jaar heeft de gemeente jaarlijks Euro 60.000,- aan inkomsten gehad van de liggelden. Het is nu onduidelijk wat er precies met de hogere inkomsten voor de gemeente gebeurt.

Met hybride voertuigen en moderne brandstoffen wordt helaas geen rekening gehouden in de liggeldverhoging. Ook de 8 tot 10.000 passanten per jaar worden niet betrokken, terwijl ook die een aanzienlijk aandeel van de vaarbewegingen in de stad vertegenwoordigen.

Eigen initiatief

Veel booteigenaren in Utrecht zijn net als Jaap, lid van de Kleine Boten Club. De KBC is het met de gekozen aanpak van de gemeente niet eens en vindt het beleid onvolledig en ondoordacht. Toch leggen ze het signaal van de gemeente niet naast zich neer en doen ze onderzoek naar haalbare mogelijkheden en het terugbrengen van de uitstoot. In 2018 hebben zij voor haar leden een bijeenkomst georganiseerd over elektrisch varen en deden ze onderzoek naar alternatieve brandstoffen voor diesel-schepen. Daarbij is ook gekeken naar Friesland, waar natuurlijk veel meer boten varen. Sinds 2018 is daar Blauwe diesel of B100 verkrijgbaar. Deze volledig fossielvrije en circulaire brandstof wordt gemaakt van herwinbare en duurzame grondstoffen zoals plantaardige afvaloliën die eerst het voedsel doelen dienden. De uitstoot is daarmee CO₂ neutraal en over de hele keten van productie en transport geeft het een CO₂-reductie van 89% ten opzichte van gewone fossiele dieselbrandstof. De fijnstofuitstoot wordt ook met 30-70% gereduceerd. Daarbij is het volledig biologisch afbreekbaar, niet schadelijk voor de grond of het oppervlaktewater en vrijwel geurloos. Het is zonder aanpassing te gebruiken in bestaande motoren. Veel andere gemeentes in Nederland zijn afgelopen jaar voor hun bedrijfsvoertuigen al volledig op deze brandstof overgeschakeld of doen er ervaring mee op. Het is een geweldige alternatief voor een dure ombouw, aldus Jaap van den Burg. De meeste booteigenaren met zo'n dieselscheepje, varen maximaal 10-15 keer per jaar, waarbij het verbruik slechts één liter per uur is. In de praktijk tanken die bootjes dus maar eens per twee jaar. De hogere prijs voor de brandstof speelt voor deze groep om die reden geen rol. Voor de vrachtschepen die Utrecht passeren op het Amsterdam Rijnkanaal is dat een heel ander verhaal natuurlijk, dan heb je het over een verbruik van tussen de 40 en 300 L, per uur, maar voor onze kleine bootjes is dit dé oplossing.

70 kilometer omrijden om te tanken

Watersporters in Utrecht waren tot nu toe, voor de schone brandstof aangewezen op de dichtstbijzijnde B100 pomp van Q8 in Arkel, een ritje van zo'n 70km, "maar eigenlijk is dat van de zotte".

Jaap van den Burg, heeft daarom vorig jaar de stoute schoenen aangetrokken en contact gezocht met een aantal brandstofleveranciers. Deze contacten hebben er uiteindelijk toe geleid dat Utrecht een "eigen" Blauwe Diesel pompstation krijgt, voor boten én voor auto's.

Eerste blauwe diesel pomp in Utrecht

Sinds begin maart is de eerste Blauwe Diesel pomp in de regio operationeel, op het randje van Utrecht. Een onbemande benzinepomp van Q8 aan de Ringwade is omgebouwd en geschikt gemaakt voor B100, zoals de brandstof officieel heet. De 100 staat voor 100 procent fossielvrije brandstof.

Booteigenaren met een dieselmotortje kunnen dan gebruik maken van deze brandstof om direct veel schoner te varen. Daarvoor moeten ze vanaf het water wel een klein stukje lopen met een jerrycan. Ook autobezitters of eigenaren van een camper die milieubewust willen reizen, kunnen hier tanken.

Dit helpt écht

Met het tanken van deze brandstof vaar je CO2 neutraal en bereik je bijna 90 procent CO2-reductie over de hele keten, wat met het verhogen van het liggeld zelf, natuurlijk niet lukt, aldus Jaap van den Burg. De Kleine Boten Club dringt er bij de gemeente op aan om voor blauwe dieselgebruikers en hybride vaarders hetzelfde liggeldtarief toe te passen als voor elektroboten. Dat zou wel reëel zijn, aldus Jaap, want over de hele keten genomen kun je zeggen dat voor kleine bootjes, blauwe diesel in bestaande motoren, zelfs schoner is dan elektrisch varen.

We hopen dat de Gemeente Utrecht dit initiatief op die manier steunt en ook passanten, bijvoorbeeld bij het passeren van de sluizen, ook actief gaat wijzen op de voordelen van deze brandstof. Zo kan iedereen een steentje bijdragen aan een schone leefomgeving in en om Utrecht.

Groet Jaap