

Visiedocument en handleiding emissieloos varen

Deel 2

November 2021

Disclaimer

Het Watersportverbond besteedt de grootst mogelijke zorg aan de ontwikkeling en samenstelling van deze teksten. Het Watersportverbond geeft echter geen garantie of verklaringen ten aanzien van de juistheid van de verstrekte informatie. Het Watersportverbond accepteert geen aansprakelijkheid voor enige onjuistheden of ontbrekende informatie betreffende de inhoud van deze teksten. Alle informatie kan, zonder voorafgaande kennisgeving, op elk moment door voorbeeldbriefje.nl worden geactualiseerd, gewijzigd of verwijderd.

Voor verenigingen (deel 2 van het visiedocument)

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Algemene inleiding	2
Wat komt er allemaal op watersportverenigingen af?	3
Overleg met overheden omtrent de in te voeren nieuwe regels	3
Hoe moet de vereniging er zelf op inspelen.....	4
Tool schatting minimaal benodigde netaansluiting	4
Aanpassen van de vloot.....	5
Verenigingsboten	5

Algemene inleiding

Door verschillende (overheids)instanties wordt beleid ontwikkeld om te komen tot emissieloos (uitstootvrij) varen. Als Watersportverbond ondersteunen wij dit streven op voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van watersportverenigingen en individuele watersporters.

Het moet qua tijd en financieel haalbaar zijn.

Wij zetten ons in om naast de landelijke belangenbehartiging op dit gebied, ook watersportverenigingen bij de overgang naar emissieloos varen te ondersteunen en informatie over de benodigde laadinfra, en de kosten daarvan, te verschaffen. En ook om individuele watersporters/recreatievaarders te voorzien van technische informatie en de kosten daarvan voor ombouw van hun schip van fossiele brandstof naar elektrische- of naar hybride voortstuwing.

Wij willen dit als Watersportverbond niet alleen doen maar in samenwerking met de andere belangenbehartigers waaronder HISWA-RECRON.

Het document is vanwege de verschillende doelgroepen, opgedeeld in vier delen:

DEEL 1 feiten achtergrond

DEEL 2 voor verenigingen

DEEL 3 voor watersporters

DEEL 4 lobby en knelpunten

Wat komt er allemaal op watersportverenigingen af?’

Overleg met overheden omtrent de in te voeren nieuwe regels

Op het moment, dat er ook maar het eerste begin is in de lokale/regionale politiek van een discussie over het weren op het water van brandstof aangedreven boten is het van belang, dat ervan uit, of namens de vereniging in gesprek wordt gegaan met die overheden.

Belangrijk is te achterhalen welke de argumenten zijn om brandstof aangedreven boten te willen weren. Grosso modo gebruiken overheden een drietal argumenten:

a. Algemene terugdringing van uitstoot in verband met klimaat problematiek

Dit argument is gegeven de verhoudingsgewijs zeer geringe impact van de uitstoot van de pleziervaart goed te pareren. Als dit al niet lukt dan zou een verbod op brandstofboten pas aan de orde mogen komen als:

- er tenminste eerst een milieuzone is ingesteld voor voertuigen ouder dan 10 jaar en zeker voor tweetaktmotoren;
- het waterareaal in een gemeente waar een brandstofboot verbod geldt, mag niet groter zijn dan de milieuzone voor de voertuigen;
- het verbod op het varen op brandstof moet van toepassing zijn op alle typen vaartuigen;
- hybride vaartuigen moeten, als zij elektrisch varen als elektroboot worden behandeld en er moet altijd een route overblijven voor doorgaand verkeer.

b. Terugdringing van geluidoverlast

Hierbij kan het gaan om vier vormen van overlast:

- ten gevolge van luidruchtige opvarenden;
- van mechanisch versterkte muziek of spraak
- het effect van hekgolven ten gevolge van het varen met te grote snelheden
- het geluid van knetterende en/of dreunende motoren

De eerste twee vormen hebben niets te maken met het type aandrijving van boten, om deze vorm van overlast in te dammen moet iets aan regelgeving, bewustwording en handhaving worden gedaan.

Ook te hard varen heeft niets met het type aandrijving van doen en is met regelgeving en handhaving in te dammen.

Het geluid van knetterende en/of dreunende motoren is te beperken door een snelheidsbeperking voor bepaalde delen van het water areaal in te stellen.

Kortom het voorkomen van geluidoverlast is op een andere wijze te bereiken, dan met het voorschrijven van brandstof loos varen.

c. Specifieke terugdringing van uitstoot vanwege binnenstedelijke luchtkwaliteitsproblemen

Er is een aantal steden met een grachtenstelsel waar door fossiel aangedreven motorvaart in de grachten de luchtkwaliteit onder de aanvaardbare grens daalt.

Zie de aanpak onder a.

In beginsel is met bovenstaande aanpak altijd wel enige tijd te rekken.

Bovendien moeten overheden voor het instellen van dit soort verbodsregels minstens een tijdspanne hanteren van tien jaar, korter kan wel maar dan wordt het instellen van schadeclaims voor de hand liggender.

Belangrijk is dat verenigingen gezamenlijk in Watersportverbondsverband en zo mogelijk samen met HISWA-RECRON dit overleg met overheden aangaan.

Zie hierna in deel 3 onder Lobbytraject.

Hoe moet de vereniging er zelf op inspelen

- Aanpassen van de **elektriciteitsinfrastructuur** of beter de hele **energiehuishouding**.
Hierbij gaat het erom zo slim mogelijk met de netaansluiting om te gaan, zodat deze zo klein mogelijk kan blijven, terwijl er toch op het gewenste moment voldoende capaciteit is voor zowel het verenigingsgebouw (keuken) en loodsen (apparatuur) als steigers om boten te laden. Tegelijkertijd helpt 't het energieverbruik maximaal terug te dringen en te komen tot één energiemanagementsysteem.
Plaatsing van zonnepanelen op daken en liefst ook een windmolen kunnen hier verder een bijdrage leveren.
- In **gebouwen** gaat het allereerst om overschakeling op Ledlampen en zonnecollectoren met boiler voor douchewater, volgende stap is verbetering van dak-, raam-, vloer- en wandisolatie. Voor het binnen luchtklimaat een balansventilatie systeem met warmteterugwinning.
- Op de **steigers** is het van belang een migratie traject in te gaan naar verzwaaring van de aansluitingen naar 16 AMP 230 Vac. Handzaam is als zaken z.g. "open moeten" dan vast loze pijpen te trekken, waar later dikke dure kabels doorheen gestoken kunnen worden.

Jachthaven en elektrisch laden																		
Boortype	WVP + Pax in Kg	Verbruik p/u in kWh		Gemid. tijd % 6 km	Gemid. Verbruik kWh p/u	Aantal boten in haven	Aantal vaart drie dagen p/w	Aantal vaart twee dagen p/w	Aantal vaart één dag p/w	Aantal vaart NUL dagen p/w	Vaart 3 uur per dag	Vaart 4 uur per dag	Vaart 6 uur per dag	Bruto kWh laad-behoefte	Kritische kWh laad-behoefte	Geïnstalleerde Batterijcapaciteit		
		6 km/u	9 km/u														6 factor	
4 meter	700	0,8	2,5	80	1,1	30	5	10	13	2	22	6	0	100	50	0,44 MW		
6 meter	1.400	1,1	2,5	75	1,5	25	3	8	12	2	19	5	1	121	53	0,37 MW		
8 meter	4.500	3,0	5,6	70	3,8	15	2	4	6	3	12	3	0	181	73	0,51 MW		
10 meter	8.000	4,7	8,1	60	6,1	12	1	3	6	2	8	3	1	255	85	0,58 MW		
12 meter	12.000	6,5	10,4	45	8,7	8	1	2	3	2	5	2	1	251	94	0,50 MW		
14,9 meter	15.000	7,5	11,2	30	10,1	5	0	1	3	1	1	2	2	232	46	0,34 MW		
Totalen						95	12	28	43	12	67	21	5	1.140	401	2,73 MW		
											Lader verlies in procenten		15					
											Benodigde aansluitwaarde bij		10	uur laden	3 maal	67	AMP	

Op die manier laten zich kosten in de tijd spreiden.

Tool schatting minimaal benodigde netaansluiting

Met dit rekentool kan een jachthavenbeheerder een eerste aanzet* voor een schatting doen omtrent de capaciteit van de netaansluiting. * Dankzij toe te voegen features in het haven- energiemanagement systeem en in de laders en de batterijsystemen in de boten, zal door de tijd heen de aansluitwaarde nog efficiënter gebruikt kunnen worden.

Aanpassen van de vloot

In beginsel verdient het aanbeveling om ombouw of hybridiseren in clusters van boten te doen. Je kunt dan gebruik maken van de kracht van grootschalige inkoop en als die boten daarvoor dan naast elkaar in de loods staan van elkaars vaardigheden op bepaalde vlakken.

Afhankelijk van het brandstofverbod waterareaal verdient voor grotere boten hybridiseren uit kostenoverweging de voorkeur.

Verenigingsboten

Tegelijkertijd moet de vereniging kijken of het zinvol is bepaalde* boten van leden over te nemen om ze vervolgens als verenigingsboten voor leden beschikbaar te stellen.

Zo inspelend op de vraag van en de aantrekkingskracht voor toekomstige leden.

* Het gaat dan om jongere makkelijker te varen boten, liefst licht gebouwd in kunststof en met boegschroef en alle keukengerief.

De financiering kan via crowdfunding onder de eigen leden worden ingestoken.

Het Verbond is hierbij faciliterend als het gaat om:

- modelovereenkomsten
- exploitatie prognose, inclusief inschatting wekelijkse en periodieke onderhoudskosten
- de contacten met het externe software house waar het gaat om de geautomatiseerde ondersteuning van de hele operatie met zulke deelboten