

# Visiedocument en handleiding emissieloos varen

## Deel 4

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.

## ***Lobby en knelpunten (deel 4 van het visiedocument)***

### **Inhoudsopgave**

|   |          |
|---|----------|
| <b>Inhoudsopgave .....</b>                    | <b>1</b> |
| <b>Algemene inleiding .....</b>               | <b>2</b> |
| <b>Hoofdstuk 4: Lobby en knelpunten .....</b> | <b>3</b> |
| Voorwerk .....                                | 3        |
| Verbondsondersteuning.....                    | 4        |
| Knelpunten .....                              | 4        |
| Alternatieven.....                            | 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

## Hoofdstuk 4: Lobby en knelpunten

Dit stuk beoogt onze belangenbehartigers te ondersteunen bij hun lobby bij de diverse overheden. Er wordt een aantal voorbeelden gegeven over de situatie in Amsterdam. Daar is elektrisch varen nu actueel en daar hebben we op dit moment de meeste kennis over. Maar ook voor de Rottemeren speelt dat de lokale overheid hier elektrisch varen wil instellen.

Als er ook maar het eerste begin is in de lokale/regionale politiek van een discussie over het weren van brandstof aangedreven boten is het van belang, dat de lokale/regionale watersport (Commercieel en verenigingen) zich stevig organiseert.

Het is van belang gezamenlijk een entiteit in het leven te roepen waar onderstaande taken niet alleen worden belegd, maar waar vooral ook de voortgang ervan gemonitord kan worden.

### Voorwerk

Om je succesvol te weer te kunnen stellen is het nodige voorwerk vereist.

1. Allereerst gaat het dan om voorwerk in de vorm van het verzamelen van feiten, zoals:
  - Wat wordt het gebied waarvoor mogelijk een brandstof vaarverbod gaat gelden
  - Geldt voor dat gebied op het land al een z.g. milieuzone
  - Hoeveel watersportverenigingen en commerciële jachthavens bevinden zich in dat gebied
  - Om hoeveel motorboten gaat het daar per lengte categorie (4, 6, 8, 10, 12 en 15 meter)
  - Hoeveel particulieren met boten per lengte categorie bevinden zich in dat gebied, zijn die particulieren al lid bij de verenigingen?
2. Deze gegevens kunnen voor een gebied anoniem in het rekentool van het Verbond worden ingevoerd, zodat verenigingen en commerciële jachthavens elkaars vloeten niet kunnen zien. Het tool geeft als output een overzicht van:
  - het aantal havens commercieel en vereniging met
  - het totaal motorboten inclusief z.g. “thuisliggende boten” per lengte categorie
  - de totale vervuiling die deze vloot in een drietal vaarintensiteit scenario’s veroorzaakt.Op basis van die lengte categorieën maakt het systeem als output schattingen van:
  - het totaal aantal via deze boten bij watersport betrokken personen
  - de kosten gemoeid met de naar vol-elektrische en voor de grotere schepen hybride ombouw
  - de globale omvang van de laadinfra en dito netwerkaansluiting behoefte
3. Vanuit het betrokken regioteam, de betrokken Verenigingen, commerciële havens en Particulieren, wordt een werkgroep geformeerd, die zich bezig gaat houden met het opzetten van het lobby-traject. Het is handzaam als zich in dit clubje een aantal mensen bevindt die kennis hebben van hoe de lijnen lopen binnen het lokale, of regionale bestuursorgaan. Of te wel kent men raadsfracties, wethouders en ambtenaren.
4. We zijn voor schoon water. Dus ook voor emissieloos varen. Maar het moet wel significant iets toevoegen en haalbaar en betaalbaar zijn voor onze achterban.

Vervolgens is het van belang het met elkaar eens te worden over wat er bereikt moet worden, hierbij is er nog wel het nodige te kiezen:

- Plan van de baan, meestal niet realistisch
- Geredeneerd vanuit de geringe impact die pleziervaart heeft, heeft alleen een maatregel voor z.g. veel vaarders, zoals verhuurboten en rondvaartboten zin
- Als het vooral om geluid- en/of snelvaren overlast gaat de maatregel ombuigen naar een snelheidsbeperking.
- Als het eigenlijk om algemene drukte gaat een z.g. slot-stelsel, waarbij je alleen in het betrokken gebied mag varen op even, of oneven dagen afhankelijk van het huisnummer waarop je woont, of het laatste cijfer van je sticker, of een dergelijk selectie medium.
- Uitstel, tijd kopen om de bootbezitter gelegenheid te geven om hun boot aan te passen. Er moeten veel boten tegelijk aangepast worden en niet iedere watersporter heeft direct het geld liggen om zijn/haar boot aan te passen. Tijd kopen kun je bijvoorbeeld doen door de watersporters zogenaamde blauwe diesel of GTL te laten tanken. Deze brandstoffen zijn schoner dan de traditionele diesel.
- Verder kun je natuurlijk nog proberen het gebied aangepast te krijgen. Ligt er een haven net binnen de grens, waardoor alle boten die daar liggen emissieloos moeten gaan varen om de haven uit te kunnen? Probeer dan de haven buiten het gebied te krijgen of een ontheffing te regelen.

## Verbondsondersteuning

Om niet iedereen in het land hetzelfde wiel uit te laten vinden, is het handzaam dat het Verbondsbureau hierbij als informatie draaischijf optreedt.

Hier worden dus best practices maar ook failures snel gedeeld, om zo de effectiviteit van ieders inzet zo groot mogelijk te maken.

Er is door het Watersportverbond De Werkgroep Emissieloos varen ingesteld die zich bezighoudt met inventariseren, adviseren en delen van kennis, waaronder die voor verenigingsondersteuning.

Dit document (versie 1.01) dient te worden beschouwd als een groeidocument, nieuwe input en of voortschrijdend inzicht willen wij graag in de toekomst delen door een heruitgave.

## Knelpunten

Als het plan inzichtelijk is, maak een inschatting van de consequenties:

- Hoe is het gesteld met de infrastructuur van de kabels en leidingen
- Welke aansluiting is beschikbaar vanaf de energieleverancier?
- Voor een aansluiting van 3 x 80 A, is er een aansluitverplichting
- Aansluitingen boven de 3 x 80 A zijn kostbaar
- Is de energieleverancier bereid / in staat de gewenste aansluitcapaciteit te leveren
- Alternatieve fossielvrije energiebronnen voor de watersport zijn momenteel economisch niet bruikbaar, zoals waterstof.
- Enzovoort, enzovoort

## Alternatieven

- **Blauwe diesel:**  
Blauwe diesel wordt gemaakt uit resten van plantaardige oliën die eerst een voedseldoel hebben gediend. Het is dus een plantaardig product en geen fossiele brandstof. Ook is blauwe diesel emissiearm. Ten opzichte van gewone diesel is er 30-70% minder CO2 uitstoot. Blauwe diesel is vaak een mixproduct, bij pure blauwe diesel kan de CO2 uitstoot reductie tot 90% oplopen. Het zou in alle dieselmotoren probleemloos gebruikt kunnen worden.  
LET WEL OP EXTRA CONDENSFORMING IN HET WINTERSEIZOEN.
- **GTL (Gas To Liquid):**  
GTL is een vloeibare brandstof gemaakt van aardgas. Het verbrand schoner dan diesel gemaakt van aardolie. En produceert minder uitstoot. Het kan gebruikt worden normale dieselmotoren.