

Geachte heer Diepeveen,

In reactie op uw brief van 12 oktober jl mbt vergroening en laadpalen voor vaartuigen in 2019, dit bericht.

Ik ben enorm geschrokken van uw voorstel om de komende jaren de kosten voor een ligplaats voor mijn boot met 350% te verhogen.

Ik heb een aluminium motorsloep met ingebouwde dieselmotor en vaar regelmatig met heel veel plezier in en om Utrecht. Bij vaak moet u denken aan 10-15 keer per jaar. Ik vaar een paar keer per jaar door de stad (Oudegracht), maar ook regelmatig op de Kromme Rijn, Vecht en Hollands IJssel. Daarbij heb ik met mijn schip de power en het bereik van een dieselmotor nodig. In de winter (okt-mrt) gaat mijn boot uit het water en ligt hij in de stalling.

Boten met dieselmotor vertegenwoordigen ca. 40-50% van alle boten van ligplaatshouders in Utrecht. De meeste passanten varen ook op een schip met dieselmotor.

Het brandstofverbruik van zo'n dieselmotor bij het varen is minimaal. Denk aan een motortje dat bij 4,5 km/u, maar 700 tpm draait en 1l brandstof per uur gebruikt. Dat betekent dat ik zelf ongeveer eens in de 2 jaar een keer tank. Fijnstof wordt niet uitgestoten, want dit beland via de watergekoelde uitlaat in het water.

Ombouwen van dit soort schepen, die makkelijk 20-50 jaar meegaan, op een elektra installatie is financieel erg onaantrekkelijk. De installatie van hybride of elektra-motor zelf kost al gauw 10.000,- en voor inbouw in een jachtwerf (in de winter, takelen en trailers nodig etc) mag ook al gauw een paar duizend euro gerekend worden. De installatie die ingebouwd moet worden, vraagt grote accu's die permanent in de boot blijven (in tegenstelling tot kleine scheepjes met Elektro-Buitenboordmotor die de accu's en de motor vaak-in de auto!- mee naar huis nemen). Laden moet dus op de ligplaats zelf gebeuren en kan niet thuis, vanwege de omvang van het accupakket. Dit betekent voor de 200 dieselvaarder elk een eigen laadpaal bij de boot.

Een elektrisch aangedreven schip mag dan lokaal weinig uitstoot hebben, de energie moet nog wel opgewekt en opgeslagen worden. De productie van met name accu's (met een beperkte levensduur) is erg milieu belastend. Gezien het beperkte gebruik is een elektrische boot op accu's vele malen belastender voor het milieu dan een boot op benzinemotor. Het Zweedse onderzoeksinstituut IVL heeft hier uitgebreid onderzoek naar gedaan en concludeert dat elk kilowattuur (kWh) aan accu-capaciteit leidt tot 150 tot 200 kilo uitstoot van broeikasgassen. Daarmee is de "terugverdiensijd" vele malen langer dan de levensduur van de accu, de motor of de boot zelf. Voor een auto waarmee 12.500 km/jaar, (dus ruim 175 uur gebruik per jaar) wordt gereden is de "terugverdiensijd" al meer dan 2,5 jaar.

Voor de diesel-vaarders is er een heel goed alternatief in de vorm van blauwe diesel. Bent u bekend met deze nieuwe brandstof? Deze brandstof is reukloos, walmt nagenoeg niet, is volledig afbreekbaar, Co2 neutraal én heeft een minimale uitstoot. Bijzonder groen dus! Deze brandstof is nog maar beperkt verkrijgbaar (mn in Friesland), maar prima geschikt zonder verdere technische aanpassing aan de

motoren. Voor veel autobezitters nog geen alternatief vanwege de hogere brandstofprijs, maar voor booteigenaren die bijna nooit tanken, in dat opzicht goed te doen. het gebruik hiervan voor schepen in Utrecht zou een enorme vergroening van deze motoren betekenen zonder enige aanpassing of investering. Daarmee zou Utrecht zelfs verder gaan dan Amsterdam.

Ik ben van mening dat verhogen van de ligplaatsgelden geen goede maatregel is om vergroening te stimuleren. Belonen werkt altijd beter dan straffen. Ik denk daarom eerder aan een korting voor schone, emissie-arme en weinig milieu belastende schepen.

Verder pleit ik er voor om bij een eventuele aanpassing van ligplaatsgelden verder onderscheid te maken naar inboard- en outboard-motoren:

Voor buitenboordmotoren zou, net als in Amsterdam maatregelen gesteld kunnen worden voor buitenboord-motoren die niet voldoen aan de Europese norm 2003/44/EC. In de praktijk betekent dat een verbod op oude 2-takt motoren.

Voor inboard (diesel) motoren zou (daarmee zelfs verder gaand dan de gemeente Amsterdam) blauwe diesel aanbevolen (of verplicht) kunnen worden. Booteigenaren die deze brandstof gebruiken zouden niet extra belast moeten worden, maar juist beloond moeten worden, voor het feit dat zij CO2 neutrale brandstof gebruiken die biologisch afbreekbaar is en bijzonder weinig uitstoot produceert.

Ook zou de Gemeente zelf leverancier kunnen worden van blauwe diesel voor ligplaatshouders en passanten, om zo bij te dragen aan de vergroening. Deze blauwe diesel zou zelfs ook gebruikt kunnen worden voor andere vaar- en voertuigen van de Gemeente Utrecht.

Ik denk dat er vele andere maatregelen denkbaar zijn, om vergroening te stimuleren en "varen voor iedereen" mogelijk te houden en te maken. Die gaan wat te ver voor dit bericht.

Jaap