



STIFTING  
ELEKTRYSK &  
FOSSYLFRIJ  
FARRE  
FRYSLÂN

web: [www.seff.frl](http://www.seff.frl)  
mail: [info@seff.frl](mailto:info@seff.frl)  
post: Rengerstrjitte 24  
8633LB Ysbrechtum

Ysbrechtum, 2 september 2022

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Fryslân  
Postbus 20120  
8900HM Leeuwarden

Betreft: Zienswijze Ontwerp  
Regionaal Mobiliteitsprogramma

Geacht college,

Van 12 juli t/m 5 september 2012 hebt u het ontwerp Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân (RMP) ter inzage gelegd en is het mogelijk zienswijzen in te dienen.

Stifting Elektrysk en Fossylfrij Farren Fryslân heeft als doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen door de watersport te verminderen door promotie, voorlichting, kennisontwikkeling, onderwijs en vaarrouteontwikkeling. Wij ontvangen van uw college daarvoor een exploitatiesubsidie van in totaal € 60.000,-, eindigend in 2023.

Ook in het ter inzage gelegde RMP is naast bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid de verduurzaming van de mobiliteit een belangrijk uitgangspunt. U geeft in programmalijn 2 ("We verplaatsen ons duurzaam") aan wat uw visie is hoe dat te bereiken. De inrichting van de netwerken speelt daarin een belangrijke rol. Het betreft de netwerken voor het wegverkeer, het openbaar vervoer, het fietsverkeer en het vaarverkeer.

In onze zienswijze willen wij ingaan op uw plannen ten aanzien van het vaarverkeer en dan met name de recreatievaart. Wij stellen vast dat in de beleidsvoornemens ten aanzien van het vaarnetwerk de focus vooral ligt op de beroepsvaart als mogelijkheid via "modal shift" vervoer via de weg te verplaatsen naar het water. Het daarvoor beschikbare netwerk is in kilometers gemeten maar een beperkt deel van het Friese vaarnetwerk. Een groot deel van het Friese vaarwegennet is alleen geschikt voor recreatievaart en in het mobiliteitsplan wordt daar te weinig aandacht aan besteed.

Op blz. 43 wordt aangegeven dat er een Staande Mastroute-akkoord zal worden opgesteld maar u neemt daarin niet het initiatief. Op blz. 48 geeft u kort aan wat er gedaan zou kunnen worden om gebruik van fossiele brandstoffen door de recreatievaart terug te dringen, maar laat het initiatief over aan marktpartijen. Uw doelstelling is om het gebruik van fossiele brandstoffen tussen 2020 en 2030 terug te dringen met bijna de helft (van 97,9% naar 47,9%). Die doelstelling moet in de komende 8 jaar gerealiseerd worden. De meeste motorboten worden aangedreven door dieselmotoren, en doordat het aantal draaiuren per jaar voor een dieselmotor vrij beperkt is, is een levensduur van 20 a 30 jaar in de recreatievaart eerder regel dan uitzondering. Vervangen van bijna de helft van de dieselmotoren door elektrische aandrijving met de in het RMP genoemde maatregelen zal met het beperkt aantal voornemens in het RMP niet gehaald worden.

Onze visie op hoe de in het RMP geformuleerde uitstootreductie-opgaven in de recreatievaart behaald kunnen worden is dat in drie stappen gestreefd moet worden om de doelstellingen voor 2030 en 2050 te halen.

kvk: 01139208  
bank: NL75 RABO 0147 8146 77  
bic: RABONL2U  
btw: 8200.50.453.B01



### Stap 1; Transitie van diesel naar HVO100:

Omdat de vervangingsmarkt voor elektrische aandrijvingen te traag is om in 2030 al voor ca. de helft elektrisch te varen stellen wij voor om (net als in de periode 2020-2022) op korte termijn ook in te zetten op gebruik van HVO100 (ook wel “blauwe diesel genoemd) in plaats van dieselolie. Dat levert een reductie van ca 90% op in de uitstoot van CO2 uit fossiele brandstof.

Voorlichting daarover kan SEFFF ook na 2023 een rol in blijven spelen, marktpartijen zullen het product aan moeten bieden op de bestaande of nieuw in te richten tanklocaties aan het water. HVO100 kan zonder aanpassingen gebruikt worden in de bestaande jonge dieselmotoren. Grootste bottleneck in de overstap is het beperkt aantal tanklocaties en het prijsverschil t.o.v. standaard dieselolie.

Wij stellen voor dat u in het mobiliteitsplan het voornemen opneemt om de transitie van diesel naar HVO100 op het netwerk te stimuleren en daarbij de volgende mogelijkheden wilt onderzoeken:

- Stimuleren van marktpartijen om op meer plaatsen HVO aan het water aan te bieden.
- Een subsidieregeling aan te bieden om het prijsverschil Diesel-HVO weg te nemen (in samenhang met de stimuleringsregeling tanklocaties)
- Watersporters met oudere dieselmotoren een stimuleringsregeling aan te bieden om te helpen bij de kosten, die gemaakt moeten worden om pakkingen te vervangen.

### Stap2; Stimuleren betrouwbaar laadpalennetwerk:

Gebruik van HVO in dieselmotoren is een tijdelijke tussenoplossing. De fossiele CO2 reductie is 90%, maar er blijft in beperkte mate sprake van uitstoot van fijnstof en NOx. Uiteindelijk in 2050 zal er ook niet genoeg grondstof beschikbaar zijn om de hele wereld op HVO te laten rijden en varen. Elektrische aandrijving is op de lange duur de eindoplossing, daarbij gevoed door accu's of waterstofcellen. Vooralsnog is ombouw naar waterstofaandrijving te duur, dus zal elektrische aandrijving op basis van accu's de hoofdmoot zijn. Het beeld uit het verleden dat elektrisch varen sloom en duur is, en dat je halverwege stilligt is al behoorlijk genuanceerd. Belangrijk knelpunt is nog wel de onzekerheid over voldoende oplaadgelegenheden. Wil elektrisch varen goed en snel van de grond komen is het hebben van een betrouwbaar en fijnmazig netwerk van laadpalen belangrijk. Dat houdt in dat laadpalen net als bruggen, steigers en een betrouwbare diepgang in de toekomst een basisvoorziening van het netwerk horen te zijn en de beheerder daarin een taak heeft.

Wij stellen voor dat u in het mobiliteitsplan het voornemen opneemt:

- Op het provinciaal recreatief vaarnetwerk betrouwbaar laadpalennetwerk te realiseren
- En daartoe samen met o.a. gemeenten, Marrekrite, SEFFF en marktpartijen onderzoek te doen naar behoefte, locatiestrategie en financiering.

### Stap 3: Meer duurzame routes:

Fryslân heeft op het recreatief vaarnetwerk 3 “electric-only” routes. Het zijn korte schakels in lokale netwerken, die alleen toegankelijk zijn via deze routes.

Omdat het maar vrij korte routes zijn, en het gebruik door alleen elektrische boten niet expliciet gestimuleerd en gehandhaafd wordt is het effect beperkt. Als toch op korte termijn er sprake moet zijn van een substantiële vermindering van de uitstoot op het recreatief netwerk zijn beperkingen in het toelaten van fossiel varende boten onvermijdelijk.

Tot nu toe was beperken van het toelaten van recreatievaarders op het netwerk niet bespreekbaar. De openbare toegankelijkheid van het gehele netwerk is een belangrijk uitgangspunt van het Friese recreatievaartbeleid. Het beperken van de toegang tot kwetsbare gebieden door milieuvervuilende voertuigen is in Nederland niet meer zo onbespreekbaar als in het verleden. Wij zijn van daarom mening dat de tijd is aangebroken enige nuancering aan



te brengen in de brede toegankelijkheid voor alle soorten aandrijvingen op het gehele recreatieve vaarnetwerk. Dat kan bereikt worden door enerzijds de bestaande Electric-only routes ruimer te definiëren en toegankelijk te maken voor motorboten die op HVO varen. En anderzijds in overweging te nemen meer routes op het bestaande netwerk “fossielvrij” te verklaren, te beginnen bij de kwetsbare gebieden. Dat werkt in de toekomst door in de netwerkkaart, die een onderdeel is van het RMP.

Wij stellen voor dat u in het mobiliteitsplan het voornemen opneemt:

- De drie bestaande electric-only routes te herdefiniëren tot fossielvrije “Grien Blauwe routes” en daarbij toe te staan dat motorschepen varende op HVO100 er gebruik van mogen maken.
- Op het bestaande netwerk één of meerdere nieuwe “Grien-Blauwe routes” te definiëren. Op korte termijn zonder de beperking op te leggen dat ze alleen toegankelijk zijn voor fossielvrij varende schepen, maar wel het karakter hebben vergelijkbaar met de drie bestaande routes.
- In het kader van het nog op te starten overleg over de toekomstvisie recreatievaart onderzoek te doen naar het op langere termijn “fossielvrij” verklaren van vaarweggedeeltes of -gebieden in het bestaande netwerk, te beginnen met de kwetsbare natuurgebieden en daarbij ook te betrekken de doelstellingen om de NOx- en fijnstofdepositie te verminderen.

Tot slot:

De op blz. 85 weergegeven vaarwegen-netwerkkaart vervangt bij de vaststelling van het RMP de netwerkkaart uit het PVVP 2006. Wat opvalt is dat de categorie “overige vaarwegen” is vervallen en vervangen is door de categorie “geen”. Dat betekent dat de provincie niet meer erkent dat dit wateren zijn die geschikt zijn voor de kleinere recreatievaart. De provincie was in het verleden en zal in de toekomst geen vaarwegbeheerder zijn, maar het is niet duidelijk wie dat wel is: Gemeenten of Wetterskip. Veel van die wateren zijn slecht toegankelijk door overmatige aanslibbing en plantengroei. Provincie, gemeenten en Wetterskip wijzen naar elkaar en er gebeurt niets tot groot verdriet van vooral de lokale bevolking. Omdat het RMP op basis van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie veel aandacht moet besteden aan bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid stellen wij voor dat de provincie in het RMP zich op dit punt uitspreekt:

- Om los van de lopende discussie over het oeverbeheer de regie neemt om de impasse te doorbreken en dat de kleine vaarwegen weer toegankelijk worden voor de kleine recreatievaart.
- Daarbij als uitgangspunt hanteert dat het Wetterskip verantwoordelijk is voor wateraan- en afvoer en waterkwaliteit, de gemeenten verantwoordelijk voor onderhouden van het “bakprofiel”, slechts voor zover het de waterschapstaak overtreft en de provincie verantwoordelijk is voor het nautisch beheer.

Wij stellen voor om op basis van bovenstaande suggesties in de aan Provinciale Staten te presenteren versie de door ons voorgestelde wijzigingen/aanvullingen op te nemen.

Met vriendelijke groet,  
Stifting Elektrysk en Fossylfrij Farren Fryslân,

Ale Bok, Voorzitter.

## Uk 14: Antwoorden op de zienswijze van de Stifting Elektrysk en Fossylfrij Farren Fryslân

Onderwerp	Onderdeel	Reactie	Reactie
Netwerkkartaat Vaarwegen	Reactie	De indiener geeft oan dat in de "Netwerkkartaat Vaarwegen" de categorie "overige vaarwegen" (die wel bestond in de netwerkkartaat út het PVVP 2006) is vervallen en is vervangen door de categorie "geen". De indiener stelt dat dit betekent dat de provinsje net mear erkent dat dit waten jyn die geskikt jyn voor de kleinere rekratievaart en dat de provinsje in de toekomst geen vaarwegbeheerder mear is van die categorie vaarwegen (waar de provinsje dat in het verleden wel was). Het is de indiener niet dúdelijk wie wel vaarwegbeheerder is voor de vaarwegen die vallen in de categorie "geen".	De provinsje is verantwoordelijk voor inrichting, beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen. Die rol vervullen we voor zowel de beroeps- als de rekratievaart. Bij het vaarnetwerk in het RMP ligt de focus inderdaad vooral op de beroepsvaart, omdat de ambities betreffende rekratievaart al jyn opgenomen in de beleidsbrief Gastvrij Fryslân 2028: <a href="https://www.fryslan.nl/gastvrij">https://www.fryslan.nl/gastvrij</a> . De vaarwegen van de categorie "overige vaarwegen" in 2006 waren destijds niet in beheer in bij de provinsje. Deze vaarwegen van de categorie "geen" jyn in beheer bij een waterschap of de gemeente waar de vaarweg gelegen is. Ten opzichte van 2006 is dit dus niet gewijzigd.
Onderhoud vaarwegen	Reactie	De zienswijze geeft onvoldoende aanleiding om de tekst aan te passen.	De indiener geeft oan dat veel van de kleinere waten (die vallen in de categorie "geen") slecht toegankelijk jyn door overmatige aanslibbing en plantengroei en dat hier geen maatregelen worden getroffen door provinsje, gemeenten en het Wetterskip. Indiener stelt voor dat het RMP zich op dit punt uitspreekt omdat, op basis van de uitgangspunten út de Omgevingsvisie, aandacht moet worden besteed aan bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid. Concreet stelt de indiener voor dat de provinsje, los van de lopende discussie over het oeverbeheer, de regie neemt om de impasse te doorbreken met als doel dat de kleine vaarwegen weer toegankelijk worden voor de kleine rekratievaart. De indiener stelt daarbij voor dat de provinsje als uitgangspunt hanteert dat het Wetterskip verantwoordelijk is voor de water aan- en afvoer, waterkwaliteit, de gemeenten voor het onderhoud van het "bakprofiel" (slechts voor zover het de waterschapstaak overtreft) en de provinsje verantwoordelijk is voor het nautisch beheer.
	Antwoord	Voor het vaarwegbeheer volgen wij de landelijke wetgeving.	De zienswijze geeft onvoldoende aanleiding om de tekst aan te passen.