

Vroemmm

De BBZ zette onlangs een enquête uit onder de leden over het brandstofverbruik aan boord. Want charteraars beweren wel dat ze heel milieuvriendelijk zijn omdat ze altijd zeilen, maar is dat wel zo?

Interessante vraag. Nu de druk op alle fossiele brandstofverbruikers toeneemt om te verduurzamen, is het interessant om te kijken waar overal winst te behalen valt. En kleine winst is uiteraard ook winst, dus ook het afschaffen van de diesel aan boord van een zeilschip. Daar hoort dan wel een kosten-batenanalyse bij. Zowel particulieren als bedrijven kijken toch eerst naar de stand van hun bankrekening, voordat ze opdracht geven om de dieselmotor en -kachel te vervangen door een emissiearm, maar nu nog peperduur alternatief. Inmiddels is wel duidelijk dat een totale refit van je machinekamer al gauw een ton of meer kost, maar vaak blijft het daar niet bij. Op de zeiltalk Overwinning is na grondige inspectie van de mogelijkheden tot elektrificering meteen ook maar het hele vlak vervangen. En ook op de Vrijbouter bleek de eerste begroting aan de opti-

Voorop lopen in duurzaamheid én een oud zeilschip in de vaart houden is een zeldzame combinatie.

mistische kant. Daar komen na de elektrificering zoutaccu's in te staan, waardoor alle andere ballast overbodig wordt. Slim, maar wel een ingreep die iets omvangrijker uitpakt dan oorspronkelijk voorzien.

Het is dus niet vreemd dat er bij beroepszeil-schippers koudwatervrees heerst. Veel is nog in ontwikkeling, wat het kosteneffectiefste en duurzaamste systeem wordt is nog lang niet duidelijk, en sowieso behoren de meeste schippers niet tot de 'early adapters' van de nieuwste technieken, zoals dat in marketingtermen heet.

Pioniers

Maar daar wringt het wel. Want diezelfde schippers hebben vaak wel de mond vol over hoe geweldig ze voorop lopen met hun zeilende, en dus per definitie superduurzame schepen. Ik moet daar vaak wat om lachen.

Immers, voorop lopen in duurzaamheid én beroeps-halve een oud zeilschip in de vaart houden is een zeldzame combinatie. Meestal hoor je bij een gesprek over dieselalternatieven roepen dat 'ze dan eerst maar eens moeten zorgen voor ...' Want 'de anderen', wie dat ook zijn, en de overheid, die moeten natuurlijk altijd eerst. En hoe vaak hoor je de eigenaren niet luidkeels piepen als de veiligheid om nieuwe aanpassingen vraagt? Niet alleen vanwege het geld, maar veel vaker omdat de onderbuik 'het ging toch altijd goed zo' en 'waar heb al die nieuwigheid nou voor nodig' roept?

Het is niet voor niets dat de echte pioniers zo vaak in het nieuws zijn: dat komt niet alleen door wat ze doen, maar ook omdat ze op de vingers van één hand te tellen zijn. Dus wil je ook veel positieve en gratis publiciteit? Wordt pionier!

Terug naar het motorgebruik. Op de BBZ-enquête is tot nu toe bedroevend weinig gereageerd. Dat kan maar twee dingen betekenen: ofwel het boeit de schippers niet, en dus houden ze hun verbruik niet bij, wat een weinig duurzame houding doet vermoeden, of ze houden het wel bij, maar zijn zo geschrokken dat ze het resultaat niet openbaar durven te maken.

Een collega die volgens eigen zeggen heel veel zeilt, en niet bang is om de hand in eigen boezem te steken, hield het wel bij en kwam op een motorgebruik dat een kwart van de vaartijd besloeg. Dat was toch even schrikken.

Onverbiddeijk doorzeilen

Uit eigen ervaring weet ik dat je het als schipper ook echt niet altijd zelf in de hand hebt. Begin deze eeuw kreeg ik, al pionierend met eilandhoppende fietsarrangementen, de boekingen alleen rond als ik minimaal drie, liefst vier eilanden per week beloofde aan te doen. Dat lukte bijna altijd, maar vraag niet hoe vaak de motor bij moest om nog even een wantij te halen, of tegenstrooms op tijd op het eiland te zijn voor de volgende fietstocht. En ook met minder bewerkelijke concepten kan windstijte of tegenstroom tot onverhoopt motorgebruik aanzetten. Ik weet van een collega die eind zeventiger jaren onverbiddeijk doorzeilde als de wind wegviel of het tij keerde: dan duurde het gewoon nog tot laat in de avond voordat je op Terschelling was. Was hij zijn tijd vooruit of liep hij toen al achter? Zijn boekingen liepen in ieder geval snel terug, en als charterschipper beschouwt hij zichzelf dan ook – glimlachend – als hopeloos mislukt. Dus laten we elkaar geen mietje noemen: op Zeeuwse stromen, IJsselmeer en Waddenzee is die minimale 25% motorgebruik onvermijdelijk, en voor veel schepen waarschijnlijk zelfs nog erg rooskleurig.

BBZ-leden die ondanks alles vast willen houden aan hun 'zeilen-dus-duurzaam'-argument, zullen hun dieselverbruik echt snel bij moeten gaan houden om serieus genomen te worden. En wie best snapt dat dat verbruik op termijn hoe dan ook onverdedigbaar wordt, kan beter meteen maar plannen voor dieselafschaffing maken. Want hoe meer schippers serieus laten zien dat ze op zoek zijn naar alternatieven, hoe eerder, gevarieerder en betaalbaarder die er zullen komen.

In elk nummer van de Spiegel laat onze columnist Pharos zijn licht schijnen op actuele en minder actuele kwesties. Tegen-draads en soms ook tegen de stroom in roeiend...