

# *GTL goed voor oude motoren in varend erfgoed*

Het probleem om met de voormalige beroepsvaartuigen te blijven varen wordt met de tijd steeds groter. Deze schepen zijn meestal 20 meter of langer en zijn daarmee volgens de wet 'groot schip'. Binnen niet al te lange tijd moeten ze gaan voldoen aan de Europese eisen met betrekking tot de veiligheid en het milieu. Simon J. de Waard, eigenaar van de 24,08 meter lange luxe motor Stella Maris uit 1929, vond een oplossing voor minder zwarte rook: GTL.



De Stella Maris bij vertrek uit Gorinchem. (Foto E.H. Nieuwenhuis)

Door [Simon J. de Waard](#)

Ze moeten een Certificaat van Onderzoek hebben, voldoen aan eisen afhankelijk van het vaargebied. Op de Rijn en verwant vaarwater zijn de eisen strenger dan in de rest van Europa. Dat moet inmiddels ruim bekend zijn. De ervaring heeft geleerd, dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met de jaren steeds striktere eisen stelt aan de emissies van de gebruikte motoren. Men spreekt nu van CCR-1 en CCR-2 normen.

Het zal duidelijk zijn dat de oude motoren van schepen van het varend erfgoed daar niet aan kunnen voldoen. Wil men er na 2018 mee kunnen blijven varen, zijn misschien wel pittige investeringen nodig. Een nieuwe motor doet sterk afbreuk aan de historische waarde. Ik hoop dat voor mijn 'varend monument' zo lang mogelijk uit te stellen.

## **Juridisch of technisch**

Dan zijn er twee wegen om toch te kunnen blijven varen: juridisch en/of technisch. Juridisch, door vrijstellingen te geven van de eisen, of technisch, door slimme technieken toe te passen. Het zal duidelijk zijn dat de juridische weg nog steeds leidt tot vervuiling en het varen met oude, vervuilende schepen tast daarmee ook het imago van het varend erfgoed aan. Het heeft dus sterk de voorkeur om technische oplossingen te zoeken.

En daar komt [Gas-to-liquids \(GTL\)](#) in beeld. Minder bekend is, dat deze brandstof van LNG, Liquefied Natural Gas oftewel vloeibaar aardgas, wordt gemaakt. Het omzetten van gas in vloeibare brandstof is een complex chemisch proces, dat Shell al sinds 1970 aan het optimaliseren is en eigenlijk pas kort langs de vaarweg aanbiedt.

## **Acceptatie oude motoren**

Door deze brandstof te gebruiken in oude scheepsmotoren kunnen ze zo te zien veel langer voldoen aan de emissie-eisen. Shell stelt namelijk dat deze brandstof schoner verbrandt en minder lokale uitstoot produceert dan conventionele diesel uit aardolie. Voor de eigenaren van

het mobiel erfgoed komt daar dan bij, dat het bijdraagt aan de acceptatie van hun oude motoren, als die minder zichtbare zwarte rook uitstoten. En ook, dat het een oplossing is voor voer- en vaartuigen die in de winter niet rijden of varen en daarmee beducht moeten zijn voor bacteriegroei in de brandstoftanks en de brandstoffilters. Het heeft geen biologische component.

Ik vaar met een schip, dat gebouwd is in 1929 bij werf De Industrie in Alphen aan den Rijn en dat heeft nog de originele Industrie motor type 11B6 uit dat jaar. Een 1-cilinder gloeikopdiesel van 35 epk (met de mogelijkheid van waterinjectie). Een ruwoliemotor, die nagenoeg overal op draait. Gekscherend zeg ik wel eens, dat ik op een gesmolten pakje boter of de oude olie van de patatboer nog thuis kan komen. Gasolie is luxe.

### **Loont de moeite**

Gezien de geschetste ontwikkeling leek het mij nuttig en nodig om GTL te gaan gebruiken. Zowel bij de jaarvergadering van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig in 's-Hertogenbosch als bij de reünie van de vereniging in Musselkanaal dit jaar heb ik weer eens mijn vinger opgestoken. Eigenaren van vaartuigen met oude motoren: Let op. Het kan de moeite lonen de ontwikkelingen te gaan volgen van GTL.

Was het bij de jaarvergadering nog alleen aan aankondiging, in Musselkanaal kon ik melden dat ik op blanke GTL (met 10% rode diesel) van Gorinchem via Hardinxveld over de kanalen naar Musselkanaal was gevaren zonder iets bijzonders te hebben gemerkt. De motor rookte iets minder en dat was hard nodig. Daarna ben ik over Groningen teruggevaren naar mijn ligplaats in Gorinchem.

Na nog een keer bunkeren daarna op pure GTL nog als deelnemer naar Sail Amsterdam 2015. Nog steeds iets rokend, maar opnieuw weer minder. De nieuwe brandstof vervangt de gasolie in elke mengverhouding. Het is de combinatie van vermindering van emissies van schadelijke stoffen, vermindering van zichtbare rook en geen biologische component die de mogelijkheid biedt om langer te kunnen blijven varen met ons rijdend, rollend en varend erfgoed, de historische auto's, treinen en schepen. En dat ter lering en informatie.

Ook de beroepsvaart kan er z'n voordeel mee doen. Waarom zou je je schip ombouwen voor LNG als het ook zonder grote investeringen op GTL kan varen? De recreatie op blanke, de beroepsvaart zonder accijns op rode. Het zou de minister sieren als ze in het belang van het milieu de recreatievaart ook het gebruik van rode GTL zou toestaan. Die is langs de vaarwegen veel beter verkrijgbaar en zou het gebruik stimuleren.

Simon J. de Waard  
[Stella Maris](#)