

Door Jelmer Bastiaans

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) wil dat varend erfgoed wordt uitgesloten van sectorale wet- en regelgeving, zoals emissievrij varen. 'Behandel ons als oldtimers', luidt de boodschap van Hans van Nispen en Matthijs Wink.



Van Nispen en Wink zitten samen in de commissie Duurzaam Varend Erfgoed (DVE), een commissie binnen de federatie die zich bezighoudt met verduurzaming van varend erfgoed. 'In 2019 hebben wij onszelf de vraag gesteld: hoe kunnen wij bijdragen aan het klimaatvraagstuk', stelt Van Nispen, die naast commissie ook plaats neemt in het dagelijks bestuur van de federatie. De commissie besloot daarop advies in te winnen bij de Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs (Fehac), het weg-equivalent van de FVEN. Sa-

“Met een elektromotor in een stoomsleepboot vernietig je het historische concept”

men zitten ze in de Mobiele Collectie Nederland, waar behalve automobielen- en scheepsverenigingen, ook de historische trein- en luchtvaartclubs in zitten. 'Het zijn verenigingen met hetzelfde adagium. Gebruik is belangrijk, want anders brokkelt de historie af.'

Bekijk schip als oldtimer

De Fehac loopt vele stappen voor op het varend erfgoed. 'In Nederland zijn 350.000 oldtimers en die worden ontheven van een hele set aan regels. Zij zijn bijvoorbeeld niet gebonden aan milieuzonering, hoeven geen APK te laten doen en betalen geen wegenbelasting. Want de historische en culturele waarde van deze auto's is te groot.' Dit is een uitzonderingspositie die FVEN ook ziet zitten voor historische schepen. 'Tot nu toe ontbreekt

HISTORISCHE SCHEPEN Federatie Varend Erfgoed Nederland: vrijstelling nodig van strenge emissie-eisen

“Geef varend erfgoed dezelfde status als **oldtimers**”



*Gebruik van varend erfgoed is belangrijk, want anders brokkelt de historie af. Foto's FVEN

het aan maatregelen die het behoud van varend erfgoed stimuleren.

Ontheffingen essentieel

'Belangrijk is een uitzondering op de verplichting tot emissievrije voortstuwing. 'Anders kunnen we straks misschien niet meer varen.' Zo'n verplichting gaat vanaf 2025 gelden in de Amsterdamse binnenstad. Hier heeft de FVEN met succes een uitzondering bereikt voor in het Register Varend Erfgoed opgenomen schepen. 'Of denk aan het liggeld voor Varend Erfgoed zoals dat in de museum-haven van Dordrecht het geval is', geeft Van Nispen als ander voorbeeld van mogelijke ontheffingen die de veelal particuliere eigena-

ren zouden kunnen ondersteunen bij het behoud van het nationaal varend erfgoed. 'Ook ontheffing van de steeds strengere technische eisen die worden gesteld in het Certificaat van Onderzoek is essentieel. Want die veiligheidseisen zijn niet haalbaar of realistisch voor ons.'

Geen elektromotor in stoomsleper

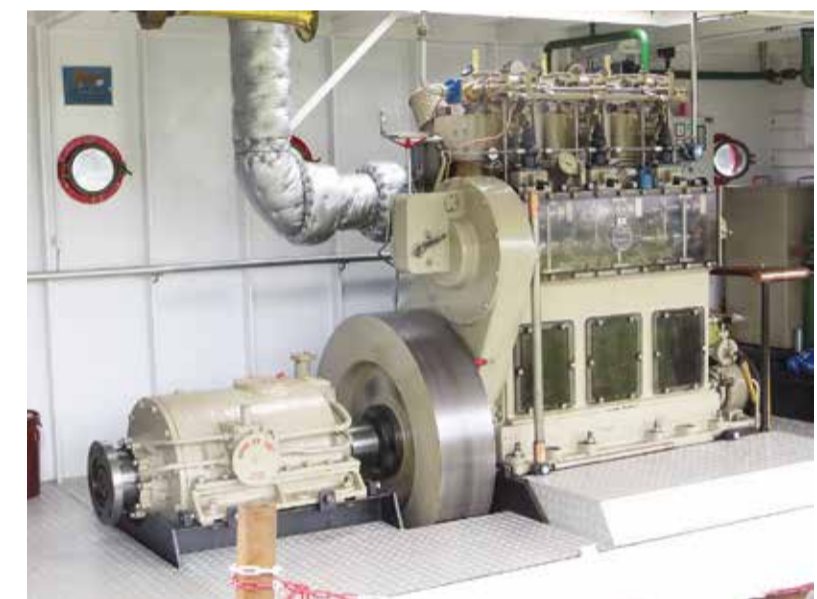
Het is overigens niet zo dat de federatie niets wil doen aan duurzaamheid. Daarvoor is de commissie immers opgericht. Maar er is een grens. 'Want met de plaatsing van een elektromotor in een oude stoomsleper vernietig je het complete historische concept van het vaartuig', stelt Van Nispen.

De FVEN gaat de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en die van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hopenlijk winnen voor het idee van FVEN. En cruciaal in een besluit hierover is een TNO-rekenmodel, dat in de maak is. 'Want zonder data komen we nergens', stelt Wink. 'Dat model moet inzichtelijk maken voor hoeveel uitstoot het varend erfgoed verantwoordelijk is.'

15 behoudsorganisaties

Daar zijn tot nu toe helemaal geen gegevens over bekend. 'Het is een moeilijke onderneming, alle schepen zijn anders.' Hoe verschillend ze zijn wordt alleen al duidelijk uit de

organisatiestructuur van de FVEN. 'Binnen de federatie vallen 15 behoudsorganisaties. Die zijn allemaal bezig met het behoud van een bepaald type schip - (stoom)slepers en reddingboten bijvoorbeeld - en hebben allemaal hun eigen schouwcommissie die bepaalt of een schip wordt toegelaten in het Register Varend Erfgoed Nederland.' De commissie Duurzaam Varend Erfgoed spant zich in voor de in dit Register toegelaten Varend Erfgoed-schepen. Het gaat dan uitsluitend om pleziervaart en om ANBI-stichtingen. Om een beter beeld te krijgen van de uitstoot heeft de commissie DVE een enquête onder de leden van de bij de FVEN aangesloten behoudsorganisaties verspreid. Van de 3000 aangesloten schepen hebben er 1100 de



enquête ingevuld. Zij gaven antwoord op de vragen: welke brandstof gebruik je, hoe gebruik je het schip en hoeveel brandstof verstoekt je per jaar.

Rekenmodel TNO

'Daaruit blijkt dat 75% van de schepen op diesel vaart en een schip gemiddeld 500 liter diesel per jaar ge-

“TNO werkt aan berekening totale uitstoot van varend erfgoed”

bruikt', vertelt Wink, die zelf lid is van de behoudsorganisatie voor stoomslepers. 'We hebben de data aan TNO gegeven. Samen gaan we nu een model maken. Doel is niet alleen om de hoeveelheid uitstoot in kaart te brengen, maar ook om vast te stellen wat we zelf kunnen doen om te verduurzamen. Mocht uit de cijfers blijken dat wisselen naar een andere brandstof heel veel oplevert, dan is dat het waard. Maar het verschil kan ook miniem zijn. Of het dan het risico waard is, is de vraag.' Met het risico bedoelt Wink dat niet alle oude motoren zomaar op een andere brandstof kunnen overschakelen. Iets waar DVE ook nog samen met TNO dieper in wil duiken. 'Enkele aangesloten schepen zijn uit zichzelf van brandstof gewisseld. We kunnen uiteraard leren van hun ervaringen.'