

De **Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN)** is een koepel van vijftien behoudsorganisaties die zich vrijwillig inzet voor het behoud van het Nederlandse Varend Erfgoed. De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van deze behoudsorganisaties en coördineert en stimuleert activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed. Een van deze activiteiten is het opzetten en beheren van het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN). Dit RVEN is onlangs gemoderniseerd en telt momenteel 2500¹ schepen die volgens hun behoudsorganisaties het predicaat Varend Erfgoed verdienen.

Het Varend Erfgoed kent **een grote diversiteit aan schepen en voortstuwing**. Er zijn kleine schepen, grote schepen, een deel vaart met oude dieselmotoren of stoommachines, een ander deel vaart hoofdzakelijk op wind of menskracht. Het zijn allemaal schepen die in de maritieme geschiedenis van Nederland een belangrijke rol hebben gespeeld. Schepen die het waard zijn behouden te blijven. Voor dit behoud is het noodzakelijk dat de schepen kunnen blijven varen. En daar zit al geruime tijd een punt van zorg². Want de aarde warmt op, fossiele brandstoffen gaan in de ban, we willen allemaal schone lucht en we moeten dus allemaal ons best doen om het tij te keren. Ook wij. Alleen met mate en gedifferentieerd kan dit succes hebben.

Want hoeveel varen onze schepen eigenlijk? Welke brandstof gebruiken we? Wat weten we hiervan? We veronderstellen dat onze Varend Erfgoed vloot niet onder een noemer gebracht kan worden met het beroepsmatig vracht- en passagiersvervoer, noch met de gehele recreatievaart. We veronderstellen dat het Varend Erfgoed dat de FVEN vertegenwoordigt en dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt, substantieel minder vaarbewegingen maakt dan het beroepsmatig scheepvaartverkeer en de recreatievaart in zijn totaliteit. En dus ook substantieel minder brandstof verbruikt en minder uitstoot genereert. Maar klopt dit wel? En hoe ziet de werkelijkheid er dan uit?

Als eerste stap hebben we in december jl. de bij de FVEN aangesloten 15 behoudsorganisaties gevraagd hun leden te verzoeken een opgave te doen van het aantal vaaruren en de soort en hoeveelheid brandstof die zij met hun boot gemiddeld per jaar gebruiken. Voor bijna de helft, d.w.z. 1110 van de in het RVEN opgenomen schepen, is deze **enquête** ingevuld. Vanwege deze goede respons, gespreid over alle 15 behoudsorganisaties, gaan we ervan uit dat de uitkomsten representatief zijn voor de totale Varend Erfgoed vloot die de FVEN vertegenwoordigt. We weten nu wat er gemiddeld per jaar per schip aan brandstof wordt gebruikt. We hebben TNO gevraagd ons te helpen met het berekenen van wat dit betekent voor onze uitstoot, niet alleen wat betreft CO₂, maar ook voor ondermeer stikstof en fijnstof. De uitkomsten van deze exercitie zijn inmiddels bekend. We hebben in kaart gebracht voor Varend Erfgoed (ouder dan 50 jaar):

- dat ingeschreven staat in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) en
- dat uitsluitend recreatief gebruikt en/of ideëel geëxploiteerd (ANBI status) wordt en
- waarvan de eigenaar lid is van één van de bij het FVEN aangesloten behoudsorganisaties³:

¹ In maart 2022 heeft het RVEN het bestand opgeschoond en dat resulteert in een totaal van 2500 geregistreerde Varend Erfgoed schepen; deze opschoning is overigens nog niet doorgevoerd in de digitale versie van het RVEN.

² In december 2019 stelde het AB van de FVEN het position paper duurzaamheid vast en stelde de commissie Duurzaam Varend Erfgoed (DVE) in. Deze commissie heeft het position paper geactualiseerd, vastgesteld in het AB van de FVEN van 14 april 2022.

³ Het gaat dan om een kleine 1000 schepen, de commercieel varende schepen zijn buiten beschouwing gebleven omdat hun belangen rond duurzaamheid niet vergelijkbaar zijn met de recreatief varende schepen.

- ⇒ Dat van deze schepen 74% vaart op dieselolie, 13% op GTL of HVO, 7% op benzine en de rest op onder andere kolen of elektriciteit;
- ⇒ Dat schepen die recreatief varen (90%) gemiddeld zo'n 520 liter brandstof per jaar gebruiken, schepen met een ANBI-status gemiddeld 2700 liter per jaar en kolengestookte schepen gemiddeld 13 ton kolen per jaar;
- ⇒ Wat de emissies van de Varend Erfgoed vloot uit de enquête zijn op basis van het TNO model, deze data zijn geëxtrapoleerd naar de totale Varend Erfgoed vloot in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) van 2500 schepen;
- ⇒ Deze emissiedata is vervolgens vergeleken volgens het RIVM-model met de beroepsvaart en de totale recreatievaart, de conclusie is dat onze vloot *een marginale bijdrage* levert aan de emissies op alle gemeten waarden.

Dit is geen onverwachte-, maar wel een welkome conclusie. Zijn we nu klaar? Nee, nu begint het eigenlijk pas. We willen graag bijdragen aan een schonere wereld, dus we hebben **nog vele vragen**. Daarom hebben we ons position paper uit 2019 geüpdatet en gaan we volle kracht vooruit. Onze belangrijkste vragen concentreren zich rond de thema's: welke Varend Erfgoed schepen zijn geschikt om geëlektrificeerd te worden? Wat zou zo iets kosten? Is dit op te brengen voor particuliere eigenaren of ANBI-stichtingen? Ook leven er vragen over het gebruik van synthetische brandstoffen in oude dieselmotoren. Kan dit een oplossing zijn voor de oude dieselmotoren in onze vloot: Industrie, Kromhout, Bolnes, Deutz: kunnen ze hiertegen? En hoe zit het eigenlijk met kolen en uitstoot? Er zijn ook 'schone' kolen: klopt dat? En blijven die wel verkrijgbaar? Ook gaan we aangeven of en hoe we onze uitstoot kunnen compenseren via bijvoorbeeld 'Trees for all'.

We zijn verheugd met de marginale emissies die uit het TNO-model blijken. Daarnaast blijven we wel nieuwsgierig naar het verschil in de uitstoot van verschillende typen scheepsmotoren en stoommachines. Hoe zit het bijvoorbeeld met kolengestookte machines en met verschillende soorten kolen? Maar ook zijn we nieuwsgierig naar wat bijvoorbeeld een Industrie-dieselmotor van 70 jaar oud uitstoot in vergelijking met bijvoorbeeld een Kromhout dieselmotor van 50 jaar oud. Meten aan de pijp zou dan mooi zijn. Maar dat kost tussen de €2.000 en €4.000 euro per meting, dat lijkt vooralsnog geen haalbare kaart.

Dus, alhoewel we wel degelijk mogelijkheden zien om de Varend Erfgoed vloot te verduurzamen, zal dit naar alle waarschijnlijkheid maar voor een klein deel van de vloot echt haalbaar zijn. Ons voornemen is hier de komende tijd vol op te gaan inzetten samen met andere belangenbehartigers van het mobiele erfgoed. We melden ons graag bij diverse overheden om ons hierbij te helpen.

Last but not least maken we ons wel zorgen over de publieke opinie. De meerwaarde van onze vloot is dat we die kunnen tonen aan het publiek. Het publiek dat doorgaans heel enthousiast is over onze mooie oude vloot. Dat geldt niet alleen voor onze schepen, maar ook voor de commercieel varende vloot en ook voor oldtimers, stoomtreinen, oude vliegtuigen. Gemeenten zijn blij met ons als toeristische attractie. Grote evenementen nodigen ons graag uit. Maar... kan het publiek nog wel blijven genieten van 'stinkende' stoomschepen, stoomtreinen, van rokende oude diesels in schepen, auto's en vliegtuigen? Kunnen evenementen nog wel doorgaan? Wat zullen gemeenten, provincies gaan doen? Zij zijn verantwoordelijk voor schone lucht, hoe moet het in de Natura 2000 gebieden? Kortom: heel veel vragen en nog weinig antwoorden: dus we weten wat ons te doen staat!

Teken de petitie: kom op voor het behoud van het recreatief VARENDE Erfgoed in Nederland. Help ons door te voorkomen dat onze mooie schepen stil komen te liggen. Laat het Varend Erfgoed VAREN! www.behoud-ons-varend-erfgoed.nl