

---

## FVEN Position Paper Duurzaam Varend Erfgoed Nederland 2.0

Thema: Duurzaam Varend Erfgoed  
Opstellers: Commissie Duurzaam Varend Erfgoed (DVE)  
voorzitter Hans van Nispen  
Versie: Vervolg op eerste versie (vastgesteld 20 dec 2019)  
Datum: april 2022

---

### Inleiding

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) staat voor een enorme uitdaging om met de Varend Erfgoed <sup>1</sup>vloot in Nederland, duurzaam te gaan varen. Slogan van de FVEN is “De grootste vloot Varend Erfgoed ter wereld”. En dat willen wij ook zo houden. Dit betekent dat wij als FVEN willen aangeven hoe wij met deze uitdaging omgaan; waar wij staan en hoe wij hieraan nader vorm willen geven.

In deze versie borduren we voort op de eerdere versie waarin onze ambities en acties zijn verwoord en gaan we in op het vervolg: wat is er tot nu toe gebeurd en waar staan we nu? Wat zijn onze acties en uitdagingen? Dit positionpaper duurzaamheid 2.0 zal deel uitmaken van het FVEN Beleidsplan 2022-2024.

De commissie DVE richt zich, net als in het eerste position paper, nog steeds op het verduurzamen van het **varen** en **in stand houden** van de vloot bestaande uit Varend Erfgoed schepen die zijn opgenomen in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN). Uiteraard is het voor het milieu van belang om ook het **wonen** op het Varend Erfgoed zo duurzaam mogelijk te maken. Naast het varen vergt dan met name het verwarmen een hoeveelheid energie met bijbehorende uitstoot. Er zijn reeds andere organisaties die dit onderdeel van verduurzamen zich als doel hebben gesteld (Isoleren, toepassen van warmtepompen en PV-panelen, etc.).

In Nederland hebben zo'n 2500 schepen de Varend Erfgoed status. Deze schepen zijn voor het grootste deel pleziervaart en/of ideëel geëxploiteerd, ze zijn liefdevol geadopteerd door enthousiaste eigenaren en vrijwilligers die er hun ziel en zaligheid in leggen om de schepen in de vaart te houden en te tonen aan het publiek.

---

<sup>1</sup> Definitie Varend Erfgoed FVEN ([www.fven.nl](http://www.fven.nl))

Voor aanmelding en opname in het Register Varend Erfgoed gelden de volgende toelatingseisen:

- De aanmelding betreft een schip oorspronkelijk ontworpen en gebouwd om mee te varen.
- Het schip is meer dan 50 jaar geleden te water gelaten.
- Het heeft ligplaats in Nederland of vaart onder Nederlandse vlag.
- Het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

## **Context: Klimaatwet**

De aarde warmt op. Mede door menselijk handelen. De ambities om dit aan te pakken worden omvangrijker en urgenter. Het Kabinet beschrijft in de tweede paragraaf van het coalitieakkoord hoe zij Nederland duurzamer gaan maken:

“Nederland wil koploper in Europa zijn bij het tegengaan van de opwarming van de aarde. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, scherpen we het doel voor 2030 in de Klimaatwet aan tot tenminste 55% CO2 reductie. We committeren ons hard aan dit doel en zullen indien nodig extra stappen zetten om dit te realiseren. Om dit doel ook zeker te halen, spreken we af om ons in het beleid te richten op een hogere opgave, wat neerkomt op circa 60% in 2030”.<sup>2</sup>

Rob Jetten van D66 is de nieuwe minister voor Klimaat en Energie en hij voert de regie over het beleid en het klimaatfonds. Volgens het coalitieakkoord moet juist de uitstoot van de **mobiele sector** flink omlaag. De uitstoot is in de scheepvaart en luchtvaart de afgelopen decennia zelfs toegenomen en dat kan niet zo blijven. De uitstoot van de gehele mobiele sector moet naar beneden om de klimaatdoelen te halen maar ook om de luchtkwaliteit te verbeteren. Schone mobiliteit is voor beide doelen van groot belang.

## **Samen met Mobiele Collectie Nederland (MCN)**

De FVEN heeft er in 2019 als sector *water* voor gekozen om zelf eerst op een lijn te komen en nog niet te streven naar overeenstemming met de andere sectoren binnen het Mobiel Erfgoed: *water, lucht en rail*. Dat ligt anno 2022 anders: de commissie DVE streeft ernaar om samen met de MCN de duurzaamheids-discussie verder te brengen. Daartoe zijn allereerst gesprekken met de FEHAC gevoerd en inmiddels is duidelijk dat de FEHAC en ook de andere sectoren het belang van een gezamenlijk optreden in deze onderschrijven.

## **Duurzaam Varend Erfgoed en emissie: onze plannen en acties**

De FVEN maakt zich sterk voor Duurzaam Varend Erfgoed, maar vindt het tevens van belang dat de authenticiteit niet, althans zo min mogelijk, wordt aangetast. Dat was in 2019 zo en het is anno 2022 niet veranderd. Immers, de mate waarin het object nog in originele staat verkeert, bepaalt mede de cultuurhistorische waarde. Voortbordurend op hetgeen in het positionpaper uit 2019 stond, zien we anno 2022 de volgende mogelijkheden voor verduurzaming van de Varend Erfgoed vloot:

---

<sup>2</sup> Coalitieakkoord, p.6

1)

Voor de kleinere schepen met Erfgoed waarden lijkt emissieloos varen een reële optie. Het aanbod van elektrische (buitenboord-)motoren neemt toe, echter of een en ander ook betaalbaar is, dat is de vraag. Amsterdam heeft in regelgeving vastgesteld dat er vanaf 2025 alleen nog emissievrije vaart is toegestaan in het centrum van de stad. Het is de FVEN gelukt gedurende 5 jaar een uitzondering op deze regel te bewerkstelligen voor in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) opgenomen schepen. Zij zijn uitgezonderd van de plicht tot emissievrije vaart tot 2030. Amsterdam heeft ook onderzoek gefaciliteerd naar wat het kost om een historisch schip met een fossiele-brandstof-motor om te bouwen naar elektrische voortstuwing. Dit onderzoek laat helaas een zeer nadelige kosten-baten verhouding zien. De kostenraming van een hybride aandrijving, voor het Varend Erfgoed een interessanter alternatief, zal de gemeente Amsterdam nog laten berekenen. De commissie DVE volgt dit nauwgezet.

2)

Voor grotere schepen waarvan de voorstuwing een ondeelbaar onderdeel uitmaakt van kenmerken die het vaartuig tot Varend Erfgoed bestempelen, is het bepleiten van een uitzondering wellicht de enige haalbare optie. Deze lijn werkt de commissie DVE momenteel uit. Dit doen we uitsluitend voor de plezier- en ideële vaart en dus niet voor schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt, dat zou concurrentievervalsing zijn.

Stap 1 is het in kaart brengen hoe groot de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOS, en Fijnstof emissie van onze vloot is. Wat verbruiken onze schepen gemiddeld per jaar en welke uitstoot is hiermee gemoeid? Hoe verhoudt deze zich ten opzichte van andere sectoren, bij voorbeeld de beroepsmatige binnenvaart en/of de overige pleziervaart.

Deze data is van belang als we een 'status aparte' voor het Varend Erfgoed willen bereiken. De commissie DVE heeft in december jl. een enquête gehouden die voor 1110 schepen is ingevuld, we weten het gemiddelde brandstof verbruik per jaar per schip. TNO heeft voor ons een model gemaakt waarmee we de hiermee gemoeide CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, VOS en Fijnstof emissies hebben berekend. De resultaten hiervan zijn inmiddels bekend en worden in april 2022 gepubliceerd.

3)

Wat kunnen we zelf doen om onze uitstoot te verminderen? Een van de kansrijke acties is het gebruiken van andere brandstoffen, zoals GTL en HVO; afgezien van de vraag hoe het zit met de prijs en verkrijgbaarheid hiervan in havens en langs de vaarwegen, is het de vraag of de oudere motoren van Varend Erfgoed schepen hiervoor geschikt zijn. Daarover zijn diverse deskundigen het vooralsnog niet eens. Samen met de sectorgroep weg (FEHAC) wil de commissie DVE hier de komende tijd onderzoek naar doen.

Welke brandstoffen betrekken we in het onderzoek?

- Diesel waar onder Biodiesel.
- Benzine.
- GTL (Aard-Gas to Liquid) Welke voor- en nadelen kleven er aan het gebruik ervan?<sup>3</sup>
- HVO (Hydrotated Vegetable Oil)<sup>4</sup>.
- Zwavelarme kolen voor met stoom aangedreven vaartuigen.
- Waterstof.
- Transitie technologieën zoals hybride aandrijfsystemen en de daarmee gemoeide milieuprestaties en termijnen.

4)

Wat kunnen we doen om onze uitstoot te compenseren? Welke mogelijkheden zijn er dan? Denk bijvoorbeeld aan compensatie via Trees for all, een organisatie die voor een bepaald bedrag dat is gemoeid met de berekende uitstoot op een bepaald evenement, bomen plant.

En we willen ook stilstaan bij de ingewikkelde afweging die gemaakt kan worden in de discussie 'van wieg tot graf': kan het ook zo zijn dat een bestaande installatie, hoe oud dan ook, uiteindelijk toch minder belastend is voor klimaat en leefomgeving dan vervanging ervan? Mede gezien het zeer beperkte aantal uren dat gebruik wordt gemaakt van de voorstuwingsinstallatie door het Varend Erfgoed. Nader en diepgaand onderzoek op dit punt is gewenst. Daartoe is het allereerst van belang dat we metingen aan de pijp gaan verrichten bij kolen- en diesel gestookte machines en motoren. Hiervoor moeten we op zoek naar hulp.

5)

Klimaatverandering is een belangrijk thema, je kan geen krant openslaan, televisie programma kijken, of de opwarming van de aarde en de uitstoot van vervuilende stoffen staat centraal. Landelijke en gemeentelijke overheden bereiden maatregelen voor die zij kunnen nemen om hier iets aan te doen. De FVEN wil zich daarom hard maken voor het kweken van begrip bij de overheden en bij het grotere publiek dat het reduceren van emissie, laat staan het emissie vrij maken van de VE vloot geen gemakkelijke aangelegenheid is, en dat we streven naar het bereiken van een 'status aparte' in deze discussie.

## Conclusie

Deze argumenten leiden niet tot de conclusie dat het VE buiten schot kan of wil blijven. Wij gaan er allereerst hard aan werken om de overheid te overtuigen van het belang ons te ondersteunen bij het verwerven van een status aparte voor het varend/mobiel erfgoed. Als die status er niet komt, wordt het Varend Erfgoed 'Varend

---

<sup>3</sup> Zie Factsheet Schone diesel in bijlage

<sup>4</sup> Zie Factsheet Schone diesel in bijlage

Sterfgoed' en is het ten dode opgeschreven: stel je voor: een elektrisch aangedreven stoomsleper?

Vervolgens bezien we welke (on)mogelijkheden tot emissie reductie het waard zijn om nader te verkennen. Voor het deel van de VE vloot dat op diesel vaart is de meest voor de hand liggende conclusie: het overgaan op een andere, minder milieubelastende brandstof. Er zijn bevindingen voor handen waaruit blijkt dat andere samenstellingen van diesel brandstof, de emissie belangrijk reduceren.

De FVEN wil samen met de sectoren weg, lucht en rail van de Mobiele Collectie Nederland (MCN) (laten) nagaan of de verwachtingen hierover ook echt opgaan voor in elk geval de op diesel varende VE-vloot en de op benzine rijdende oldtimers. In tweede instantie bij de overheid (FIN) kunnen bedingen dat als de VE-vloot overgaat op een andere (duurdere) brandstof, de belasting die wordt geheven op deze brandstof voor de VE-vloot wordt verlaagd. Deze positieve prikkel door de accijnsverlaging, waarborgt dat de eigenaren van VE ook daadwerkelijk deze schone/synthetische diesel brandstof gaan gebruiken. De FVEN zou dit in een convenant, af te sluiten met OC&W, I&W en het ministerie van Financiën, willen vastleggen.

Last but not least zijn alle eigenaren zeer bereidwillig om de vervuiling die zij veroorzaken als zij naar manifestaties varen om hun Varend Erfgoed schepen aan het publiek te tonen, te compenseren. Bijvoorbeeld door het planten van bomen, door aan organisaties die zich hiermee bezighouden, zoals Trees for all, een bedrag te betalen waarmee een boom geplant kan worden die hun emissie compenseert.

De commissie DVE

April 2022