

Uitstoot en Varend Erfgoed:

1110 boten vulden de enquête in@ : hoe verder?

13 Januari 2022; Hetty Dokter

Van: Commissie Duurzaam Varend Erfgoed (DVE)

Bestemd voor: Behoudsorganisaties, werkgroepen, Scheepspost, websites, nieuwsbrieven, etc.

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) streeft ernaar dat de Varend Erfgoed schepen in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) minder/geen last hebben van allerlei sectorale wetgeving die nadelig is voor hun behoud. Denk bijvoorbeeld aan beleid over emissievrij varen en aan technische eisen zoals het Certificaat van Onderzoek (CvO) waaraan de grotere schepen moeten voldoen. Of aan gemeentes die hun liggelden buitenproportioneel verhogen en aan dure verzekeringspremies. Behoud door gebruik is, net als in het algemene monumentenbeleid, het uitgangspunt en dat betekent: kunnen blijven varen om de schepen aan het publiek te kunnen tonen. En regelgeving moet dit niet onmogelijk maken. Want stel je voor: een stoomsleper die elektrisch aangedreven moet gaan worden? Met het verwijderen van de stoommachine, verdwijnt immers ook de erfgoed status.

In Nederland hebben zo'n 3000 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. Nederland herbergt daarnaast zo'n 350.000 oldtimers, pareltjes van auto's die door enthousiaste bezitters op mooie evenementen het hart van het publiek stelen. Wat hebben deze traditionele voertuigen en vaartuigen gemeen?

Hun belangenbehartigende organisaties, de FVEN en de Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets clubs (FEHAC), nemen beide deel in de Mobiele Collectie Nederland (MCN). Zij vertegenwoordigen daar de sectoren *weg* en *water*, naast de sectoren *rail* en *lucht*. De commissie DVE van de FVEN heeft in 2021 samen met de FEHAC gekeken naar de overeenkomsten en verschillen tussen de twee sectoren. Die overeenkomsten zijn er zeker, de verschillen ook. Overeenkomstig is dat zowel de FEHAC als de FVEN een federatieve structuur hebben, dat hun leden (behoud)organisaties zijn die een bepaald type voertuig (250) of type vaartuig (15) vertegenwoordigen. Het zijn allebei vrijwilligersorganisaties met een vrijwilligersbestuur, een klein ondersteunend bureau en een bescheiden begroting, opgebouwd uit contributies van hun leden. En ze zijn beide onderdeel van het 'mobiele erfgoed', niet opgenomen in de Erfgoedwet, maar wel genoemd als zodanig in de Memorie van Toelichting van die wet.

Verschillen zijn er ook, ondermeer in de bereikte voordelen voor hun leden. Zo heeft de sector *weg* bereikt dat traditionele voertuigen van 50 jaar en ouder niet meer APK gekeurd hoeven te worden, dat ze geen wegenbelasting hoeven te betalen, dat milieuzones niet voor hen gelden en dat hun verzekeringspremie nog even hoog is als in de tijd dat ze nog geen oldtimers waren. Dit geldt niet voor auto's die bedrijfsmatig worden gebruikt.

De FVEN vraagt zich af: hoe hebben ze dit voor elkaar gekregen? Ontheven te worden van de CvO-keuring, van de torenhoge haven- en liggelden, van dure verzekeringspremies en uitgezonderd te zijn van emissie-vrije aandrijving: dit zou zeer welkom zijn. Het zou zonder twijfel bijdragen aan het behoud van de traditionele schepen. Het zou voorkomen dat de kosten voor het onderhoud en in de vaart houden van de schepen te hoog worden waardoor eigenaren niets anders rest dan hun schip naar de sloop te brengen of te verkopen naar, in toenemende mate, het buitenland.

Wij pleiten er samen met de FEHAC voor om in de Erfgoedwet bijvoorbeeld onder artikel 3.11 toe te voegen: "onze minister bevordert een register voor het mobiele erfgoed". Echter zelfs als dat gebeurt, is het zaak ons in te (blijven) spannen om uitgesloten te worden van bedreigende sectorale wet- en regelgeving. Het is belangrijk om samen met weg, water en wellicht ook rail en lucht te streven naar een *'status aparte'* voor het gehele mobiele erfgoed. Bij de behandeling van de Erfgoedwet in 2016 zijn weliswaar moties aangenomen die de regering verzoeken te voorkomen dat er regelgeving komt waardoor het behoud van het mobiele erfgoed wordt bedreigd, maar helaas gaat dit niet vanzelf.

Daarom gaat de FVEN-commissie DVE, gesterkt door wat de sector weg al heeft bereikt, deze status aparte allereerst uitwerken voor het emissiebeleid en op termijn voor de technische regels rond keuringen van (grotere)Varend Erfgoed schepen die in het RVEN staan. Dit doen we uitsluitend voor de plezier- en ideële vaart. Net als bij de FEHAC kan deze status aparte immers niet gelden voor schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt, dat zou concurrentievervalsing zijn.

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 de soort en hoeveelheid brandstof die zij met hun boot gemiddeld per jaar gebruiken. We zijn zeer verheugd dat deze enquête is ingevuld voor maar liefst *1110 schepen!* Dank daarvoor aan alle aangesloten behoudsorganisaties en hun leden ☺ die zich hiervoor hard hebben gemaakt. We gaan vervolgens, samen met deskundigen, de uitstoot berekenen en vergelijken met die van bijvoorbeeld de beroepsvaart. Ook gaan we aangeven of en hoe we die uitstoot kunnen compenseren via bijvoorbeeld 'Trees for all' of het stimuleren van het gebruik van schone synthetische brandstoffen. Over onze vervolgstappen en resultaten berichten we u zo spoedig mogelijk.

Heeft u in de tussentijd interessante informatie voor ons (uw gemeente wil vervuilende schepen weigeren, u heeft belangrijke informatie over hoe uw motor reageert op GTL of HVO) of heeft u kennis/contacten die we goed kunnen gebruiken en/of wilt u deelnemen aan onze commissie DVE: mail s.v.p. de voorzitter: Hans van Nispen: h.v.nispen@fven.nl.