



Ingezonden brief aan Spiegel der Zeilvaart, als reactie op de tegendraadse column Pharos van augustus 2024.

Idealisme of eigenbelang?

In Spiegel der Zeilvaart van augustus lazen we een column die doet wat ie moet doen: prikkelen. De schrijver is boos op particuliere eigenaren van varend erfgoed zoals sleepboten, voormalige bedrijfsvaartuigen, reddingboten e.d. omdat ze pleiten voor een speciale positie om hun erfgoed zichtbaar te houden. Schrijver noemt dit puur eigenbelang, daarbij verwijzend naar de activiteiten van het Platform Duurzaam Varend Erfgoed <https://pdve.nl>
Wij willen daar graag op reageren.

Is het idealisme of eigenbelang, dat varen met oude bootjes? Net als bij oldtimer auto's en rijksmonumenten en ook bij natuurmonumenten. Wat drijft de mensen (particulieren) die rijden in oldtimers of die wonen in een oud huis of die hun natuurgebied openstellen voor het publiek? Gaat dit om eigenbelang of is het idealisme. Eigen belang kun je breed uitleggen. Rijden in een klassieke auto, wonen in een rijksmonument en ook het varen met erfgoedschepen met 50 tot 100 jaar oude motoren draagt bij aan je identiteit. Je laat zien dat je hecht aan klassieke waarden zoals ambacht en vormgeving. Maar één ding is zeker, het onderhoud van die oude dingen is aanzienlijk duurder dan het onderhoud van een nieuwe auto, een nieuw huis of een nieuwe motorboot of jacht. Dat de overheid helpt om de geschiedenis zichtbaar te houden is niet raar, het is een publiek belang. Vele steden doen iets extra om erfgoed schepen te laten zien in hun havens en vaarwegen. Maar duurzaamheid komt met nieuwe uitdagingen.

Vele steden en gemeenten nemen maatregelen om de lucht schoner te maken en klimaatverandering te beperken. We zien milieuzones verschijnen en er komen steeds meer verplichtingen om over te schakelen op duurzame energie. Voor oldtimers en rijksmonumenten en ook voor varend erfgoed is dat niet zo gemakkelijk. We zitten in een overgangsfase. Iedere partij doet zijn best de goede wegen te vinden. Innovatie en experimenteren en stap voor stap reglementeren is daarbij de weg.

Bij varend erfgoed gaat het vooral om de brandstoffen. Een stoomschip met kolen als brandstof kun je niet klimaatneutraal laten varen. Maar daarvan zijn er maar zo weinig dat een uitzonderingspositie wellicht mogelijk is. Het grote probleem zit bij de schepen die varen met 50 tot 100 jaar oude motoren op diesel. Die kun je niet op batterijen laten varen zonder de essentie van het erfgoed te vernietigen. De eerste stap bij dieselmotoren is overschakelen op GTL. Dat geeft al veel minder luchtverontreiniging, maar produceert nog steeds veel CO-2. GTL is niet goed voor het klimaat. De tweede

stap is biodiesel. De hoeveelheid CO-2 die daarbij vrijkomt is gelijk aan wat de planten in eerdere jaren hebben opgenomen uit lucht. Dit is al veel minder slecht voor het klimaat dan GTL. Maar als alle auto's op biodiesel gaan rijden en ook elektriciteit wordt opgewekt met biodiesel vraagt dat zoveel planten dat het ten koste gaat van de voedselvoorziening en de natuur. Dat wil niemand.

Gelukkig is door de ruime toegankelijkheid en lage kosten van zon- en windenergie en batterijen steeds minder behoefte aan biobrandstoffen. De dreiging van te veel gebruik is veel en veel kleiner geworden. Biobrandstoffen komen nu vooral in beeld voor de kleine gebruikers en sectoren die beslist niet op elektrisch kunnen. Biobrandstoffen worden ook schoner. Zo is er nu HVO. Dat is met waterstof bewerkte plantaardige olie (Hydrotreated Vegetable Oil). Onderzoek laat zien dat de oude motoren het goed kunnen verdragen (onderzoek van het Platform Duurzaam Varend Erfgoed). En, hier gaat het om, door de plantaardige herkomst produceert HVO-100 netto 90 % minder CO-2 dan gangbare diesel, zie de publicaties van de Rijksoverheid, Milieucentraal en andere instellingen <https://www.co2emissiefactoren.nl>

Ons platform wil ervoor zorgen dat varend erfgoed met de historische motoren kan blijven varen en aan het publiek kan worden getoond. Vanuit het platform vindt overleg plaats met gemeenten en met de rijksoverheid. Voor oldtimer auto's en voor rijksmonumenten is er vrij veel geregeld. Voor varende monumenten moeten we nog zoeken naar passende regels. Voor dieselmotoren lijkt het gebruik van HVO de beste weg. Op langere termijn, zeg over 30 jaar kunnen we onze klassieke motoren waarschijnlijk laten draaien op synthetische diesel. Dat is diesel gemaakt van CO-2 dat wordt gevangen uit de lucht en waarvan de C vervolgens door zon- en windenergie wordt verbonden aan de H van water; daarmee krijg je koolwaterstof moleculen geschikt voor auto's, vliegtuigen en ook voor oude dieselmotoren.

Is dit alles nu eigenbelang of idealisme. Ik zou zeggen het is een gezonde mix. Werken met 50 tot 100 jaar oude motoren en varen met historische schepen geeft plezier, voor de eigenaar én voor de toeschouwer. Dat laatste maakten we deze zomer weer ruimschoots mee door de vele duimpjes die bij langsvaren omhooggingen vanaf de wal en minder klassieke bootjes.

Het Platform Duurzaam Varend Erfgoed (PDVE) is ontstaan vanuit de FVEN. Op de website vind je nadere informatie over onderzoek en ervaringen met brandstoffen en duurzaamheid <https://pdve.nl>

Met vriendelijke groet,
Hans van Nispen
Voorzitter Platform Duurzaam Varend Erfgoed
h.van.nispen@fven.nl