



Toelichting op aanvraag van subsidie voor het maken en promoten van de documentaire over Duurzaamheid en Varend Erfgoed.

Inhoud:

1. Varend Erfgoed
2. Erfgoed en duurzaamheid
3. Waarom een documentaire
4. Draaiboek
5. Professionele documentairemaker
6. Verspreiding
7. Ter illustratie, foto's van drie evenementen
8. Bijlage: strategie duurzame brandstoffen.

1. Varend erfgoed.

Nederland heeft meer varend erfgoed dan vele andere landen en we zijn er trots op. Het is onderdeel van onze nationale identiteit. Het heet erfgoed wanneer de schepen ouder zijn dan 50 jaar; velen zijn 100 jaar en ouder. Denk daarbij aan stoomsleepboten en de kleinere sleepboten, meestal met dieselmotor, aan bedrijfsvaartuigen zoals clippers en aken en denk aan de rond- en platbodems, lemmeraken en botters. Iedere type erfgoedboot heeft een eigen behoudsorganisatie met een register en keurmeesters. De behoudsorganisaties werken samen onder de koepel Federatie Varend Erfgoed Nederland (<https://www.fven.nl/rven-register/>), die ook de centrale registratie beheert met in totaal 6000 schepen. Deze koepel en de specifieke behoudsorganisaties organiseren vlootschouwen in het hele land, vaak op verzoek en met steun van de steden die een varend verleden graag levend willen houden. Denk hierbij aan evenementen in Dordrecht, Zwartsluis, Vianen, Hoorn en Enkhuizen, Spakenburg, Elburg en Harderwijk, Workum en Den Helder. Sail Amsterdam is het grootste varend erfgoed evenement. Het gaat alleen al in Nederland om meer dan 40 jaarlijks evenementen, waarbij per evenement vaak duizenden mensen komen kijken.

2. Erfgoed en duurzaamheid

Verduurzamen van monumenten is niet eenvoudig. Dat weten we van gebouwen en woningen die als rijks- of gemeentelijk monument staan geregistreerd. Wil de uitstraling van het monument behouden blijven dan kunnen er niet zomaar zonnepanelen op de daken gelegd worden. Ook isoleren is een klus die vaak lastig is en kostbaar is. Monumenten vragen een speciale aanpak met vaak specifieke oplossingen. Het is vaak ook wat duurder dan het verduurzamen van een gewoon gebouw of woning. De overheid met de organisatie Monumenten.nl (voorheen Monumentenzorg) geeft extra aandacht met handleidingen en subsidies voor de verduurzaming. Voor varend erfgoed is net zo goed aandacht nodig, maar de overheid heeft geen organisaties die zich hiermee bezighouden. Het zijn de eigenaren van erfgoed schepen die zichzelf hebben georganiseerd in behoudsorganisaties die weer samen

een koepel vormen, de FVEN. Vanuit die koepel en de verschillende behoudsorganisaties (ieder type schip heeft een eigen behoudsorganisatie) is enkele jaren geleden een specifieke organisatie opgericht het: Platform Duurzaam Varend Erfgoed (PDVE). Dit platform bundelt de kennis die er is over verduurzamen en doet onderzoek onder de leden: wat werkt en wat werkt niet of minder goed. Het platform kwam tot de conclusie dat het gebruik van dieselbrandstoffen één van de belangrijkste punten van aandacht is vanwege de luchtverontreiniging en de CO-2 uitstoot die hiermee gepaard gaat. Verreweg het grootste deel van de erfgoed vloot heeft een dieselmotor aan boord, vaak zijn het motoren van 50 tot 100 jaar oud. Zeilschepen van de erfgoed vloot zoals de vele platbodems hebben een voorsprong richting duurzaamheid, ze varen immers vooral op windkracht. Maar ook zij hebben een motor. Zo ook de zeilende bedrijfsvaartuigen. De grotere uitdaging zit bij de grote en kleine sleepboten en sommige specifieke schepen zoals erfgoed reddingboten, vaak schepen waarbij de motor zelf een essentieel deel van het erfgoed is. Door het Platform is een strategie ontwikkeld en gepubliceerd in de Spiegel der Zeilvaart over de wijze waarop de erfgoed schepen stap voor stap naar duurzame brandstof kunnen overschakelen. Deze strategie notitie is toegevoegd als bijlage aan dit document.

Overigens hebben niet alleen erfgoed schepen de grote uitdaging van verduurzamen. Alle grote schepen van de beroepsvaart, de binnenvaart en de zeevaart hebben dezelfde vragen over verduurzamen. Ook daar is de brandstof de meest moeilijke factor om te verduurzamen. De oplossingen die nu getest worden in de erfgoedsector zoals het gebruik van “Hydrotreated Vegetable Oil “ (HVO) kunnen katalyserend werken in de discussie over verduurzaming van de beroepsvaart.

3. Waarom een documentaire.

Het platform heeft afgelopen jaren systematisch veld-onderzoek gedaan naar brandstoffen met minimale milieubelasting en CO-2 uitstoot. Er is onderzoek gedaan naar de ervaring van 900 gebruikers van verschillende brandstoffen en er is overleg gevoerd met deskundigen van onder meer TNO. De resultaten van dit onderzoek zijn voor nagenoeg alle erfgoed eigenaren van belang. En daarmee ook voor de omgeving van de erfgoedschepen zoals havenbedrijven, milieumedewerkers van historische steden en gemeenten en voor de liefhebbers van varend erfgoed op de kade. Het platform wil de kennis en de verzamelde ervaring graag delen met deze doelgroepen. We willen dit doen met de schippers en eigenaren van de erfgoed schepen, in hun eigen biotoop. De ervaringen die zij naar voren brengen werken beter als promotie dan andere vormen van communicatie. We willen het erfgoed tonen en laten zien wat erbij komt kijken voor de schepen en hun eigenaren om blijvend te varen en blijvend zichtbaar te zijn voor het brede publiek. Met de documentaire willen we een groot publiek bereiken. Wij denken dat een documentaire die een sfeervol en betrokken beeld geeft van varend erfgoed en schippers een effectief middel is om kennis over het verduurzamen van erfgoed te verspreiden en vraagstukken waar schippers mee worstelen bespreekbaar en oplosbaar te maken, ook de soms tegenstrijdige eisen die daarbij spelen.

4. Draaiboek hoe stellen wij ons de documentaire voor?

Wij hebben een zeer voorlopig draaiboek in ons hoofd. Wij denken aan een inleiding met enigszins nostalgische beelden van schepen, schippers bezig met varen of onderhoud in historische steden en vaarwegen (geploeter en vakmanschap in een mooie omgeving).

Dan een scène over het belang van verduurzamen. Voor elk type schip ligt dat in de praktijk anders (denk aan zeilschepen met een elektrische hulpmotor en aan sleepboten met “schone” brandstoffen).

Vervolgens 4 a 5 scènes met schepen en gesprekken, waarin de meest authentieke schippers aan het woord komen over verduurzaming van hun schip en waarin de meest karakteristieke schepen varend in beeld komen. Ook de diversiteit willen we hierin laten zien, in schippers in schepen en in omgeving.

Daarna een scene met beelden van vele erfgoed schepen en hun omgeving liggend en varend waarin we de zaak weer breder trekken en een aantal algemene statements maken en afsluiten.

Het doel van de documentaire is: laten zien dat varen met erfgoedschepen iets moois is voor zowel de schippers als voor de mee varenden en de toeschouwers aan de wal. Dat erfgoedschepen een belangrijke plaats innemen in onze beelden van historische steden, zeeën, meren, rivieren en kanalen. Dat verduurzamen een must is. En dat er oplossingen zijn die werken.

5. Professionele documentairemaker.

Helaas zijn de leden van het platform geen scenarioschrijvers en geen documentairemakers. Bovenstaande schets moet daarom gezien worden als het begin van het gesprek met een professionele documentairemaker. We hebben verschillende partijen en deskundigen benaderd voor advies. Uiteindelijk hebben we drie professionele documentairemakers gevraagd om een offerte uit te brengen. In die offerte wordt ook gevraagd om samen met de leden-deskundigen van het platform het hele draaiboek en script te ontwikkelen.

Door het platform zullen de te filmen schepen en schippers worden geselecteerd en benaderd. We willen zoveel mogelijk recht doen aan de diversiteit van schepen en schippers. De leden van het platform kennen de besturen van de verschillende behoudsorganisatie vaak persoonlijk. Via de bestaande netwerken zullen de te filmen schepen en schippers gemakkelijk gevonden kunnen worden. Onze ervaring is dat schippers graag zullen meewerken.

6. Verspreiding en promotie.

Sail 2025. We willen de documentaire lanceren op Sail 2025 in Amsterdam. Daar worden zo'n 2 miljoen toeschouwers verwacht. Het hele Sail evenement staat dit jaar in het teken van duurzaamheid. De Sail organisatie werkt van harte mee om deze documentaire een zichtbare plek te geven. We zullen de documentaire op een grote muur buiten projecteren en op een aantal voorlichtingsplekken tonen zodat het voor bezoekers bijna niet te missen is.

Jaarlijkse vlootschouw evenementen. De behoudsorganisatie en de Federatie Varend Erfgoed Nederland nemen met hun leden deel aan ruim 40 vlootschouwen per jaar. Iedere lokale evenementenorganisatie heeft een bestuur, waarvan er vaak meerdere mensen in ons netwerk zitten en dat van de FVEN. Ieder evenement kent een aantal momenten waarin

de schippers en het publiek elkaar kunnen ontmoeten. Zo'n gelegenheid is bij uitstek geschikt om een filmpje van 12 minuten te vertonen met inhoudelijke informatie en mooie herkenbare beelden. Wij streven ernaar het filmpje op 40 plaatsen per jaar te kunnen vertonen.

Museum Havens en motoren musea. De federatie en ook het platform heeft goede contacten met de meeste museumhavens en motoren musea in Nederland. Bekende museumhavens zijn die in Den Helder, Vreeswijk, Dordrecht, Amsterdam, Rotterdam, Zutphen, Woudrichem. (Scheeps) motoren musea zijn er in Amsterdam het Kromhoutmuseum, Papendrecht Stichting Historische Verbrandingsmotoren, Sint Jacobi Parochie het Meijer Motoren Museum, etc.

De documentaire zal actief onder de aandacht van deze en andere musea worden gebracht. De film zal daar naar verwachting worden ingepast in het voorlichting en expositie programma. Verschillende musea hebben al interesse getoond. De promotie wordt door het platform gedaan, er zijn voor de ontvangende organisatie geen kosten aan verbonden.

Tijdschriften, nieuwsbrieven en websites en sociale media. Ieder behoudsorganisatie heeft een eigen website, vaak een eigen nieuwsbrief en een Facebook of Instagram pagina. Ook zijn er algemene websites met wekelijks nieuws zoals De Schuttevaar en de Scheepspost. Een belangrijk tijdschrift is de Spiegel der Zeilvaart. Deze websites, nieuwsbrieven en tijdschriften zullen alle geïnformeerd door het platform worden over het bestaan van de documentaire. Zij zullen de film kunnen downloaden en in eigen beheer verspreiden. Ze mogen niet knippen in de film of de beelden gebruiken in andere films, daar geldt het (film)auteursrecht.

7. Ter illustratie, enkele foto's van evenementen.

Hieronder nog een aantal plaatjes van evenementen en de wijze waarop die in de media naar voren komen.





Erfgoedhaven Haringvliet. De vereniging houdt een erfgoedtour met honderden historische schepen, dwars door Nederland. De schepen liggen van 24 juli t/m 26 juli 2024 in de haven van Rotterdam. Foto: Arjen Jan Stada

Vereniging Historisch Bedrijfsvaartuig komt met erfgoedtour ook naar Rotterdam

9 juli 2024, 12:51 Algemeen 1.464 keer gelezen

Varend erfgoed doet Enkhuizen aan

 Corry Blok-Plas

Als onderdeel van een tocht door geheel Nederland ligt de vloot op 31 juli en 1 augustus 2024 afgemeerd in Enkhuizen.



Afgemeerd in de oude haven

8. Bijlage:

Strategie Platform Duurzaam Varend Erfgoed (PDVE)

Eerder gepubliceerd in de Spiegel der Zeilvaart 2024.

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 CO₂. GTL is niet goed voor het klimaat. De tweede stap is biodiesel. De hoeveelheid CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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.

Platform Duurzaam Varend Erfgoed,
<https://pdve.nl>