

Meer dan klimaatbeleid...

Advies van redacteuren van Tijdschrift Vervoerswetenschap aan de kabinet-formerende partijen over verkeer- en vervoersbeleid.

Bart Kuipers¹

Op dit moment onderhandelen VVD, D66, CDA en Groen Links om te komen tot een nieuw kabinet. Op het CDA na hebben deze partijen hun verkiezingsprogramma laten doorrekenen door het Planbureau voor de Leefomgeving. Uit dit overzicht wordt meteen duidelijk dat sprake is van grote verschillen in de verschillende maatregelenpakketten gericht op mobiliteit en bereikbaarheid tussen enerzijds de VVD en anderzijds D66 en Groen Links, vooral de kilometer- en congestieheffingen en vermindering van investeringen in weginfrastructuur die beide 'progressieve' partijen voorstellen, en het afwezig zijn van prijsbeleid bij de VVD en juist sterke investeringen in weginfrastructuur bij de VVD zijn confronterend. Het onlangs gepresenteerde discussiestuk 'Prijsbeleid op de weg' op de website van Vervoerswetenschap gaat uitgebreid op het belang van dit prijsbeleid in. De uitkomst van de onderhandelingen zijn daarom spannend te noemen want indien Groen Links mogelijk door het 'motorblok' wordt vervangen door de ChristenUnie is nog steeds sprake van een partij met een kilometerheffing voor bestel- en vrachtauto's in haar programma, evenals een congestieheffing.

Het advies dat ik naar voren wil brengen gaat echter over een geheel ander thema, namelijk de binnenvaart. Onder anderen VVD en ChristenUnie pleiten expliciet voor een verschuiving van goederenvervoer via de weg naar de binnenvaart. Maar meer binnenvaart is niet per definitie goed nieuws. Er zijn twee sterk negatieve milieueffecten verbonden aan de binnenvaart. Enerzijds het 'varend ontgassen', een praktijk waarbij binnenvaartschepen kleine hoeveelheden vloeibaar en dampvormig product dat achterblijft in ladingtanks na het lossen in de atmosfeer uitstoten om contaminatie bij vervolglading te voorkomen. Met producten als benzeen is dit ontgassen van de ladingtanks schadelijk voor mens en milieu indien het varend wordt uitgevoerd in plaats van door toepassing van een ontgassingsinstallatie. De provincie Zuid-Holland heeft een verbod op het ontgassen in de provincie ingesteld. Enkele andere provincies hebben dit verbod inmiddels ook ingesteld of bereiden zich voor op een dergelijk verbod. Slechts de VVD besteedt aandacht aan varend ontgassen en wil dit zo spoedig mogelijk landelijk verbieden. 'Varend ontgassen' zie ik als een

¹ Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus UPT, E: bkuipers@ese.eur.nl

milieuschandaal dat zo snel mogelijk nationaal, maar nog liever internationaal verboden moet worden.

Ten tweede pleiten SP, ChristenUnie en D66 actief voor het aanjagen van de verduurzaming en verschoning van de binnenvaart. Ondanks het omvangrijke nieuwbouwprogramma in de binnenvaart bestaat 19% van de vloot nog uit schepen die zijn gebouwd in de periode 1880-1930 en het grootste deel van de vloot, 43%, is gebouwd in de periode 1951-1980. Veel van deze schepen hebben nog oude motoren aan boord en produceren met deze dieselmotoren veel roet. Daar waar de meeste grote steden inmiddels milieuzones hebben ingesteld om vrachtauto's te weren en oude personenauto's eveneens uit de bebouwde kom worden geweerd, is een dergelijke milieuzone voor de binnenvaart nog niet ingesteld door grote steden als Rotterdam of Nijmegen, waar veel binnenvaart door de bebouwde kom vaart. Dit is relevant omdat langs de oevers van de Maas of de Schie veel Rotterdammers met een kwetsbaar profiel wonen in termen van inkomen en gezondheid. Juist door blootstelling aan het roet van de binnenvaart neemt het gezondheidsrisico voor deze groepen verder toe. Het is daarom van groot belang dat de verschoning van de binnenvaart prioriteit krijgt. ChristenUnie doet concrete aanbevelingen in het verkiezingsprogramma voor de schonere binnenvaart, gericht op het bevorderen van dual fuel motoren, de stimulering van dieselektrische en hybride schepen en het verplicht varen op de elektromotor binnen havengebieden (dit zou liever nog binnen stedelijke gebieden moeten gebeuren). Ook D66 geeft hier aandacht aan, maar de SP—niet in zicht aan de onderhandelingstafel—heeft verreweg het meest ambitieuze programma gericht op de vergroening van de binnenvaart met een investeringspakket van 2,3 miljard euro. Want deze vergroening kost veel geld, met name het vervangen van de oude vervuilende motoren door (bio) LNG of elektrisch is zeer kostbaar en is door de lage marges in de sector, de lage olieprijs en de nog na-ijlende gevolgen van de crisis vrijwel niet haalbaar zonder een sterk, stimulerend beleid—vooral in financieel-economische zin.

Waarde kabinet-formerende partijen; duurzaam goederenvervoerbeleid is meer dan klimaatbeleid. Twee hete hangijzers in het goederenvervoer per binnenvaart met significante gezondheidseffecten vragen eveneens om prioriteit aan de onderhandelingstafel!