



Aan: de Vaste Kamercommissie voor I en M
Van: Roland Kortenhorst, namens Koninklijke BLN-Schuttevaer
Betreft: voorbereidingsnotitie Ronde Tafel Gesprek **BEPRIJZING BINNENVAART**, te houden 30 November 2016

=====

CO2-REDUCTIE; OPLOSSEN FILE-CONGESTIE.....

..... PUT YOUR MONEY (EN JE AMBTENAREN...) WHERE YOUR MOUTH IS !!

We hebben een probleem.... Maar we kunnen het prima oplossen !

Nederland heeft een probleem. Een oud én nieuw probleem tegelijk. Het oude probleem is: het verkeer loopt steeds meer vast, en wordt – als we niet uitkijken – dé factor die onze zich herstellende economie doet vastlopen als een fiets die in rul zand belandt.

Het NIEUWE probleem daarbij is, anders dan in decennia hiervoor, we geen geld, en op veel plekken ook geen ruimte, meer hebben om ongelimiteerd de wegcapaciteit te gaan vergroten. Er moet dus iets anders bedacht gaan worden.

Nederland heeft een uitdaging. Een enorme uitdaging: we hebben een enórm opgave om de CO2-uitstoot drastisch te gaan verlagen. Dat is in de eerste plaats een technologische uitdaging. Binnen alle technieken waarbij CO2 wordt uitgestoten. Maar het is ook een uitdaging om de “mix” aan CO2-uitstotende vervoersmodaliteiten “meer CO2 gunstig” te maken. Dit vraagt echter ook weer: hier moet op een vernieuwende manier nagedacht gaan worden.

Als BINNENVAART zijn we in béide thema’s een potentieel uitwerst waardevolle rol. Zowel in file-reductie, als in (vergaande....) CO2-reductie kunnen we twee vliegen in één klap slaan.

Dit vraagt om een actief beleid van de overheid:

- ➔ Er is een om-denken nodig, op álle niveaus: niet meer vanuit modaliteiten, maar vanuit de vervoersvraag
- ➔ “.... Put your money where your mouth is....

Prijzen van Vervoer en CO2

VERVOER is een markt-activiteit, een private markt activiteit. Wat BLN betreft is dat ook prima, en moeten we daar niet van af. Binnen de prijs van vervoer is vooral de koude kostprijs van de vervoersdaad bepalend: (sterk versimpeld: de prijs van personeel + organisatie + energie + afschrijving + onderhoud). De energiekosten (brandstof) van het vervoer is 100 % onderdeel van die kostprijs.

Elementen als: de “maatschappelijke prijs” voor file-effecten op de economie en welzijn, of de “maatschappelijke prijs” van CO2-uitstoot (of juist het willen vermínderen daarvan) is geen onderdeel van die kostprijs. Alleen het prijseffect van minder brandstofkosten komt terug in de kostprijs. De twee maatschappelijke meerwaarden worden hierdoor nauwelijks gestimuleerd door het kostprijs-effect ervan.

Voor en rondom de binnenvaart spelen een aantal thema’s die deze maatschappelijke méérwaarden sterk positief raken, maar op kostprijs alléén er niet gaan komen. Hier ligt een rol voor de overheid.

Politiek: thema's waarin u kunt acteren, nu én in een volgend kabinet !

1. Vergroening Nederlandse Binnenvaartvloot

Per petitie heeft onze sector, samen met de Maritieme maakindustrie, een plan gepresenteerd dat vervoer over water nog eens zo'n 50 % CO₂-armer, en nog veel méér NO_x- en fijnstof armer kan maken. Dit plan komt niet van de grond als het terug moet worden betaald uit alleen de effecten op brandstof- en onderhoudskosten. De drempel voor de binnenvaartonderneming blijft te hoog: er blijft een onrendabele top die niet door de vervoersprijzen wordt terugverdiend. Een effectief overheidsbeleid (subsidie die deze onrendabele top elimineert, zoals ook met Wind-op Zee-energie gewerkt heeft) doorbreekt dit. De maatschappelijke kostprijs "per bespaarde ton aan CO₂" is waarschijnlijk een van de laagste binnen alle mogelijkheden van CO₂-besparing !

2. Kennis-infrastructuur in stand houden

Veel van de kennis in de vergroeningsagenda (luchtsmering, nieuwe voortstuwingssystemen, CoVaDem etc.) kon ontwikkeld worden doordat we in onze Nederlandse kennis-instellingen, zoals MARIN en EICB, de kennis-basis hebben die veelal fundamenteel is voor de betrokken innovaties.

De Binnenvaart maakt zich zorgen over het toenemende verschil in behandeling/ financiering van de Nederlandse instituten ten opzichte van de buitenlandse instituten. Ook in kennisbehoud is een deugdelijk Europees Level Playing Field een eerste vereiste. Die is nu afwezig; een volgend kabinet dient deze te herstellen! Er moet meer geld naar R&D en toegepast onderzoek op mobiliteitsgebied. Inzet op IT en een gezonde kennis-infrastructuur zijn voorwaarden voor slimmere en schonere logistiek!

3. CoVaDem; Continue vaarweg dieptemeting

Al meermalen is dit onderwerp in de politiek aan de orde gebracht, thans ligt er een lovenswaardig amendement voor. Een systeem dat door de overheid over het kritische punt heen geduwd moet worden, waarna het: - voor de overheid een flinke kostenbesparing oplevert in vaarweg onderhoud - voor zich abonnerende schippers, bij laag water, een 10 % betere belading toelaat, en - voor de samenleving dus een 10 % CO₂-verlaging op het betreffende vervoer.

4. INTEGRAAL DENKEN: DE GROOTSTE SLEUTEL

De binnenvaart ziet bovenstaande drie actielijnen als zeer belangrijk, en ook direct uitvoerbaar. Maar er is iets anders dat de essentie van de titel van deze notitie het meeste kracht en voeding kan geven:

OMDENKEN IN NEDERLAND !

Eén standaard 110 m binnenschip neemt 200 containers mee. Wie de vrachtwagens in de file op de A15 ziet, met pal daar naast een Merwede waar nog 7 x zo veel schepen kunnen varen dan nu móet zich wel afvragen: "Hebben we in Nederland wel goed nagedacht over hoe we lading gaan transporteren? Is marktprijs het enige dat bepaalt?"

Een binnenschip stoot daarbij dan ook nog eens de helft van de CO₂ uit per ton kilometer (en mét ons vergroeningsplan: nóg eens een stuk minder....). "Denken we in Nederland wel goed na over hoe we de nationale vervoersvraag zo CO₂-arm mogelijk krijgen...?"

Focus dus op multimodaal! De kracht van de oplossingen zit vaak in de logistieke combinatie. Zoals Bavaria: over de weg naar de binnenvaartterminal in Veghel, dan per binnenschip naar de Maasvlakte, en van daaruit met de trein naar Milaan. De vervoersvraag centraal stellen en die slim, file-verminderend en CO₂-arm invullen. Verladingsdaarop aanspreken en stimuleren, en de Nederlandse kaart dáár geschikt voor maken. Meer vervoer over water, letterlijk, toegankelijker maken houdt Nederland in beweging en maakt Nederland schoner.

OMDENKEN moet de grote sleutel worden. Komend kabinet: organiseer je beleidsapparaat en -denken NIET geconstrueerd per separate vervoersvorm, maar integraal vanuit de vervoersvraag. Laar dáár de CO₂- en kosten-optimale balans leidend zijn. Dat gaat miljarden besparen, aan Euro's én aan CO₂-uitstoot !