



# 'Geef burgers een stikstof-kilometerquotum'

**'Leg burgers ook een quotum op. Dat ze bijvoorbeeld niet meer 20.000, maar 10.000 kilometer per jaar mogen autorijden.' Dat opperde hoogleraar Wim de Vries laatst, bijna terloops, in een interview over de stikstofcrisis. Goed idee?**

Tekst Marieke Enter • Illustratie Shutterstock

De overheid schrijft het stikstofprobleem te eenzijdig op het conto van de landbouw, klaagt de agrarische sector. De boeren krijgen op dit punt bijval van in ieder geval twee Wageningse spraakmakers in het stikstofdebat: hoogleraar Wim de Vries (Integrale stikstofeffectanalyse) en de 'stikstof-dissidente' emeritus hoogleraar Han Lindeboom (Aquatiscche Ecologie). Ze zijn het grondig oneens met elkaar over aard en oplossingen van de stikstofcrisis, maar op dit punt blijken ze opvallend eensgezind. In een recent dubbelinterview (zie kader) opperde De Vries burgers een kilometerquotum op te leggen, al was het maar uit solidariteit. *Resource* belde een rondje: verdient dat idee navolging?



**Tom Kisters**  
onderzoeker bij Wageningen  
Economic Research

'Als gedragseconoom snap ik de gedachte, maar uit praktisch oogpunt is zo'n quotum waarschijnlijk moeilijk haalbaar. Hoe moet het administratief werken? En wat kost het wel niet om te handhaven? De vervelende neveneffecten zie ik ook al voor me: mensen die ver van hun werk wonen en die in december dan niet meer hun familieleden elders in het land kunnen bezoeken, omdat hun kilometers 'op' zijn aan woon-werkverkeer. En

sowieso zijn boeren natuurlijk ook burgers; zo'n kilometerquotum komt ook bij hen terecht.

Dat neemt niet weg dat het als signaal naar de boeren wel goed zou zijn. Iedereen moet zijn steentje bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem – ook de burger. Maar al springt dat niet altijd direct in het oog, burgers doen dat eigenlijk sowieso al. Benzine en energie worden normaliter door accijnzen extra belast. Met de tijdelijke verlaging kiest de overheid er nu feitelijk voor om die *incentives* te verminderen. Als ze te zijner tijd weer genormaliseerd worden, zou de overheid er een extra opslag over kunnen heffen – en die oormerken voor de stikstofkwestie, om ook de bijdrage van de burger duidelijker te *framen*. Symboliek is belangrijk, maar wat mij betreft beperkt Nederland zich niet tot maatregelen waarvan het effect vooral symbolisch is.'



**Mayra van der Vrande**  
masterstudent Biologie en  
voorzitter van een autoluwe  
campus

'Het gedrag van burgers lijkt amper ter discussie lijkt te staan in de stikstofkwestie: natuúrlijk gaan we op vliegvakantie, natuúrlijk pakken we de auto. Het is hoog tijd dat ook burgers de beperkingen voelen van het stikstofoverschot en hun gedrag aanpassen. Zelf zou ik zo'n gedragsverandering liever op andere manieren uitlokken dan met een kilometerquotum, want dat heeft iets bestrafends. Geef mensen liever stikstofarme alternatieven die zó aantrekkelijk zijn dat ze er zelf voor kiezen. Mij stoort het

‘Boeren zijn ook burgers; zo’n kilometerquotum komt ook bij hen terecht’

bijvoorbeeld hoe de campus is ingericht: veel te autovriendelijk. Voor voetgangers en fietsers tussen de Mansholtlaan en Gaia/Lumen kan er geen fatsoenlijk pad vanaf, maar het wemelt wel overal van de (gratis) parkeerplaatsen. Zo krijgen we mensen niet uit hun heilige koe! Net zo idioot vind ik dat door heel Nederland nog steeds miljoenen euro’s gemeenschapsgeld worden uitgetrokken om wegen te verbreden, terwijl we weten dat er een levensgroot stikstofprobleem is. We moeten ons met z’n allen bewust worden van onze impact en ernaar handelen.’



### Joost Rijk

bedrijfsleider Boerderij van de Toekomst

‘De autostapel halveren lijkt mij een prima idee – of in ieder geval de kilometers die ermee gemaakt worden. Dat zou de beleving bij de boeren goed doen, want de landbouw wordt onevenredig zwaar aangepakt rond het stikstofoverschot. Je kunt je afvragen of de agrarische sector wezenlijk geholpen is met zo’n quotum. Een paar cent bovenop de prijs van zuivel, groenten of vlees doet waarschijnlijk meer voor de sector om het stikstofprobleem het hoofd te bieden. Tenminste,

als dat geld terecht komt bij boeren die er hun bedrijfsvoering mee verduurzamen en het niet aan strijkstokken blijft hangen of in diepe zakken verdwijnt. Helaas acht ik de kans klein dat de consument bereid is meer te betalen. Prijsverhogingen liggen altijd lastig, laat staan nu de inflatie hoog is. Toch ligt daar uiteindelijk wel de oplossing, denk ik. Ongezond,



niet duurzaam geproduceerd voedsel is nu te goedkoop. De overheid wordt al jaren opgeroepen daar iets te doen, bijvoorbeeld via een suiker- of vleestaks of de btw-verlaging op groenten en fruit. Verklein het prijsverschil met voedsel dat wel gezond en duurzaam geproduceerd is. En tot die tijd: halveer de autostapel en sluit Schiphol, dan verdelen we de pijn tenminste eerlijk.’ ■

### Quotum-context

Uit het dubbelinterview met Wim de Vries en Han Lindeboom, in het *Reformatisch Dagblad* van 10 september jongstleden:

Lindeboom: ‘De overheid maakt nu de gigantische fout dat ze er andere sectoren niet bij betreft. Boeren krijgen een enorme opgave voor de kiezen, terwijl andere uitstoters nog niet zijn aangepakt. Ik vind dat ook de industrie, de luchtvaart en het verkeer de uitstoot moeten halveren. Dan dringen de plannen eens door.’

De Vries: ‘Hartelijk met je eens, Han. Wij zitten wetenschappelijk niet op één lijn, maar zijn het over veel praktische zaken wel met elkaar eens. Alleen al vanuit solidariteit zouden ook andere sectoren moeten bijdragen. Dan gaat ook de burgerbevolking voelen wat het betekent als de uitstoot van stikstofoxiden door wegverkeer tegen 2030 moet halveren. Ik ben er niet van overtuigd dat dit lukt met technologie. Dus moet je iedere burger een quotum opleggen. Hij of zij mag bijvoorbeeld niet meer 20.000, maar 10.000 kilometer per jaar rijden.’