

Vergaderjaar 2020–2021

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 318

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 oktober 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de publicatie «Kansrijk mobiliteitsbeleid» van CPB en PBL.

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 oktober 2020. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Inleiding

Hierbij bied ik u de antwoorden op de vragen die door de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn gesteld over het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid van CPB en PBL.

Het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid is bedoeld voor de politieke partijen richting de parlementsverkiezingen en de daaropvolgende kabinetsformatie. Daarom is het rapport zonder kabinetsreactie gepubliceerd. Veel vragen zijn gericht op de inhoud en methodologie van het rapport. Daarom is een groot deel van de vragen beantwoord door de planbureaus.

De vragen die door mij zijn beantwoord treft u hieronder als eerste aan. Vervolgens treft u de vragen aan die door de planbureaus zijn beantwoord.

Vraag 15

Wat doet u met de resultaten van deze studie? Op welke wijze worden die betrokken bij beleidsvorming?

Antwoord 15

Ik heb met belangstelling kennis genomen van het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid. Het rapport is bedoeld voor de politieke partijen richting de parlementsverkiezingen en de daaropvolgende kabinetsformatie. Daarom is het rapport zonder kabinetsreactie gepubliceerd.

Vraag 17

Welke extra mogelijkheden ziet u met dit rapport in handen om de klimaatdoelstelling van 49% CO₂-reductie op te hogen naar 55% CO₂-reductie in lijn met de Europese ambitie?

Antwoord 17

In de brief «Gevolgen COVID-19 voor het klimaat- en energiebeleid» (Kamerstuk 32 813, nr. 534, 19 juni 2020) heeft de Minister van EZK aangegeven dat een ophoging van de Europese doelstelling consequenties heeft voor het Nederlandse klimaatbeleid. Om deze uitdaging te doordenken heeft het kabinet een ambtelijke studiegroep ingesteld die, zonder last of ruggespraak, zal adviseren. Deze studiegroep Invulling Klimaatopgave Green Deal is eind mei van start gegaan onder een onafhankelijk voorzitterschap. De studiegroep verwacht haar werkzaamheden eind dit jaar af te ronden. De studiegroep is bekend met de publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid.

Vraag 32

Kunt u meer inzicht geven in de omvang van de verwachte vervangings- en renovatieopgave tot 2040?

Antwoord 32

Rijkswaterstaat stelt op mijn verzoek ongeveer eens per vier jaar een prognose op van de vervangings- en renovatieopgave voor de periode tot 2050 voor de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Deze prognose geeft tevens een onderbouwing van de te verwachte budgetbehoefte voor het vervangings- en renovatieprogramma. In 2019 is een nieuwe prognose door Rijkswaterstaat opgesteld die op dit moment onderwerp is van een externe toetsing. Eind 2020 informeer ik u, zoals toegezegd, over het definitieve financiële beeld voor instandhouding, waaronder de budgetbehoefte voor vervanging en renovatie.

De vervangingsopgave bij spoor is opgenomen in de concept subsidie-aanvraag voor 2021. Hierin zijn de resultaten van de externe validatie verwerkt. Uit de conceptaanvraag blijkt dat de vervangingsopgave in de periode 2021 tot en met 2029 circa € 750 miljoen per jaar bedraagt. In de periode 2030 tot 2036 stijgt dit tot circa € 850 miljoen per jaar. Voor de periode na 2036 wordt nu uitgegaan van circa € 1 miljard per jaar.

Vraag 37

Is de (financiële) beschikbaarheid en bereikbaarheid van elektrische auto's door automobilisten niet minstens even belangrijk voor een succesvolle transitie als de aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur? Hoe wordt die gegarandeerd?

Antwoord 37

Voor het antwoord op het eerste deel van de vraag verwijs ik naar de beantwoording van de planbureaus verderop in deze brief (vraag 37).

Uit de ANWB monitor blijkt dat particulieren verschillende motieven aandragen die de overstap naar volledig elektrisch vervoer nu nog belemmeren. De hogere aanschafprijs is één van de argumenten waarom met name particulieren de overstap nog niet maken, maar ook andere argumenten zoals onder andere de actieradius en laadmogelijkheden werden genoemd. Het aanbod aan betaalbare modellen met een grote range neemt de aankomende jaren sterk toe. Daarnaast geldt een aanschafsubsidie sinds medio 2020 voor zowel nieuwe zero emissie auto's als ook voor gebruikte. Doel van de aanschafsubsidie is om particulieren een betaalbaar alternatief te bieden voor conventionele auto's. De aanschafsubsidie eindigt in 2025. Ook gelden nog steeds een aantal fiscale stimuleringen voor zowel particulieren als voor de zakelijke rijder die de komende jaren versneld worden afgebouwd.

De volgende vragen zijn beantwoord door het CPB en PBL.

Vraag 1

Is er ook gekeken naar hoe de toename van de bevolkingsgroei (met immigratie als drijvende factor) de verkeersveiligheid beïnvloedt?

Antwoord 1

Zowel de bevolkingsgroei als de verandering in de samenstelling (leeftijdsopbouw) is meegenomen in de prognose van het aantal verkeersslachtoffers.

Vraag 2

Kunnen de planbureaus uitgebreider inzicht geven in de effecten van de staat van de vervangings- en renovatieopgave van kunstwerken op de mobiliteit?

Antwoord 2

We hebben geen eigen analyse van het vervangings- en renovatieopgave van kunstwerken. Wel is in het basispad rekening gehouden met het onderhoudsprogramma conform het MIRT.

Vraag 3

Kan meer uitleg worden gegeven over wat ermee bedoeld wordt dat grootschalige invoering van de maatregelen relatief kostbaar is in verhouding tot de te behalen potentiële verkeersveiligheidswinst? Worden investeringen hiermee afgeraden?

Antwoord 3

In de studie zijn vier beleidsopties geanalyseerd gericht op een verbetering van de verkeersveiligheid met infrastructurele maatregelen (bij de 30 km per uur maatregel in combinatie met regelgeving). Deze beleids-opties betreffen investeren in 50% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, aanleg van fietspaden langs 50% van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, «vergevingsgezinde fietsinfrastructuur» op alle fietspaden en een verlaging van de limiet van 50 naar 30 km per uur op 50% van de wegen binnen de bebouwde kom waar een snelheidslimiet van 50 km per uur geldt (P10-P13 en pagina's 60–80 in de bijlage met fiches (link)).

De vier onderzochte beleidsopties zijn alle grootschalige maatregelen die van toepassing zijn op een relatief groot areaal. De kosten die met deze beleidsopties gemoeid zijn, zijn relatief hoog ten opzichte van het geraamde aantal statistisch bespaarde verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Naast kosten in financieel-economische termen zijn met sommige maatregelen ook substantiële kosten voor andere weggebruikers gemoeid.

De hoge kosten in verhouding tot de geraamde veiligheidswinsten is een gevolg van de grootschalige uitvoering van deze beleidsopties, waardoor minder selectiviteit kan worden toegepast. In een aantal gevallen zullen nog extra kosten gemoeid zijn, omdat de beschikbare ruimte een barrière vormt voor het uitvoeren van de maatregelen. Met maatwerk zijn echter naar verwachting belangrijke structurele veiligheidswinsten te behalen met de geanalyseerde infrastructurele maatregelen op het terrein van verkeersveiligheid.

Vraag 4

Is investeren in extra rijstroken en een betere rijbaanscheiding de meest effectieve manier om veiligheid op de weg te creëren?

Antwoord 4

Investeren in extra rijstroken vergroot de capaciteit, maar zal slechts een zeer beperkt effect hebben op de veiligheid. Betere rijbaanscheiding kan wel gunstige effecten hebben op de veiligheid, maar of dit van alle denkbare maatregelen de meest effectieve manier is, is niet bekend.

Vraag 5

Waarom is het investeren in betere handhaving van de verkeersveiligheidsregels zo onderbelicht gebleven?

Antwoord 5

We hebben gedurende het proces in overleg met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wel beleidsopties verkend waarbij een intensivering van handhaving en mogelijkheden voor een progressief boetestelsel centraal stonden, maar zijn afgefallen bij de definitieve selectie van te analyseren maatregelen. Progressieve boete viel af, omdat er behoefte was aan meer concrete uitwerking die nog niet beschikbaar was. Voor intensivering handhaving op rijden onder invloed bleek een effectiever alternatief voorhanden (alcoholslot).

Vraag 6

Wat zijn de te verwachten effecten van het fiscaal stimuleren van veilige(re) auto's?

Antwoord 6

De baten van verkeersveiligheid van het fiscaal stimuleren van veiliger auto's kunnen groot zijn (Van Maarseveen e.a., 2018).¹ Een fiscale stimulans, zoals het differentiëren van de aanschafbelasting voor auto's (bpm) zorgt voor een prijseffect in het voordeel van veiligere auto's. Een auto die beter scoort op veiligheid krijgt een minder hoge aanschafbelasting, terwijl een minder veilige auto een hogere aanschafbelasting krijgt. Dit zorgt ervoor dat veiligere auto's aantrekkelijker geprijsd zijn dan in de situatie zonder beleid en dat onveiligere auto's duurder zijn dan zonder beleid.

Door de bovengenoemde maatregel nemen zowel de materiële als ook immateriële kosten van verkeersongevallen af voor de Nederlandse maatschappij. Niet alleen de inzittenden van veiligere auto's, maar alle verkeersdeelnemers hebben profijt van een veiliger Nederlands wagenpark. In deze studie zijn de effecten niet kwantitatief ingeschat.

Vraag 7

Kunt u in meer detail aangeven hoe beleidsopties elkaar kunnen versterken of verzwakken?

Antwoord 7

Hoe beleidsopties elkaar in effect versterken of verzwakken, hangt af van de specifieke beleidsopties. Als maatregelen dezelfde groep betreffen, is het veelal beter effecten met elkaar te vermenigvuldigen dan bij elkaar op te tellen. Bij twee maal 20% reductie resteert nog 80% van 80% = 64%. Het totale effect is dan geen 40% maar 36%. Niet alle effecten combineren echter recht evenredig. Als maatregelen procentueel grote effect hebben, wordt het belangrijker om de specifieke interactie-effecten in beeld te hebben.

Los van het versterken of verzwakken van het effect, kunnen maatregelen ook elkaar in de uitvoerbaarheid beïnvloeden: zo hebben bijvoorbeeld door verdichting rond stations meer mensen een alternatief als door prijsbeleid autorijden duurder wordt.

Vraag 8

Waarom wordt er niet uitgebreider stilgestaan bij investeringen in lightrail tussen stad en omliggende regio's, met alle synergie-effecten van dien? Wordt dit ook als een randvoorwaarde gezien om regio's beter bij de steden te betrekken en als een kans om de economie post-corona duurzaam te versterken?

Antwoord 8

Beleidsopties 6a en 6b «Meer geld naar bus, tram metro (btm) knelpunten/kwaliteit intensieve corridors» en «meer geld naar btm algehele netwerkverbetering» behelzen voor het merendeel investeringen in lightrail, beide de meest omvangrijke beleidsopties in financieel-economische termen van de studie. In het achterliggende fiche (link, pagina 29–38) wordt uitgelegd welke lightrailverbindingen worden gerealiseerd met deze beleids optie, en welk deel van de investeringen naar bussen gaan (de rest gaat naar lightrail-achtige verbindingen).

De uitkomsten in dit fiche zijn gebaseerd op de modeluitkomsten van een lange-termijnverkenning naar netwerkalternatieven in Nederland als onderdeel van een toekomstbeeld van het ov in 2040. De achterliggende modeluitkomsten zijn berekend door Goudappel Coffeng (link). Modeloptie 6a resp. 6b zijn gebaseerd op de scenario's Markt en Aanbod. In dit

¹ Van Maarseveen e.a. (2018), De fiscale behandeling van voertuigveiligheid, CPB (link).

rapport is een gedetailleerder overzicht te vinden van welke lightrailverbindingen worden gerealiseerd met de scenario's. In beide varianten neemt de bereikbaarheid beperkt toe, met name in de Randstad. Wat betreft synergie-effecten is aannemelijk dat nieuwe lightrail lijnen die centrale steden in de Randstad verbinden met minder dichtbevolkte regio's leiden tot een herverdeling van de locatie van waar mensen wonen en de locatie waar mensen werken (link).

Lightrail kan in belangrijke mate bijdragen aan de bereikbaarheid van regio's, maar daar staan veelal hoge investeringskosten tegenover, met name in stedelijk gebied. PBL voert momenteel onderzoek uit naar de arbeidsmarkteffecten van enkele gerealiseerde (light)railverbindingen in Nederland, waarvan de resultaten naar verwachting begin volgend jaar verschijnen. De planbureaus doen geen uitspraken over randvoorwaarden in bestuurlijke processen.

Vraag 9

Hoe wordt «leefbaarheid» gewaardeerd ten opzichte van «bereikbaarheid»?

Antwoord 9

Kansrijk mobiliteitsbeleid geeft geen weging aan het belang van leefbaarheid in vergelijking met bereikbaarheid. Die weging is bij uitstek een politieke keuze.

Vraag 10

Is bij het waarden van bereikbaarheid elke reis evenveel waard?

Antwoord 10

In Kansrijk mobiliteitsbeleid hebben voor bereikbaarheid de indicator «bereikbaarheid banen» gehanteerd. Voor deze indicator is iedere woon-werkreis evenveel waard. De bereikbaarheid van banen is ook een bruikbare proxy voor de bereikbaarheid voor andere motieven.

Vraag 11

Hoe zou een effectieve stedelijke ruimteverdeling eruitzien, met een modal shift die leidt tot maximale bereikbaarheid bij een minimaal ruimtebeslag en maximale leefbaarheid?

Antwoord 11

Een effectieve stedelijke ruimteverdeling heeft wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheid geconcentreerd en is goed ontsloten met collectief (openbaar) vervoer, fiets- en loopvoorzieningen. De doorrekeningen van een ruimtelijke concentratie van wonen én werken in stedelijke bundelingsgebieden en vooral nabij ov-knooppunten laten zien dat dit leidt tot minimaal ruimtebeslag, een afname van de mobiliteit (voertuigkilometers) en een toename van de bereikbaarheid. Ruimtelijke spreiding heeft veelal het tegenovergestelde effect.

Vraag 12

Welke opties heeft Nederland om passerende scheepvaart op de Noordzee te verschonen?

Antwoord 12

Binnen de scope van deze studie is niet gekeken naar kansrijk beleid voor de zeescheepvaart.

Vraag 13

Wat kan het effect op de luchtkwaliteit zijn van langzamer varen of op grotere afstand van de kust varen?

Antwoord 13

Binnen de scope van deze studie is niet gekeken naar kansrijk beleid voor de zeescheepvaart. In de studie Kosten en effecten van opties voor nationaal luchtbeleid (PBL 2019, link) wordt een snelheidsbeperking bij zeeschepen via een korting op havengelden als kosteneffectieve maatregel gezien voor vermindering van de stikstofdioxideblootstelling.

Vraag 14

Hoe wordt op een integrale wijze naar de resultaten van deze studie gekeken?

Antwoord 14

Het doel van de studie is inzicht te geven in de te verwachten effecten van een breed spectrum van afzonderlijke beleidsopties. In het laatste hoofdstuk hebben we getracht aan te geven wat dit voor een aantal actuele opgaven op een iets hoger abstractieniveau aan inzichten heeft opgeleverd.

Vraag 16

Is er een gedragsverandering te bemerken bij een verplichte fietshelm?

Antwoord 16

Systematische reviews van (buitenlandse) studies naar een fietshelmverplichting (Olivier et al., 2018; Høye, 2018b) laten zien dat een verplichting van de fietshelm soms leidt tot een daling van het aantal fietsers, maar dat dit niet altijd het geval is. Wanneer het aantal fietsers in eerste instantie daalt, betekent dat niet dat dit langdurig hoeft te zijn. Hoe de effecten op mobiliteit en bereikbaarheid in de praktijk precies uitpakken, is niet bekend. (p. 188 fiches bij Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020, link).

Vraag 18

Is bij de verwachting van een toename van mobiliteit – door bevolkingsgroei en een gematigde economische groei – ook gekeken naar de te verwachten effecten op de verkeerveiligheid? Zo ja, welke effecten zijn te verwachten?

Antwoord 18

De raming van het aantal verkeersslachtoffers houdt rekening met de verwachte toename van de mobiliteit.

Vraag 19

Wat zijn geschikte opties om de auto meer of even multimodaal te maken als het openbaar vervoer (ov)?

Antwoord 19

Deze opties hebben we in Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 niet onderzocht. In de box op pagina 30 in hoofdstuk 2 van de studie besteden we wel aandacht aan ontwikkelingen zoals MaaS (Mobility as a service): Nieuwe ontwikkelingen als MaaS en autodelen bieden nieuwe mogelijkheden, maar leiden niet noodzakelijkerwijs tot fundamenteel andere mobiliteitsopgaven tot 2040. Aanbieders van deelmobiliteit en MaaS bieden veelal in stedelijk gebied goedkope deur-tot-deurvervoersdiensten. Omdat vooral «early adopters» zoals jongvolwassenen, hoger opgeleiden en ov-reizigers hiervan gebruik maken, is nog onduidelijk in hoeverre het autobezit en -gebruik hierdoor zal afnemen (Jorritsma et al. 2015; Marchau et al. 2020; Pangbourne et al. 2018.). Enerzijds kunnen beide ontwikkelingen tot meer mobiliteit van mensen zonder auto leiden, anderzijds zullen wellicht minder mensen een auto aanschaffen. MaaS kan vooral de keuzemogelijkheden voor consumenten verbreden. Integratie in het bestaande openbaarvervoerssysteem biedt kansen om

het vervoersaanbod te vergroten in de daluren en op locaties die beperkt door het openbaar vervoer bediend worden (Jin et al. 2019; Young & Farber 2019). Afspraken over het delen van gegevens tussen vervoersautoriteiten en -aanbieders zijn hierbij vaak essentieel (Marsden et al. 2019).

Vraag 20

Zijn er verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden en groei- en krimpregio's in reisafstand, autogebruik, ov-gebruik, reisduur enzovoort? Zo ja, welke verschillen zijn dat?

Antwoord 20

Die zijn er wel, maar dat hebben we in Kansrijk mobiliteitsbeleid niet onderzocht. Daarvoor verwijzen we naar andere studies, zoals «Bereikbaarheid Verbeeld» (PBL 2014a, link), «Kiezen en delen» (PBL 2014b, link) en het cahier mobiliteit van de WLO (CPB&PBL 2015, link).

Vraag 21

Wat is de in dit rapport gebruikte definitie van goederenvervoer? Vallen de pakketdiensten hieronder?

Antwoord 21

Bij goederenvervoer hebben we vervoer van goederen over de weg, per spoor en de binnenvaart meegenomen. Pakketdiensten vallen daaronder. Pijpleidingen en zeevaart vallen buiten het bestek van de studie.

Vraag 22

Wat wordt precies bedoeld met de stelling dat de gemiddelde Nederlander in 2018 bijna evenveel kilometers aflegde per vliegtuig als autobestuurder? Wat wordt hiermee gezegd? Betreft dit alle vliegkilometers gedeeld door het aantal Nederlanders? Waarom is hier niet uitgegaan van de verdeling van vlieggilometers over de bevolking?

Antwoord 22

Ja, het aantal kilometers voor de gemiddelde Nederlander is berekend als het aantal afgelegde kilometers gedeeld door het aantal inwoners. Uit de achtergrondtabel van het mobiliteitsbeeld van het KiM (link) blijkt dat er 94,9 miljard reizigerskilometers per vliegtuig door Nederlanders werden afgelegd (in 2018) en 93 miljard kilometers als autobestuurder (in 2017). De afgelegde 5.500 km per inwoner per jaar komt uit hetzelfde mobiliteitsbeeld (2019): «Per inwoner van Nederland nam het gebruik van de luchtvaart toe met 48%, van ruim 3.700 naar ruim 5.500 km per inwoner per jaar. Dit is nog een conservatieve schatting. Bij de berekening van deze afgelegde afstand is uitgegaan van de kortste afstand tussen twee luchthavens. In werkelijkheid leggen vliegtuigen vaak een wat langere afstand af en is de per inwoner van Nederland afgelegde afstand dus groter. Ter vergelijking: een inwoner van Nederland legt binnen de landsgrenzen gemiddeld 10.000 km per jaar over land af (alle vervoerwijzen samen; zie paragraaf «De omvang van de personenmobiliteit in de periode 2010–2017 stabiel»).»

Vraag 23

Welke kansen of opties zijn nog meer denkbaar die de nieuwverkoop van «electric vehicles» (ev's) naar 100% brengen in 2030?

Antwoord 23

Zolang benzine en dieselauto's binnen de EU zijn toegestaan, is het heel lastig om de nieuwverkoop van ev's op 100% te krijgen. In de «Analyse effecten ontwerp Klimaatakkoord» (PBL 2019, link) is gerekend aan een veel groter financieel stimuleringspakket voor elektrisch rijden inclusief een lastenverzwaring voor benzine- en dieselrijders en een aantal

varianten daarop. Er zijn ook andere soorten maatregelen denkbaar, zoals zero-emissiezone's voor personenauto's in binnensteden, differentiatie in parkeertarieven etc., maar we hebben naast de geanalyseerde maatregelen in Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 geen systematisch overzicht beschikbaar.

Vraag 24

Geldt de constatering dat variabele autokosten afhankelijk zijn van de samenstelling van het wagenpark, de olieprijs en accijns gemiddeld voor het totale wagenpark in Nederland? Is er sprake van een differentiatie van variabele kosten over verschillende brandstoffen?

Antwoord 24

De variabele kosten verschillen naar brandstofsoort: zo is rijden op diesel goedkoper dan op benzine en zijn de variabele kosten van elektrisch rijden nog lager. Olieprijs en accijns zijn van invloed op de variabele kosten van benzine- en dieselauto's. Daarnaast zijn er tussen auto's met de dezelfde brandstofsoort verschillen: grote, oude en zware auto's hebben hogere variabele kosten dan kleine, lichte en moderne auto's. Daardoor is ook de samenstelling van het autopark naar brandstofsoort, leeftijd en grootteklasse van belang.

Vraag 25

Waarop is de stelling gebaseerd dat tot 2030 geen verdere prijsstijging van treinreizen verwacht wordt?

Antwoord 25

Wij hebben gerekend tot 2030 met geen stijging boven de normale inflatie. De afgelopen jaren zijn de tarieven sterker gestegen door de btw-verhoging en de verhoging van de gebruikersvergoeding voor het spoor, maar voor de periode 2030 is er geen aanleiding om te rekenen met een stijging boven de normale inflatie.

Vraag 26

Kunt u de stelling dat treinverkeer volgens de raming het meest groeit toelichten? Hoe is de spreiding van die groei over Nederland? Wat betekent dit voor de snelle spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland? Moet deze juist daarom niet zeer bevorderd worden?

Antwoord 26

De relatief sterke groei van het treinverkeer komt door de combinatie van sterke bevolkingsgroei in de steden, het stijgend opleidingsniveau en de verwachte verbetering van het treinproduct (met name frequentieverhogingen). We hebben geen analyse gemaakt van de spreiding van die groei over Nederland en van de kosten en effecten van een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. In paragraaf 3.2.1. van Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 constateren we wel dat «Een verbetering van de bereikbaarheid vanuit perifere regio's naar economische kerngebieden, zoals tussen krimpregio's en de Randstad, een impuls kan bieden voor deze regio's, maar ook het risico heeft dat economische activiteiten wegtrekken uit de periferie (van Maarseveen & Romijn 2015)».

Vraag 27

Op hoeveel groei komt de luchtvaart uit (passagiers en emissies), als we de capaciteit van luchthavens niet laten groeien? Wat doet dit met het aandeel Nederlandse OD-passagiers (Origin and Destination) versus overstappende buitenlandse passagiers?

Antwoord 27

Hiervoor is geen raming gemaakt, dus kunnen we dit alleen kwalitatief duiden.

Het grootste deel van de passagiers (twee derde van het totaal in 2017) zijn mensen die vertrekken of aankomen in Nederland (OD-passagiers), de rest stapt via Schiphol over op een ander vliegtuig.

De capaciteit van de luchthaven vormt in deze situatie de natuurlijke bovengrens voor het aantal vluchten. Met de inzet van grotere vliegtuigen zal een deel van de schaarste worden gecompenseerd. Door de schaarste is het waarschijnlijk dat het aantal vrachtluchten vermindert om ruimte te maken voor passagiersvluchten. Door de schaarste kunnen de ticketprijzen hoger worden en overstappers uitwijken naar andere luchthavens waar de druk op de capaciteit (schaarste) minder snel groeit. Dit mechanisme treedt in werking in WLO-scenario Hoog (zie bijvoorbeeld de studie Parijsakkoord en luchtvaart (PBL 2019, link)), waar de passagiersvraag groter is dan past binnen de capaciteitsrestricties van de luchthavens. Het aandeel OD-passagiers stijgt in dat basisscenario tot driekwart in 2050.

Vraag 28

Hoe zouden disruptieve effecten van een fors groter aandeel thuiswerken uitpakken op de mobiliteitsvraag, congestie en emissies?

Antwoord 28

Meer thuiswerken betekent minder verkeer in de spits en daardoor minder congestie en minder emissies. Voor een deel wordt dit effect gedempt door nieuw verkeer ten gevolge van de afgenomen congestie en de beschikbaarheid van de auto op het thuisadres. Op de langere termijn wordt het effect ook gedempt doordat meer thuiswerken het ook gemakkelijker maakt verder weg te wonen, waardoor de resterende woon-werkverplaatsingen langer kunnen worden.

Vraag 29

Welke beleidsopties zijn er om thuiswerken flink te bevorderen? Hoe vertalen die zich in congestie, huishoudelijke inkomens, emissies enzovoort?

Antwoord 29

We hebben in Kansrijk mobiliteitsbeleid niet specifiek gekeken naar maatregelen gericht op meer thuiswerken. Maatregelen als een kilometerheffing of aanpassing fiscale vrijstelling woon-werkvergoedingen kunnen leiden tot meer thuiswerken. De effecten van deze maatregelen op de congestie en de emissies zijn gerapporteerd, maar we kunnen niet uitsplitsen welk deel van het effect van deze maatregelen komt doordat werknemers vanwege de maatregel kiezen voor meer thuiswerken. De effecten van deze maatregelen op huishoudinkomen zijn in Kansrijk mobiliteitsbeleid niet onderzocht. Wel zijn de totale lastenverzwaringen per beleidsoptie voor huishoudens in beeld gebracht.

Vraag 30

Van welke snelheid in ontwikkelingen is uitgegaan in deze constatering dat bestuurdersondersteunende technologie in voertuigen op korte termijn voor een positief effect op de verkeersveiligheid kan zorgen?

Antwoord 30

Er is niet uitgegaan van een bepaald ontwikkelpad voor nieuwe veiligheidstechnieken voor voertuigen. De constatering dat er op korte termijn al positieve verkeersveiligheidseffecten behaald kunnen worden is gebaseerd op bestaande bestuurdersondersteunende technologieën en de doorgaande verdere penetratie van deze systemen in de markt door vervanging van voertuigen maar ook door toenemende beschikbaarheid van veiligheidssystemen in auto's. Ook met technologieën die vandaag de dag beschikbaar zijn, kan de verkeersveiligheid dus verbeteren. Dit proces

kan verder versneld worden door middel van fiscale stimulatie van veiligere auto's die over dergelijke systemen beschikken.

Vraag 31

Een gebrek aan wegcapaciteit wordt uitgedrukt in voertuigverliesuren, maar wat zou een goed equivalent zijn voor een gebrek aan ov-capaciteit, aangezien zich dit vooral uit in een gebrek aan zitplaatsen en minder in tijdverlies? Wat is de economische waarde hiervan?

Antwoord 31

Het equivalent voor gebrek aan ov-capaciteit is «crowding» (drukke) op basis van de passagiersdichtheid in het voertuig: aantal reizigers per m² of naar beschikbare zit- en staanplaatsen. De transportliteratuur toont dat een (te) hoge passagiersdichtheid een negatief effect heeft op het nut dat mensen ontlenen aan reizen per openbaar vervoer. De exacte economische waarde hiervan hebben we niet onderzocht. Er is momenteel geen goede maat beschikbaar om de economische waarde hiervan uit te drukken

Vraag 33

Waaruit bestaan de economische schade en andere kosten door de aanhoudende droogte in 2018, die naar schatting voor Nederland 65 miljoen tot 155 miljoen euro bedroegen? (Ecorys 2019)

Antwoord 33

De benoemde schade is de economische schade, die in de Nederlandse scheepvaart is ontstaan door laagwater over zes maanden in de droogteperiode in 2018. De onderkant is gebaseerd op de door de droogte veroorzaakte netto toename van transportkosten voor goederen die anders met de binnenvaart zouden zijn vervoerd. Netto betekent in deze samenhang dat het gaat om kosten op maatschappelijke niveau. Als de verladers door de krapte op de markt meer moeten betalen en deze prijsstijging in zijn geheel als hogere marge bij de Nederlandse binnenvaart terecht komt, is er geen sprake van netto kosten. De binnenvaart heeft echter als gevolg van de droogte extra kosten gemaakt voor hoger personeel- en materiaalinzet, langere wachttijden bij overslag en bij sluizen.

De bovenkant van de raming is een grove schatting van directe en indirecte effecten. De directe effecten zijn gebaseerd op de omzetstijging van de binnenvaart in 2018 (t.o.v. 2017). De onderliggende aanname is dat de binnenvaart alle extra vaarkosten doorberekent in de prijs en de omzetstijging, dus het effect van de hogere kosten is. De indirecte effecten zijn gebaseerd op de tonnage daling van de binnenvaart in 2018 (t.o.v. 2017). Er wordt aangenomen dat deze daling een gevolg is van modalshift, vraaguitstel of vraaguitval naar aanleiding van de hogere vervoerprijzen tijdens de droogte. Alle drie leiden tot indirecte economische schade. Bij deze schatting moet de kanttekening geplaatst worden dat het niet duidelijk is welke effecten door de droogte zijn ontstaan en welke effecten een gewone jaar op jaar mutatie zijn. Ook gaat het hierbij niet om netto kosten. Het is dus waarschijnlijk een overschatting van de netto kosten.

De totale schade voor de sectoren landbouw, scheepvaart, waterbeheerders, drinkwater, gebouwde omgeving, industrie, recreatievaart en energie is geschat op netto 450 tot 2.080 miljoen euro. Het grootste deel van de kosten ontstond in de landbouwsector. De grote bandbreedte laat zien dat er nog steeds veel onzekerheid is omtrent de maatschappelijke kosten van de droogte.

Vraag 34

Waarom is aan de vervangings- en renovatieopgave van kunstwerken summier aandacht besteed? Waarom zijn de effecten van deze opgave niet gekwantificeerd, bijvoorbeeld: oplopende congestie en voertuigverliesuren gedurende de operatie en benodigde budgetten (van Rijk en andere wegbeheerders) de komende 10 tot 20 jaar? Kunnen de planbureaus hier alsnog inzicht in geven?

Antwoord 34

We hebben geen zicht op de vervangings- en renovatieopgave van kunstwerken.

We hebben in de vorige Kansrijk mobiliteitsbeleid uit 2016 wel in meer algemene zin uitgebreid aandacht besteed aan onderhoud en mechanismes die daarbij spelen². Die algemene noties doen nog steeds opgeld. Naarmate het weg- en spoorareaal toeneemt, zal een groter deel van het budget aan onderhoud toevallen. Dit wordt nog versterkt door een toename van een ICT-component bij weginfrastructuur met relatief hogere onderhoudskosten en een kortere levensduur. Verder is in het verleden een belangrijk deel van de kunstwerken (viaducten, bruggen e.d.) in eenzelfde periode aangelegd, waarmee de vervangingsopgave cq groot onderhoud en renovatie-opgave van deze kunstwerken ook naar verwachting binnen een beperkte tijdsperiode zal plaatsvinden. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder zicht op de onderhoud- en vervangingsopgave.

Vraag 35

Is er niet nog een categorie waarop beleid kan zijn gericht, naast infrastructurale maatregelen om het weggebruik veiliger te maken en gedragsmaatregelen? Bijvoorbeeld technische maatregelen?

Antwoord 35

In de studie hebben we in beperkte mate technische beleidsopties geanalyseerd op het terrein van verkeersveiligheid. Dit betrof bijvoorbeeld een systeem zoals het alcoholslot, maar ook meer kwalitatief wat de meerwaarde naar verwachting is van intelligente transportsystemen (ITS) bij beter benutten (box in hoofdstuk 2). Daarnaast gaat de CPB policy brief «De fiscale behandeling van voertuigveiligheid» van Van Maarseveen e.a. (2018, link) in op technische maatregelen (zie vraag 6).

Vraag 36

Gaat het bij voldoende laadinfrastructuur ook om waterstoftankstations?

Antwoord 36

Met voldoende laadinfrastructuur wordt in dit onderzoek primair bedoeld op elektrische laadinfrastructuur. Waterstofmobiliteit kan een belangrijke rol spelen in een vergaande reductie van de uitstoot van broeikasgassen door mobiliteit. In scenario's met uitstootreducties van 95% is het goed denkbaar dat waterstof een substantiële rol krijgt in het mobiliteitsstelsel. De technologie is op dit moment nog niet zo ver als elektrisch rijden. Bij stimulering van waterstof mobiliteit op de langere termijn geldt ook dat voldoende laadinfrastructuur een belangrijke voorwaarde is.

Vraag 37

Is de (financiële) beschikbaarheid en bereikbaarheid van elektrische auto's door automobilisten niet minstens even belangrijk voor een succesvolle transitie als de aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur? Hoe wordt die gegarandeerd?

² Verrips en Hoen (2016), Kansrijk mobiliteitsbeleid, CPB&PBL, paragraaf 3.3 pagina 80–85 (link).

Antwoord 37

De beschikbaarheid en bereikbaarheid van elektrische auto's is voor een belangrijk deel afhankelijk van Europees beleid en van het gedrag van autofabrikanten. Dat is een omgevingsonzekerheid waar het Nederlands beleid rekening mee moet houden. We hebben met het uitwerken van «meewind-» en tegenwindscenario's verkend wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. In een scenario waarin een en ander gunstig verloopt, dalen bijvoorbeeld de (accu)prijzen sneller, dalen consumentenprijzen sneller door snellere toename van schaalvoordelen en snellere afname van de ontwikkelkosten voor elektrische auto's en zetten fabrikanten in sterkere mate in op de ontwikkeling van elektrische voertuigen. In een scenario waarin een en ander minder gunstig verloopt, is juist het omgekeerde het geval.

Vraag 38

Als vrijwel alle elektrische auto's vrijwel altijd groene stroom tanken (alle laadpalen bieden alleen groene stroom aan) waarom wordt voor de totale CO₂-emissies van ev's dan de gemiddelde energiemix genomen?

Antwoord 38

Primair rapporteren we voor de CO₂-emissies de tank to wheel emissies, waarbij dus voor elektrische rijden geen CO₂-emissies worden meegeteld. Wel hebben we in de box aandacht gevraagd voor de well-to-wheel emissies. Die zijn er bij fossiele brandstoffen (raffinage en transport van brandstoffen) en bij gebruik van elektriciteit. Als laadpalen alleen groene stroom aanbieden, betekent dat niet automatisch dat bij meer elektrische auto's de productie van groene stroom wordt verhoogd. Het is evenzeer denkbaar dat het ten koste gaat van de beschikbaarheid van groene stroom voor andere sectoren. Daarom is in de box in hoofdstuk 3 gerekend met een gemiddelde energiemix.

Vraag 39

Waarom is niet gekeken naar ultrafijnstof, als de gezondheidseffecten hiervan veel groter zijn en kwantificering in grammen niet meer zo relevant is? Als wel gekeken was naar ultrafijne deeltjes (UFP), welke invloed had dit dan gehad op de effecten van beleidsopties, met betrekking tot diesel, scheepvaart, luchtvaart enzovoort?

Antwoord 39

De verbrandingsemissies voor fijnstof van het wegverkeer betreffen vooral ultrafijne deeltjes. Het inschatten van effecten van beleidsopties voor ultrafijnstof zal daarom naar verwachting niet tot andere resultaten leiden.

Vraag 40

Wat zou het potentieel zijn van het Schone Lucht Akkoord (SLA), als alle gemeenten hieraan meewerken?

Antwoord 40

Hier is binnen de scope van Kansrijk mobiliteitsbeleid niet naar gekeken.

Vraag 41

Wat betekent het dat uit dit rapport blijkt dat de grondslagerosie van autobelastingen en accijnzen mee wordt genomen in de berekeningen voor het behalen van onze klimaatdoelstelling van 49% op het gebied van mobiliteit, als het EMU-saldo en bereikbaarheid (van banen) het hoogste doel blijft in mobiliteit? (Tabel 4.1)

Antwoord 41

De planbureaus definiëren geen hoogste doelen, maar verschaffen informatie over effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en gevolgen voor de overheidsfinanciën.

Vraag 42

Hoe is te verklaren dat er geen cijfers staan bij investeringen in aanleg van fietspaden?

Antwoord 42

De kosten en de effecten van het investeren in fietspaden zijn sterk afhankelijk van de locatie. We hebben geen rekenmodellen of andere informatie beschikbaar die hiervan een betrouwbare raming kunnen maken. Bij alle beleidsopties waarbij we de effecten niet kunnen kwantificeren en alleen in kwalitatieve zin kunnen benoemen, hebben we ervoor gekozen om de omvang van de maatregel ook niet in kwantitatieve termen weer te geven. Het is een politieke keuze voor welke investering in de aanleg van fietspaden wordt geopteerd. De beschreven effecten en mechanismen in onze analyse van de beleidsoptie (in de publicatie en het achterliggende fiche) zijn daarvoor toepasbaar.

Vraag 43

Hoe is te verklaren dat alle effecten op CO₂- en stikstofreductie als gevolg van investeringen in het ov beoordeeld worden als nihil? Hoe beoordeelt u deze resultaten?

Antwoord 43

Maar een klein deel van extra ov-gebruik (circa 1/6) als gevolg van het investeren in het ov zien we terug in een afname van het aantal autokilometers, waardoor de afname door de reductie van het autoverkeer gering is. Het extra ov-aanbod zelf kan leiden tot enige extra uitstoot van CO₂ en stikstof. Gecombineerd is het effect naar verwachting nihil. Er kunnen wel effecten verwacht worden als in combinatie met het investeren in het ov, de investering in autoinfrastructuur wordt verminderd.

Vraag 44

Waar komen de 51% extra treinreizigers vandaan, als ze niet uit de auto komen? Waar gaan ze heen, als ze niet met de trein kunnen?

Antwoord 44

We weten niet precies welke 51% wordt bedoeld. Bij een verbetering van het treinproduct is het grootst gedeelte van de toename meer en langere treinreizen van bestaande reizigers. Voor de rest is een gedeelte anders autobestuurder, autopassagier, gebruik van bus/tram of metro of de fiets. Daarbij kan het ook zo zijn dat reizigers niet alleen de vervoerwijze, maar ook de bestemming aanpassen (in plaats van een korte busreis een langere treinreis). Bij de fiets en bus/tram/metro kan de afname van de ritten als gevolg van meer treingebruik deels gecompenseerd worden door meer fiets- en btm-gebruik als voor- en natransport van die extra treinreizen.

Vraag 45

Kunt u een indicatie geven van de verwachte effecten op mobiliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid en betaalbaarheid als de motorrijtuigenbelasting (MRB) geheel omgeslagen zou worden naar een vlakke heffing in plaats van 50% in variant P17?

Antwoord 45

In de studie Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 hebben we geen beleidsoptie geanalyseerd waarbij de mrb in zijn geheel wordt omgeslagen. We

kunnen alleen een indicatie geven van de richting van de effecten. Als de mrb in zijn geheel wordt omgezet, volgt een hoger kilometertarief. De vraaguitval van automobilititeit zal daarmee naar verwachting sterker zijn en de bereikbaarheid zal naar verwachting sterker afnemen. Een grotere vraaguitval zal leiden tot minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, minder geluidsoverlast en een verbetering van de verkeersveiligheid. De omvang van het wagenpark zal naar verwachting toenemen. De lasten voor burgers en bedrijven zullen naar verwachting toenemen en de lasten voor de overheid zullen naar verwachting afnemen.

Vraag 46

Wat zijn de verwachte effecten van een vlakke heffing, waarin de MRB geheel en de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) geheel of gedeeltelijk (helft of kwart) in het kilometertarief verwerkt zijn?

Antwoord 46

Zie voorgaande vraag. Een nadere analyse is zonder modeloefening niet mogelijk.

Vraag 47

Is rekening gehouden met het feit dat één meter asfalt voor fietsers veel meer verkeersbewegingen faciliteert dan een meter asfalt voor auto's?

Antwoord 47

We hebben geen berekeningen gemaakt van het effect per meter asfalt per vervoerwijze. Dat effect hangt ook sterk af van de locatie.

Vraag 48

Kunnen de bureaus ook inzicht geven in de optie «flexibeler (kunnen) inzetten van de kilometervergoeding», bijvoorbeeld middels een slim reisbudget?

Antwoord 48

Deze beleidsoptie hebben we niet onderzocht in deze studie. We hebben vier beleidsopties geanalyseerd met betrekking tot de fiscaliteit van woon-werkvergoedingen (zie beleidsoptie P16, pagina 76–78 en achterliggende fiches).

Vraag 49

Waarom is alleen een variant met een accijnsverhoging van 10% opgenomen? Wat zijn de effecten van een grotere verhoging of een verhoging van slechts de dieselaccijns? Hoe pakt dit uit voor de luchtkwaliteit?

Antwoord 49

Om een zo divers mogelijk pakket aan maatregelen te kunnen analyseren, hebben we per maatregel het aantal varianten moeten beperken. Bij een twee maal zo grote verhoging is het effect ongeveer twee maal zo groot. Bij substantiële accijnsverhogingen van in het bijzonder diesel moet wel rekening worden gehouden met een meer dan evenredige afname van de accijnsinkomsten door meer «grenstanken». Het effect van alleen een verhoging van de dieselaccijns is niet apart geanalyseerd.

Vraag 50

Hoe had een scenario uitgedacht waarbij de MRB volledig wordt vervangen door een kilometerheffing van vergelijkbare hoogte? Hoe zou dit uitpakken voor diesel en benzine?

Antwoord 50

Zie het antwoord op de vragen 45 en 46.

Vraag 51

Als de MRB wordt verlaagd, is dit toch veel voordeliger voor dieselrijders? Wat zou dit doen met de emissies van (ultra)fijnstof, stikstof en stikstofdioxide?

Antwoord 51

De huidige vormgeving van de mrb omhelst een stevige stimulans voor een versnelde uitstroom van vervuilende diesels uit het wagenpark. Als de mrb wegvalt, vervalt ook deze prikkel. In Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020 is aangenomen dat de verlaging van mrb en differentiatie naar milieukeurmerken op een dussdanige wijze plaatsvindt, dat de samenstelling van het wagenpark niet verandert ten opzichte van het niet invoeren van de kilometerheffing. Gebruikers van vervuilende diesels betalen dan dus een hoger bedrag per kilometer.

Vraag 52

Hoe zou een fors hogere vliegbelasting voor transferpassagiers die niet in Nederland willen zijn in combinatie met een stand-still op de capaciteit van luchthavens uitpakken voor het aanbod aan bestemmingen van reizigers uit of naar Nederland?

Antwoord 52

Hierover kunnen we op basis van huidig onderzoek geen uitspraak doen. Er zijn geen Nederlandse studies bekend waarin transferpassagiers vliegbelasting gaan betalen.

Vraag 53

Hoe hoog zou een vliegbelasting moeten zijn als deze alle externe kosten inclusief klimaat zou moeten dekken (voor Europese en intercontinentale vluchten)?

Antwoord 53

De externe kosten voor de luchtvaart zijn bijvoorbeeld af te leiden uit de studie van CE Delft et al. (2019b) voor de Europese Commissie waarnaar wordt verwezen in bijlage 2 van het rapport (pagina 141). Hier worden de externe kosten voor Nederland geschat op gemiddeld 37 euro per 1000 reizigerskilometers, met daarin de kosten voor verkeersveiligheid, luchtvervuiling, klimaat, well-to-wheel emissies, geluid, congestie, natuur en leefomgeving.

Deze kosten verschillen overigens per luchthaven en naar gevlogen afstand (gemiddeld voor korte afstand: 53 euro; middellange afstand: 31 euro en lange afstand: 37 euro per 1.000 reizigerskilometer).

De waardering van externaliteiten is overigens niet vrij van discussie (zie voetnoot op pagina 140), en ook is er nog geen wetenschappelijke consensus over hoe het klimaateffect van niet-CO₂-emissies omgerekend kan worden in externe kosten.

Vraag 54

Waarom worden alleen bestemmingen die direct naar een luchthaven in Nederland gaan meegeteld voor de bereikbaarheid van Nederland? Moeten treinbestemmingen niet ook meetellen? En moeten buitenlandse luchthavens die binnen bijvoorbeeld drie uur bereikbaar zijn per trein niet ook meetellen?

Antwoord 54

Bereikbaarheid gaat over de relevante bestemmingen die binnen een bepaalde tijden met bepaalde kosten en moeite bereikt kunnen worden (3.2 op pagina 35); Dit staat los van het soort vervoer. Maatregel L7 «Investeren in internationale treinverbindingen» heeft om deze reden een positief effect op de internationale bereikbaarheid (zie tabel 4.4 op pagina 100 en pagina 105).

Bij de effectinschatting van luchtvaartmaatregelen is met name gekeken naar de internationale bereikbaarheid ten opzichte van de verwachting volgens het basispad in 2030. Aangezien de Nederlandse luchtvaartbeleidsopties vooral effect hebben op het Nederlandse luchtvaartnetwerk, geven we kwalitatief aan in welke richting de netwerkqualiteit vanuit Nederlandse luchthavens wijzigt, als combinatie van de verbindingen, frequenties en de maatschappelijke en economische waarde daarvan (zie pagina's 97 en 39).

Vraag 55

Is gekeken naar het «gericht» stimuleren van bereikbaarheid voor bijvoorbeeld bepaalde regio's of inkomensgroepen of sectoren? Is er gekeken of er voor elke groep meer bereikbaarheid nodig is, oftewel of dit een meerwaarde heeft? Of is meer bereikbaarheid altijd en evenveel beter? Als er gericht beleid komt naar bevolkingsgroepen en regio's enzovoort, gerangschikt naar maatschappelijke baten, waar zou dan het accent op moeten komen te liggen?

Antwoord 55

Er is niet specifiek gekeken naar het gericht verbeteren van de bereikbaarheid voor verschillende regio's, inkomensgroepen of sectoren, maar de verwachte verdelingseffecten van mobiliteitsmaatregelen zijn wel per maatregel besproken. Een hogere bereikbaarheid heeft een intrinsieke waarde, omdat het de algehele toegang tot banen, voorzieningen en sociale contacten vergroot en daarmee de ontplooiingsmogelijkheden en keuzevrijheid, maar de meerwaarde hiervan neemt af bij een hoger bereikbaarheidsniveau. Vooral de relatie tussen bereikbaarheid van banen en de kansen op werk is uitvoerig onderzocht in de literatuur en laat zien dat vooral groepen aan de onderkant van de arbeidsmarkt gevoelig zijn voor een betere bereikbaarheid, omdat zij veelal over beperktere vervoersmogelijkheden beschikken en vaker werkloos zijn. Vergelijkbare effecten zijn bekend voor bereikbaarheid in relatie tot deelname aan onderwijs, zorg en sociale contacten.

Vraag 56

Is rekening gehouden met het dilemma dat het oplossen van een fileknelpunt voornamelijk leidt tot verplaatsing van het fileknelpunt?

Antwoord 56

Het gebruikte vervoersmodel LMS houdt rekening met het extra verkeer als gevolg van een capaciteitsuitbreiding en met het effect daarvan op de doorstroming elders.

Vraag 57

Kunt u ingaan op hoe een pakket gericht op verdere verstedelijking en stedelijke verdichting zowel de bereikbaarheid doet toenemen als het aantal verkeersbewegingen doet afnemen?

Antwoord 57

Het aantal verkeersbewegingen neemt niet af, maar ze worden gemiddeld korter, omdat door de stedelijk verdichting mensen minder lange afstanden hoeven af te leggen. Kortere afstanden betekenen kortere reistijden, en dat betekent een betere bereikbaarheid.

Vraag 58

Hoe verhoudt de opmerking dat grootschalige invoering van infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen relatief kostbaar zijn in verhouding tot de potentieel te behalen veiligheidswinsten zich tot eerdere analyses van onder meer het Centraal Planbureau (CPB) dat investeringen in een veilige weginfrastructuur een hoge kosten-batenratio met zich meebrengen (1:3)?

Antwoord 58

Hiervoor verwijzen we naar het antwoord op vraag 3. De kosten zijn hoog in verhouding tot de potentiële baten als gevolg van de grootschalige aanpak en een gebrek aan selectiviteit. Bij maatwerk zijn naar verwachting wel gunstige kosten-batenratio's te behalen. Daarnaast zijn inmiddels ook infrastructurele projecten op veiligheidsgebied uitgevoerd (zoals Duurzaam Veilig 2), waarop de CPB-analyse betrekking had.

Vraag 59

Kunnen de planbureaus ook inzicht geven in de effecten van Europees beleid dat per 2022 veiligheidssystemen in nieuwe auto's verplicht stelt?

Antwoord 59

We hebben in Kansrijk mobiliteitsbeleid geen nadere analyse hier naar uitgevoerd. Wel zijn in de ramingen voor de verkeersveiligheid van de SWOV deze maatregelen meegenomen.

Vraag 60

Kan de stellingname dat grootschalige invoering van de maatregelen wel relatief kostbaar is in verhouding tot de te behalen potentiële verkeersveiligheidswinsten nader worden onderbouwd en kan nader worden ingegaan op de baten voor verkeersveiligheid?

Antwoord 60

Zie het antwoord op vraag 3 voor de algemene onderbouwing.

De onderbouwing van de vier individuele maatregelen is te vinden in de achterliggende fiches (link) op pagina 61–80 van de bijlage van de studie op Internet. De geraamde baten voor de verkeersveiligheid bestaan uit een verandering in het statistisch aantal dodelijke verkeersslachtoffers en het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 in vergelijking tot een situatie zonder de maatregel.

Vraag 61

Waarom is in dit rapport bijvoorbeeld niet gekeken naar ten eerste de effecten van het vergroten van de handhavingcapaciteit en te tweede de effecten van een progressief verkeersboetestelsel?

Antwoord 61

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 62

Worden bereikbaarheid en vergroting van de personenmobiliteit economisch niet veel te hoog gewaardeerd, nu corona heeft laten zien dat miljoenen mensen prima thuis kunnen werken? Is de relatie werken en reizen niet minder sterk en minder noodzakelijk/voorwaardelijk en dus minder waard?

Antwoord 62

We hebben hier geen analyse naar gedaan binnen Kansrijk mobiliteitsbeleid. Op basis van wat we in de studie melden met betrekking tot corona (paragraaf 5.6), het advies van de planbureaus over de opstartfase

van het openbaar vervoer (PBL, CPB en SCP, 2020, link), studies van onder meer het Kenniscentrum voor Mobiliteit over de invloed van de coronacrisis op de mobiliteit (zie bijvoorbeeld link en link) en de werking van de bereikbaarheidsindicator in Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 kunnen we wel de volgende nuanceringen aanbrengen.

De bereikbaarheid van banen die we in de studie in beeld hebben gebracht is maar een onderdeel van bereikbaarheid. Het gaat ook om bereikbaarheid van voorzieningen, die volgt in grote lijnen de bereikbaarheid van banen en daarbij is het fysieke bereikbaarheid in de meeste gevallen wel van belang.

Een groot deel van de beroepsbevolking, vooral laag- en middelbaar geschoolden, kunnen niet telewerken en dit lijkt ook voor onderwijs (bijvoorbeeld MBO), zorg en sociale interactie problemen op te leveren. De hele retail en horeca in de binnensteden draait bovendien om fysiek bezoek

Het is niet duidelijk wat de effecten van de coronacrisis op de langere termijn zijn. Er was al een trend naar meer thuiswerken en het is goed denkbaar dat er blijvend meer zal worden thuisgewerkt. Tegelijk is nu ook al wel duidelijk dat er een sterkere behoefte aan fysiek contact is in de werksfeer dan nu, bij vrijwel volledig thuiswerken, mogelijk is. Fysieke woon-werkafstanden blijven daarmee relevant. Bestaande studies over mobiliteitseffecten van andere «shocks» laten overwegend zien dat dit vooral korte-termijneffecten heeft, die langer duren (tot enkele jaren) naar gelang de duur van de shock.

Een mogelijk gevolg van meer telewerken kan verder zijn dat mensen verder van hun werk af gaan wonen, omdat de reistijd minder een barrière vormt.

Vraag 63

Hoe zou het gelijktrekken van de diesel- en de benzineaccijns uitpakken voor de externe kosten van het goederenvervoer?

Antwoord 63

Een verlaging van de benzineaccijns en een verhoging van de dieselaccijns zal leiden tot minder vrachtautokilometers en daarmee tot lagere externe kosten van het goederenvervoer. Daar staan wel hogere externe kosten van extra personenautokilometers tegenover. Zonder afstemming met buurlanden kunnen pompprijzen wel sterk gaan afwijken met de prijzen in België en Duitsland met extra grenstanken tot gevolg, omdat juist vrachtwagens over een grote tank beschikken en bij grensoverschrijdend verkeer eenvoudiger in het buitenland kunnen tanken.

Vraag 64

Waarom hebben de planbureaus niet gekeken naar de effecten van aanpassingen van de bijzondere regelingen in de autobelastingen, terwijl de Algemene Rekenkamer daar afgelopen jaar onderzoek naar heeft gedaan en aanbevelingen voor heeft gepresenteerd? Is het mogelijk, gezien het feit dat er ook aandacht wordt besteed aan de bouwstenen voor een beter belastingstelsel (7. Fiscale vergroening en grondslagerosie), dat de bureaus alsnog een (globaal) inzicht hierin geven?

Antwoord 64

We hebben binnen de beschikbare tijd keuzes moeten maken welke beleidsopties we konden analyseren. Daarbij was het uitgangspunt om beleidsopties op veel verschillende terreinen te analyseren gericht op uiteenliggende beleidsopgaven. We hebben geen beleidsopties geanalyseerd van aanpassingen van de bijzondere regelingen in de autobelastingen.

Vraag 65

Wat zou een eerlijke en efficiënte manier zijn om het vrachtverkeer een grotere bijdrage te laten leveren aan de externe en infrastructuurkosten? Een hogere kilometerheffing? Hogere accijns? Het schrappen van belastingvoordelen?

Antwoord 65

De meest omvangrijke externe en infrastructuurkosten bij vrachtwagens zijn variabele infrastructuurkosten, vaste infrastructuurkosten, verkeersveiligheid en CO₂-uitstoot. De optimale beprijzingsmethode verschilt per kostenpost. Het gaat hier om een efficiënte manier voor het beprijzen van vrachtverkeer. De planbureaus hebben in Kansrijk Mobiliteitsbeleid inzichten verschaft in de effectiviteit, efficiency en voor- en nadelen van diverse maatregelen. Of een maatregel eerlijk is, is een normatief vraagstuk, waarbij diverse opvattingen over wat eerlijk is een rol kunnen spelen. Dit is bij uitstek een onderwerp voor politiek debat.

Een kilometerheffing met differentiatie naar gewichtsklasse is een effectief instrument om de variabele infrastructuurkosten van vrachtwagens te beprijzen. Het gewicht en de hoeveelheid gereden kilometers zijn immers de belangrijkste factoren bij schade aan de weg. Met name verschillen in het gewicht spelen een belangrijke rol, aangezien een vrachtwagen tot wel 500.000 keer meer schade aan het wegdek toebrengt dan een lichte personenauto, zie Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020. De vaste infrastructuurkosten zijn onafhankelijk van de hoeveelheid gereden kilometers en kunnen dus het best worden beprijsd via een vaste belasting op vrachtwagens, zoals de mrb.

Vrachtwagens kunnen op verschillende manieren een bijdrage leveren aan de externe kosten op het gebied van verkeersveiligheid. Dit kan bijvoorbeeld gedeeltelijk via een vlakke kilometerheffing, omdat de kans op een ongeluk toeneemt naarmate meer kilometers worden gereden. Daarnaast kan de veiligheid ook sterk per voertuig verschillen, bijvoorbeeld via de aanwezigheid van rijtaakondersteunende systemen die botsingen kunnen helpen voorkomen. Om veilige voertuigen te stimuleren, kunnen veilige technologieën worden gesubsidieerd of onveilige voertuigen zwaarder worden belast, zie ook de CPB Policy Brief «De fiscale behandeling van voertuigveiligheid» (2018, link).

De externe kosten van CO₂-uitstoot kunnen het meest effectief worden beprijsd via de brandstofaccijns. Er is bij voertuigen immers een directe relatie tussen de CO₂-uitstoot en het brandstofverbruik. Bovendien zijn de uitvoeringskosten van de brandstofaccijns relatief beperkt. CO₂-uitstoot beprijzen via een kilometerheffing of een belastingvoordeel voor schone voertuigen kan ook een bijdrage leveren, maar is minder effectief, omdat deze instrumenten slechts indirect in relatie staan tot het brandstofverbruik en daarmee indirect in relatie tot de CO₂-uitstoot.

De congestie kan worden beprijsd door een spitsheffing. Een vlakke heffing voor vrachtwagens grijpt niet gericht aan op de congestie en zal door de geringe prijsgevoeligheid van het vrachtverkeer maar zeer beperkt van invloed zijn op de congestie.

Voor alle instrumenten geldt dat hoge uitvoeringskosten de maatschappelijke welvaart verlagen. De uitvoeringskosten dienen dus in verhouding te staan tot de maatschappelijke kosten die je als overheid wilt beprijzen.