

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het rapport **Kansrijk Mobiliteitsbeleid** afkomstig van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Nr	Vraag
1	Is er ook gekeken naar hoe de toename van de bevolkingsgroei (met immigratie als drijvende factor) de verkeersveiligheid beïnvloedt?
2	Kunnen de planbureaus uitgebreider inzicht geven in de effecten van de staat van de vervangings- en renovatieopgave van kunstwerken op de mobiliteit?
3	Kan meer uitleg worden gegeven over wat er mee bedoeld wordt dat grootschalige invoering van de maatregelen relatief kostbaar is in verhouding tot de te behalen potentiële verkeersveiligheids-winst? Worden investeringen hiermee afgeraden?
4	Is investeren in extra rijstroken en een betere rijbaanscheiding de meest effectieve manier om veiligheid op de weg te creëren?
5	Waarom is het investeren in betere handhaving van de verkeers-veiligheidsregels zo onderbelicht gebleven?
6	Wat zijn de te verwachten effecten van het fiscaal stimuleren van veilige(re) auto's?
7	Kunt u in meer detail aangeven hoe beleidsopties elkaar kunnen versterken of verzwakken?
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?
9	Hoe wordt «leefbaarheid» gewaardeerd ten opzichte van «bereikbaarheid»?
10	Is bij het waarderen van bereikbaarheid elke reis evenveel waard?
11	Hoe zou een effectieve stedelijke ruimteverdeling eruitzien, met een modal shift die leidt tot maximale bereikbaarheid bij een minimaal ruimtebeslag en maximale leefbaarheid?
12	Welke opties heeft Nederland om passerende scheepvaart op de Noordzee te verschonen?
13	Wat kan het effect op de luchtkwaliteit zijn van langzamer varen of op grotere afstand van de kust varen?
14	Hoe wordt op een integrale wijze naar de resultaten van deze studie gekeken?
15	Wat doet u met de resultaten van deze studie? Op welke wijze worden die betrokken bij beleidsvorming?
16	Is er een gedragsverandering te bemerken bij een verplichte fietshelm?
17	Welke extra mogelijkheden ziet u met dit rapport in handen om de klimaatdoelstelling van 49% CO ₂ -reductie op te hogen naar 55% CO ₂ -reductie in lijn met de Europese ambitie?
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 verkeersveiligheid? Zo ja, welke effecten zijn te verwachten?
19	Wat zijn geschikte opties om de auto meer of even multimodaal te maken als het openbaar vervoer (ov)?
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?
21	Wat is de in dit rapport gebruikte definitie van goederenvervoer? Vallen de pakketdiensten hieronder?
22	Wat wordt precies bedoeld met de stelling dat de gemiddelde Nederlander in 2018 bijna evenveel kilometers aflegde per vliegtuig als als autobestuurder? Wat wordt hiermee gezegd? Betreft dit alle vliegkilometers gedeeld door het aantal Nederlanders? Waarom is hier niet uitgegaan van de verdeling van vliegkilometers over de bevolking?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 23 | Welke kansen of opties zijn nog meer denkbaar die de nieuwverkoop van «electric vehicles» (ev's) naar 100% brengen in 2030? |
| 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? |
| 25 | Waarop is de stelling gebaseerd dat tot 2030 geen verdere prijsstijging van treinreizen verwacht wordt? |
| 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? |
| 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? |
| 28 | Hoe zouden disruptieve effecten van een fors groter aandeel thuiswerken uitpakken op de mobiliteitsvraag, congestie en emissies? |
| 29 | Welke beleidsopties zijn er om thuiswerken flink te bevorderen? Hoe vertalen die zich in congestie, huishoudelijke inkomens, emissies enzovoort? |
| 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? |
| 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? |
| 32 | Kunt u meer inzicht geven in de omvang van de verwachte vervangings- en renovatieopgave tot 2040? |
| 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) |
| 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? |
| 35 | Is er niet nog een categorie waarop beleid kan zijn gericht, naast infrastructurele maatregelen om het weggebruik veiliger te maken en gedragsmaatregelen? Bijvoorbeeld technische maatregelen? |
| 36 | Gaat het bij voldoende laadinfrastructuur ook om waterstoffankstations? |
| 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? |
| 38 | Als vrijwel alle elektrische auto's vrijwel altijd groene stroom tanken (alle laadpalen bieden alleen groene stroom aan) waarom wordt voor de totale CO ₂ -emissies van ev's dan de gemiddelde energiemix genomen? |

- | Nr | 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? |
| 40 | Wat zou het potentieel zijn van het Schone Lucht Akkoord (SLA), als alle gemeenten hieraan meewerken? |
| 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) |
| 42 | Hoe is te verklaren dat er geen cijfers staan bij investeringen in aanleg van fietspaden? |
| 43 | Hoe is te verklaren dat alle effecten op CO ₂ - en stikstofreductie als gevolg van investeringen in het ov beoordeeld worden als nihil? Hoe beoordeelt u deze resultaten? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 47 | Is rekening gehouden met het feit dat één meter asfalt voor fietsers veel meer verkeersbewegingen faciliteert dan een meter asfalt voor auto's? |
| 48 | Kunnen de bureaus ook inzicht geven in de optie «flexibeler (kunnen) inzetten van de kilometervergoeding», bijvoorbeeld middels een slim reisbudget? |
| 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? |
| 50 | Hoe had een scenario uitpakket waarbij de MRB volledig wordt vervangen door een kilometerheffing van vergelijkbare hoogte? Hoe zou dit uitpakken voor diesel en benzine? |
| 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 stikstofoxide? |
| 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? |
| 53 | Hoe hoog zou een vliegbelasting moeten zijn als deze alle externe kosten inclusief klimaat zou moeten dekken (voor Europese en intercontinentale vluchten)? |
| 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? |

- | Nr | 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? |
| 56 | Is rekening gehouden met het dilemma dat het oplossen van een fileknelpunt voornamelijk leidt tot verplaatsing van het fileknelpunt? |
| 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? |
| 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)? |
| 59 | Kunnen de planbureaus ook inzicht geven in de effecten van Europees beleid dat per 2022 veiligheidssystemen in nieuwe auto's verplicht stelt? |
| 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? |
| 61 | Waarom is in dit rapport bijvoorbeeld niet gekeken naar ten eerste de effecten van het vergroten van de handhaving capaciteit en te tweede de effecten van een progressief verkeersboetestelsel? |
| 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? |
| 63 | Hoe zou het gelijktrekken van de diesel- en de benzineaccijns uitpakken voor de externe kosten van het goederenvervoer? |
| 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? |
| 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? |