

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

141

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het rapport van het PBL en ECN* (ingezonden 7 september 2015)

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 29 september 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) getiteld «Quick Scan mogelijke aanvullende maatregelen emissiereductie 2020 ten behoeve van Urgenda-klimaatuitspraak»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Wat vindt u van de vijftien genoemde maatregelen op het gebied van transport? Hoe verhouden die zich tot reeds vastgestelde kabinetsdocumenten, zoals de Autobrief?

Deelt u de mening dat de vijftien genoemde maatregelen op het gebied van de transport een sterk staaltje automobilisten pesten en ondernemers belasten in zich hebben? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid om afstand te nemen van deze maatregelen waarmee de automobilist en ondernemer worden gepest?

Antwoord 2 en 3

Zoals de auteurs van het rapport aangeven betreft het een grove schatting van wat er technisch mogelijk zou kunnen zijn, zonder rekening te houden met (indirecte) maatschappelijke kosten, maatschappelijk of politiek draagvlak en juridische haalbaarheid. Ik stel daarbij vast dat het merendeel van de genoemde maatregelen geen beleid of beleidsvoornemens zijn van dit kabinet.

¹ PBL en ECN, 2 september 2015 (<http://www.pbl.nl/publicaties/quick-scan-mogelijke-aanvullende-maatregelen-emissiereductie-2020-ten-behoeve-van-urgenda-klimaatzaak>)

Vraag 4 en 5

Hoe oordeelt u over de maatregelen waarmee de transportsector zwaarder wordt belast, zoals o.a. de Maut? Is bekend wat deze maatregelen ook qua lastenverzwaring betekenen? Vindt u het niet vreemd dat dergelijke maatregelen zonder enige doorberekening van lastenverzwaringen dan wel aantasting van de concurrentiepositie van de transportsector worden gepubliceerd? Deelt u de mening dat dergelijke inzichten wel noodzakelijk zijn? Kunt u dan ook de toegenomen lastendruk inzichtelijk maken voor de transportsector? Hoe oordeelt u over de maatregelen die de automobilist zwaarder willen belasten, zoals de kilometerheffing? Bent u bekend met het rapport van het Centraal Planbureau «Maatschappelijke Kosten en Baten Prijsbeleid Personenauto's», waarin wordt gesteld dat het welvaartsverlies van een kilometerheffing groter is dan een welvaartswinst op andere terreinen, zoals o.a. minder emissies?² Hoe moeten we in dit licht de uitkomsten van de quickscan in dezen beoordelen? Hoe zit dit met de andere maatregelen, zoals de beprijzing van privékilometers? Welke lastenverzwaring brengt dit met zich mee voor de automobilist?

Antwoord 4 en 5

Ik begrijp dat het PBL met deze quickscan inzicht wil geven in technische mogelijkheden tot CO₂-reductie op basis van bestaande kennis. Het PBL geeft zelf in deze quickscan aan geen rekening te hebben gehouden met o.a. (indirecte) maatschappelijke kosten van de maatregelen, zoals welvaartsverlies. Een aantal maatregelen die het PBL benoemt op transportgebied, zoals een kilometerheffing voor personenvervoer en vrachtvervoer, zijn vormen van wegbeprijzing. Dit kabinet kiest niet voor wegbeprijzing, zoals ook blijkt uit het regeerakkoord.

Ik heb eerder kennis genomen van het rapport van het CPB en PBL uit 2015 waarin wordt gewezen op het welvaartverlies dat ontstaat bij de invoering van een kilometerheffing voor personenvervoer. Het is verder niet bekend wat de genoemde maatregelen qua lastenverzwaring betekenen voor de transportsector of de automobilist. Omdat de invoering van een kilometerheffing nu niet aan de orde is, zie ik geen noodzaak om effecten inzake de lastenverzwaring of concurrentiepositie voor de transportsector verder in beeld te brengen.

De waarde van het privégebruik van de zakelijke auto wordt nu door middel van de bijtelling in de belastingheffing betrokken.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het in deze tijd onbestaanbaar is om terug te keren naar de jaren 70 met de invoering van een autoloze zondag? Kunt u in dit kader ook ingaan op de andere maatregelen die onder het volgens ECN en PBL genoemde scala aan mogelijkheden met betrekking tot het rijgedrag zijn berekend? Welke maatregelen betreft het?

Antwoord 6

Het invoeren van een landelijke autoloze zondag zou een inbreuk betekenen op onze bewegingsvrijheid en naar verwachting grote sociale en economische gevolgen met zich mee brengen.

De overige gedragsmaatregelen die zijn genoemd door PBL/ECN betreffen maatregelen ter vermindering van het autogebruik (waaronder het stimuleren van autodelen, videoconferencing en thuiswerken), maatregelen om meer gebruik te maken van alternatieven voor de auto (bijvoorbeeld stimuleren van mobiliteitspassen, fiets en het OV) en maatregelen om voertuigen op een efficiëntere manier te gebruiken (gebruik van zuinige banden, rijden op de juiste bandenspanning, toepassen van Het Nieuwe Rijden en meer gebruik van slimme navigatie (eco-routing)).

Vraag 7

Kunt u nogmaals bevestigen dat de snelheid op de Nederlandse snelwegen 130 km/uur is en blijft?

² CPB, 13 april 2015 (<http://www.cpb.nl/publicatie/maatschappelijke-kosten-en-baten-prijsbeleid-personeautoos>)

Antwoord 7

In het Reglement Verkeersborden en Verkeerstekens is sinds 1 juli 2012 op mijn voordracht vastgelegd dat, tenzij verkeerstekens een lagere snelheid aangeven, de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen in Nederland 130 km/uur is.

Zoals aangegeven in mijn brief van 1 juli is het snelhedenbeleid erop gericht om op locaties waar dat kan binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu de generieke limiet van 130 km/uur te hanteren.