

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

176

Vragen van het lid **Bouchallikh** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Meer thuiswerken, minder files; is die verbreding van de weg dan wel nodig?»* (ingezonden 10 september 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 oktober 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Meer thuiswerken, minder files; is die verbreding van de weg dan wel nodig?»¹ en het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) «Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit»?²

Antwoord 1

Ja, hiermee ben ik bekend.

Vraag 2 en 3

Deelt u de conclusie dat omdat mensen meer thuiswerken er minder sprake is van piekbelasting van wegen en dat daarom geplande investeringen in snelwegen niet meer nodig zijn?

Deelt u de analyse dat dit goed nieuws is, omdat de middelen die nu bestemd zijn voor de uitbreiding van snelwegen dan kunnen worden ingezet voor onderhoud, nog hoogwaardiger openbaar vervoer, het oplossen van vervoersarmoede en fietsinfrastructuur?

Antwoord 2 en 3

Sinds het begin van de coronacrisis heeft Nederland op grote schaal thuisgewerkt. Eén van de gevolgen hiervan was een sterke afname van de drukte in het openbaar vervoer en de files op de weg. Belangrijk om op te merken is dat een relatief kleine afname van het aantal autokilometers in de spits al leidde tot een sterke afname van de congestie. Ter illustratie: in 2020 heeft een afname van 17% van de autokilometers op het hoofdwegennet geleid tot 70% minder vertraging, met name als gevolg van minder drukke

¹ NOS, 9 september 2021 (<https://nos.nl/artikel/2397100-meer-thuiswerken-minder-files-is-die-verbreding-van-de-weg-dan-wel-nodig>)

² PBL, september 2021 (<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-thuiswerken-en-de-gevolgen-voor-wonen-werken-en-mobiliteit.pdf>)

spitsen. Met het afbouwen van de coronamaatregelen neemt de mobiliteit weer toe, maar onze verwachting is dat een deel van het thuiswerkgedrag zal beklijven. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat namelijk zien dat ongeveer de helft van de werkenden verwacht ook na de coronacrisis gedeeltelijk thuis te blijven werken.³ De studie van PBL over thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit laat vergelijkbare cijfers zien. Uit de studie van het PBL blijkt dat dit voornamelijk gaat om mensen die al gedeeltelijk thuis werkten voor de coronacrisis. Het PBL geeft in het onderzoek aan dat de toename van het thuiswerken zou kunnen leiden tot ongeveer 8% minder woon-werkritten. Dit zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid. Het PBL wijst erop dat enige haast geboden is om het momentum van het thuiswerken te kunnen benutten. Daarom zet het Ministerie van IenW, samen met de andere ministeries, in op het ondersteunen en faciliteren van hybride werken. Zo heeft IenW de campagne «hybride werken is win win» geïnitieerd, die 14 oktober van start gaat. In juni jl. is de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) naar uw Kamer verzonden (Kamerstuk 31 305, nr. 328).⁴ Het voornaamste verschil tussen de twee analyses is dat het PBL-rapport geïsoleerd naar het thuiswerkeffect kijkt. De ontwikkeling van de mobiliteit wordt ook beïnvloed door andere factoren, zoals de groei van de bevolking en welvaart. De IMA-2021 bevat langetermijnprognoses voor 2030, 2040 en 2050 en neemt – naast thuiswerken – deze factoren ook mee. De analyses hebben dus een andere invalshoek. Het PBL heeft IenW geadviseerd over de verschillende aannames in de IMA-2021, zoals de ontwikkeling van het thuiswerken, bevolking en welvaart. De aannames met betrekking tot de toename van het thuiswerken in de prognoses van de IMA-2021 corresponderen ook met de cijfers die in het PBL-rapport worden genoemd.

De langetermijngevolgen van corona op mobiliteit zijn nog onzeker, evenals de effecten op de woning- en kantorenmarkt. Onzekerheid in de mobiliteitsontwikkeling is echter niet nieuw. Om deze reden wordt in de IMA-2021 en andere mobiliteitsanalyses met een bandbreedte gewerkt en zijn onzekerheidsverkenningen toegevoegd. Dit sluit aan bij het advies in het PBL-rapport. Een toename van het thuiswerken betekent echter niet dat in de toekomst geen nieuwe investeringen in infrastructuur nodig zijn. Ook bij een blijvende toename van het thuiswerken zijn de opgaven fors. De langetermijnprognoses van de IMA-2021 wijzen op een groei van het totaal aantal reizigerskilometers (bandbreedte van -1% tot +31%). Deze groei is echter niet gelijkmatig over het land verdeeld. Op veel plekken in Nederland zal de mobiliteit op de langere termijn blijven groeien. We werken weliswaar meer thuis, maar daartegenover staan ontwikkelingen die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de groei van de bevolking en de welvaart. Daarnaast treedt er een verschuiving van reismotieven op. Mensen maken bijvoorbeeld meer recreatieve verplaatsingen. Het CBS verwacht dat de bevolking groeit tot 19,1 miljoen inwoners in 2040. Tot 2030 zijn bijna een miljoen extra woningen nodig. Het is een grote opgave om de extra woningen die de komende decennia worden gebouwd bereikbaar te maken en te houden.

Vraag 4

Bent u bereid om op basis van dit rapport de zeven MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) voor snelwegen die een beroep kunnen doen op het stikstofregistratiesysteem, te weten de A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere Buiten-Oost-Lelystad, A4 Haaglanden-N14, Innova 58 Tilburg-Eindhoven, A27 Houten-Hooipolder en Innova 58 Annabosch-Galder, te heroverwegen?

Antwoord 4

In algemene zin geldt dat heroverwegingen niet aan een demissionair kabinet zijn. Overigens wil ik wel de kanttekening plaatsen dat investeringen in infrastructuur nodig blijven om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden. Op pagina 34 en 35 van de IMA-2021 is aangegeven welke MIRT-projecten met betrekking tot wegen, spoorwegen, vaarwegen en openbaar

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: «Thuiswerken, thuisonderwijs en mobiliteit: inzichten MPN meting april 2021»

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 328

vervoer in de analyse als uitgevoerd zijn verondersteld. Er wordt in de analyse dus rekening gehouden met de uitvoering van onder andere deze zeven MIRT-projecten. Ook dan laat de IMA-2021, zoals aangegeven in het antwoord op vragen 2 en 3, zien dat er zich nog bereikbaarheidsopgaven voordoen. Zonder uitvoering van de MIRT-projecten zouden deze opgaven nog veel groter zijn.

Vraag 5

Deelt u de conclusie dat de verbreding van de A27 na alle protesten van bewonersgroepen, de stikstofproblematiek en het verschijnen van dit PBL-rapport totaal onzinnig is?

Antwoord 5

Nee. De Ring Utrecht is één van de meest intensief gebruikte delen van het wegennet. De verwachting is dat het verkeer op de A27/A12 naar de toekomst, ondanks meer thuiswerken, verder groeit, zie ook het antwoord op vragen 3 en 4. De onderzoeken bij het Tracébesluit geven aan dat (groei van) congestie door het project in belangrijke mate wordt voorkomen. Het project draagt zo bij aan de doorstroming van doorgaand verkeer op het nationale wegennet en aan de regionale bereikbaarheid van Utrecht, waaronder ontwikkellocaties zoals Utrecht Science Park en de nieuwe woningbouwlocaties. Daarnaast zal de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet verbeteren. Door het scheiden van rijrichtingen komen er minder verkeersgevaarlijke situaties voor waarbij automobilisten meerdere malen van rijstrook moeten wisselen om de gewenste richting te kunnen kiezen.

Vraag 6 en 7

Deelt u de constatering dat het ook in de lijn is met de aangenomen motie van het lid Bouchallikh c.s. over het toepassen van het brede welvaartsbegrip bij het MIRT (Kamerstuk 35 570 A, nr. 66) om met dit PBL-rapport in het achterhoofd grote snelwegprojecten te heroverwegen?

Bent u bereid de ontwikkeling van deze zeven MIRT-projecten onmiddellijk stop te zetten en deze projecten door te lichten met het brede welvaartsbegrip en het PBL-rapport in het achterhoofd?

Antwoord 6 en 7

Ik steun het brede welvaartsdenken. Er zijn daarom stappen gezet om dit beter in te bedden in het mobiliteitsbeleid. Een voorbeeld is de verbreding van de IMA-2021 ten opzichte van zijn voorganger, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2017. Naast capaciteits- en robuustheidsknelpunten kijkt de IMA-2021 ook naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaatgevoeligheid van de netwerken en de emissies van mobiliteit van broeikasgassen, fijnstof en stikstof. Deze brede blik doet recht aan de toenemende onderlinge verwevenheid van maatschappelijke opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein, natuurlijk met behoud van de focus op mobiliteit en bereikbaarheid.

In het MIRT-proces worden nut en noodzaak van iedere investering onderbouwd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is daarbij een belangrijk instrument. Een MKBA verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. De verwachte groei van de mobiliteit (zie het antwoord op vraag 2 en vraag 3) en de onderzoeken die reeds in het MIRT-proces zijn verricht, wijzen erop dat deze projecten een positieve bijdrage leveren aan de brede welvaart. Zoals aangegeven in het antwoord op de vraag 4 geldt dat heroverwegingen niet aan demissionair kabinet zijn.