

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

2541

Vragen van het lid **Sienot** (D66) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Ander reisgedrag vermindert files»* (ingezonden 24 mei 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 25 juni 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ander reisgedrag vermindert files»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de analyse dat gedragsbeïnvloeding in autogebruik kan bijdragen aan een betere doorstroming zodat er minder files ontstaan en daarnaast kan bijdragen aan CO₂-reductie in de mobiliteitssector?

Antwoord 2

Gedragsinterventies als het Low Car Diet (LCD) zijn een kansrijke methode voor de vermindering van werkgerelateerd autogebruik. Gedragsbeïnvloeding draagt bij aan onze beleidsdoelen aangaande het verbeteren van de doorstroming en het reduceren van de CO₂-uitstoot.

Vraag 3

Deelt u de analyse van het Centraal Planbureau (CPB) dat nader onderzoek naar de effecten van «Low Car Diet» en soortgelijke interventies zinvol is?² Zo ja, bent u van plan een onderzoek te laten uitvoeren naar het veranderen van reisgedrag om werkgerelateerd autogebruik te verminderen om files tegen te gaan? Zo nee, waarom niet?

¹ 14 mei 2018, De Telegraaf, «Ander reisgedrag vermindert files» (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/2030893/ander-reisgedrag-vermindert-files>).

² 14 mei 2018, CPB, «Vrijwillig uit de auto: gedragsbeïnvloeding in de werkgerelateerde mobiliteit» (<https://www.cpb.nl/publicatie/vrijwillig-uit-de-auto-gedragsbe%C3%AFnvloeding-de-werkgerelateerde-mobiliteit>)

Antwoord 3

Ja, samen met de betrokkenen onderzoek ik momenteel de mogelijkheden voor een vervolg op de notitie van het CPB. Daarbij worden ook de ervaringen die wij de afgelopen jaren met het programma Beter Benutten hebben opgedaan betrokken.

Vraag 4

Wat vindt u van de bewering dat gedragsbeïnvloedende maatregelen veel goedkoper zijn dan financiële stimulansen en aanpassingen in de infrastructuur? Hoe neemt u dit inzicht mee in het toekennen van budget voor het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten?

Antwoord 4

Onder meer binnen het programma Beter Benutten is veel ervaring opgedaan met gedragsbeïnvloedende maatregelen. Deze ervaring is onderdeel geworden van de werkwijze binnen het MIRT; binnen een MIRT- verkenning worden ook alternatieve niet-infrastructurele oplossingen meegenomen. Deze maken onderdeel uit van de Maatschappelijke Kosten- Baten Analyse (MKBA), die wordt meegenomen in de besluitvorming richting de bestuurlijke voorkeursbeslissing.

Door de groei van de bevolking en de economie zal het personen- en goederenverkeer de komende decennia blijven toenemen. Dit vraagt om een aanpak waarbij zowel uitbreiding van de bestaande infrastructuur, als mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te benutten en inzet op innovatie nodig is.

Vraag 5

Kunt u een overzicht geven van de inzet tot nu toe om werkgerelateerd autogebruik te verminderen? Kunt u daarnaast een overzicht en tijdlijn schetsen van uw voorgenomen acties om ander reisgedrag te bevorderen? Kunt u ook aangeven in hoeverre hierbij van een spel- of competitie-element gebruik wordt gemaakt zoals bij het Low Car Diet, aangezien dit de betrokkenheid en kosteneffectiviteit van inzet vaak sterk verhoogt?

Antwoord 5

In het programma Beter Benutten is de afgelopen jaren veel inzet gepleegd om samen met de werkgevers het autogebruik te verminderen. In vrijwel elke regio is een succesvolle werkgeversaanpak van de grond gekomen. Bij veel bedrijven zijn werknemers buiten de spits gaan reizen, thuis gaan werken of overgestapt op OV of fiets. In de eerste fase van Beter Benutten leidde dit tot ca. 48.000 spitsmijdingen per werkdag. De eindresultaten van Beter Benutten worden na de zomer met u gedeeld. Hoewel het programma Beter Benutten is afgerond, wordt in veel regio's de werkgeversaanpak gecontinueerd, onder meer via de afspraken die in het BO-MIRT van afgelopen jaar zijn gemaakt. Met steun vanuit mijn departement is de Nationale Benchmark Mobiliteit ontwikkeld. Deze benchmark biedt bedrijven een gestructureerde aanpak om het bestaande werkgerelateerde mobiliteitsbeleid door te lichten en geeft concrete handvatten voor verbetering. Ook is de Handreiking Vervoermanagement opgesteld, die bedrijven helpt duurzame mobiliteitsmaatregelen te nemen waarmee invulling kan worden gegeven aan de zorgplicht in de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

Verder worden met werkgevers en mobiliteitspartijen afspraken gemaakt over duurzame zakelijke mobiliteit. Dit gebeurt met name met de koplopers uit de «Anders Reizen» coalitie. Binnen deze coalitie delen 40 grote werkgevers hun kennis en ervaringen over bewezen effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit. Deze werkgevers hebben zich tot doel gesteld om de CO₂-uitstoot van hun woon-werk en zakelijke mobiliteit in 2030 te halveren (per fte t.o.v. 2016).

Concrete voorbeelden van bewezen maatregelen zijn het stimuleren van de (elektrische) fiets als alternatief voor woon-werkverkeer per auto, het stimuleren van autodelen en het invoeren van een mobiliteitsbudget. Ook het opzetten van een interne gedragscampagne met eventueel een spel- of competitie-element is een mogelijk kosteneffectieve maatregel voor bedrijven die duurzaam reisgedrag willen bevorderen.

Naast de inzet gericht op het verminderen van (werkgerelateerd) autogebruik, kunnen gedragsmaatregelen ook een bijdrage leveren aan verduurzamen van

het autogebruik: het rijden op energiezuinige banden, het op de juiste spanning houden van die banden en het toepassen van een zuinige rijstijl zorgt voor een lager brandstofverbruik en levert tevens een bijdrage aan een betere doorstroming.

Ook in het kader van het Klimaatakkoord worden momenteel met werkgevers en andere partijen afspraken gemaakt over mobiliteit, waaronder werkgerelateerd autogebruik.

Vraag 6

In hoeverre worden de beoogde effecten van gedragsbeïnvloedende maatregelen meegenomen in de volgende knelpuntenanalyse van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)?

Antwoord 6

Door middel van een NMCA worden toekomstige knelpunten op weg en spoor geïdentificeerd. Op basis van de knelpuntenlijst worden in overleg met de andere overheden MIRT-verkenningen gestart om deze knelpunten op te lossen. In deze MIRT verkenningen worden alternatieve niet-infrastructurele oplossingen meegenomen, zoals Beter Benutten, spitsmijden, fietsstimuleringsmaatregelen enz. Indien deze maatregelen voor de bereikbaarheid onvoldoende soelaas bieden wordt naar een investering in infrastructuur gekeken.

Daarnaast is in de huidige NMCA (1 mei 2017) een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om de invloed van een aantal gedragseffecten op de bereikbaarheidsopgaven te bepalen. Deze gevoeligheidsanalyses hebben betrekking op flexibilisering van kantoortijden, opkomst van deel- en circulaire economie, introductie van zelfrijdende auto's, toename van e-bike gebruik en ontwikkeling fietsnetwerken.

In de ontwikkeling van de volgende NMCA zal eveneens de invloed van een aantal gedragseffecten op de bereikbaarheidsopgaven worden bepaald. De daarbij te analyseren onderwerpen zullen te zijner tijd op basis van het dan geldend inzicht worden gekozen.