

2013Z08346

Vragen van de leden **Bashir** en **Paulus Jansen** (beiden SP) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en de staatssecretaris van Financiën over *de gevolgen van de auto van de zaak voor het autogebruik* (ingezonden 23 april 2013).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de notitie «Mobiliteitsmanagement en fiscaliteit» en onderschrijft u de analyse en conclusies van de auteur?¹

Vraag 2

Deelt u de conclusie dat de auto van de zaak jaarlijks een economische schade in de orde van € 100 miljoen veroorzaakt ten gevolge van de extra autokilometers, waarvan een groot deel in de spits in de vorm van 16% extra woon-werkverkeer?

Vraag 3

Deelt u de conclusie dat de auto van de zaak jaarlijks een economische schade in de orde van enkele honderden miljoenen euro's veroorzaakt door de extra consumptie van grote, zware, onzuinige auto's?

Vraag 4

Deelt u de conclusie dat – deels publieke – programma's om de auto van de zaak minder te gebruiken weinig zoden aan de dijk zetten, zolang de huidige fiscale regeling niet veranderd wordt?

Vraag 5

Onderschrijft u de conclusie «Internationaal gezien is er een opwaartse druk op de belastingtarieven van de auto van de zaak.»? Kunt u een overzicht geven van de fiscale behandeling van de auto van de zaak in België, Duitsland, Engeland en de Scandinavische landen?

¹ Prof.J.van Ommeren (Vrije Universiteit), februari 2013, in het kader van het onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR)

Vraag 6

Onderschrijft u de conclusie dat bedrijven in kantoorpanden meer parkeer-ruimte aanbieden dan dat ze zouden doen als het belast zou zijn en dat het huidige fiscale regime het voor bedrijven onaantrekkelijk maakt om zuinig met ruimte om te gaan?

Vraag 7

Onderschrijft u de conclusie «Het goedkoop aanbieden van parkeerruimte gaat waarschijnlijk gepaard met extra verplaatsingen tijdens de spits»?

Vraag 8

Onderschrijft u de conclusie «De lokale congestie kan worden verminderd door een maximum te stellen aan parkeernormen»?

Vraag 9

Onderschrijft u de hoofdconclusie van Van Ommeren: «Het belastingsysteem in Nederland heeft een extreem sterke invloed op het mobiliteitsmanagement van bedrijven. Dit systeem stimuleert zeer sterk de auto van de zaak, maar ook het parkeren bij de werkgever, zonder dat hier goede redenen voor zijn»?

Vraag 10

Welke beleidsmatige conclusies verbindt u aan de analyse van Van Ommeren? Onderschrijft u dat hier mogelijkheden liggen om op korte termijn tegen zeer lage maatschappelijke kosten een stevige bijdrage te leveren aan de energie- en klimaatdoelstellingen van het kabinet en tegelijkertijd milieu en leefbaarheidswinst te boeken?

Vraag 11

Wilt u de antwoorden over conclusies waar u het niet mee eens bent motiveren?