

Aan:
het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



Assen, 23 juli 2019
Ons kenmerk 28/5.16/2019001682
Behandeld door de heer S.G. Bijleveld (0592) 36 59 48
Onderwerp: Zienswijze ten behoeve van internetconsultatie Wet Vrachtwagenheffing

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

De afgelopen periode is met uw ministerie gesproken over het voornemen in 2023 vrachtwagenheffing in te voeren op alle autosnelwegen in Nederland, zoals is aangegeven in het Regeerakkoord Rutte III. Wij kunnen ons vinden in de achterliggende doelstellingen voor verduurzaming en innovatie van de transportsector. Bij de wijze van uitvoering plaatsen wij enkele kanttekeningen. Daarom hebben wij besloten onderstaande zienswijze in te dienen. Onze reactie is afgestemd met alle gemeenten in Drenthe via het Verkeer en Vervoerberaad Drenthe. Ook is afgestemd met de provincies Groningen, Fryslân en Overijssel.

Heffingsnetwerk

Onderdeel van het wetsvoorstel is *'een sluitend netwerk van wegen waarop vrachtwagenheffing plaatsvindt'*, het zogenaamde heffingsnetwerk. Het betreft de autosnelwegen (A-wegen) in Nederland, aangevuld met autowegen of provinciale wegen waar, op basis van modelberekeningen, een substantiële uitwijk van het vrachtverkeer wordt verwacht. Met behulp van het Verkeersmodel NRM zijn verschillende scenario's berekend. Op basis van de modelberekeningen is voorgesteld om de provinciale wegen N375 en de N34 toe te voegen aan het heffingsnetwerk, omdat op deze wegen sprake zou zijn van 'substantiële uitwijk'. Tijdens ambtelijke werksessies heeft de provincie Drenthe aangegeven bovengenoemde wegen bij voorkeur niet toe te willen voegen aan het heffingsnetwerk. Voor de N375 verwachten wij dat de berekende uitwijk minder groot zal zijn. Dat heeft te maken met de vormgeving van de weg (rotondes), waardoor de weg geen reëel alternatief vormt voor doorgaand vrachtverkeer over de A28. Ook voor de N34 verwachten wij een lagere uitwijk dan het model berekent als gevolg van vrachtwagenheffing op de A37. Bovendien wordt deze weg de komende jaren voor het weggedeelte tussen Emmen en Coevorden verdubbeld, waardoor de weg voldoende capaciteit heeft voor een eventueel extra aanbod van vrachtverkeer.

Een belangrijk argument om de weg niet toe te voegen is bovendien onze zorg over de effecten op de regionale economie. Deze weg vormt een belangrijke verbinding tussen zuidoost-Drenthe en Twente en heeft een belangrijke functie voor het bedrijfsleven in deze regio's.

Het verheugt ons dat u vorengenoemde argumenten onderschrijft en beide wegen niet in het heffingsnetwerk hebt opgenomen. Wij vragen u wel met klem het mogelijk te maken dat wegen na invoering van de wet, op korte termijn via een spoedprocedure, alsnog toegevoegd kunnen worden mocht blijken dat er onverhoopt toch knelpunten ontstaan.

Regionale economie

Tijdens het SO MIRT, landsdeel Noord, op 15 mei 2019 is met u gesproken over de positie van de A37. Eind jaren 90 is de toenmalige N37 verdubbeld en omgebouwd naar autosnelweg, waarbij regionale overheden en bedrijfsleven aanzienlijk financieel hebben bijgedragen. Deze verdubbeling heeft geleid tot een flinke toename van het (inter)nationale vrachtverkeer op de goederencorridor Randstad-Noord-Duitsland/Oost-Europa via de A28/A37/E233. De logistieke sector geeft aan een groot belang te hechten aan een goede doorstroming op deze corridor. In dat kader verwachten wij daarom ook passende en kansrijke oplossingen binnen het MIRT-onderzoek A28.

In het proces voorafgaand aan de internetconsultatie is met uw ministerie gesproken over de noordelijke wens voor tariefdifferentiatie per landsdeel. Basis voor deze gedachte is de zorgen over de effecten van vrachtwagenheffing op de regionale economie en het vestigingsklimaat in het noorden van het land. De te overbruggen afstanden zijn in het noorden veelal groter en er zijn minder alternatieven beschikbaar. De Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die als basis is gebruikt voor het doorrekenen van de economische effecten van vrachtwagenheffing stelt ons hierin nog niet gerust. Uit de doorrekening blijkt dat de effecten op werkgelegenheid landelijk beperkt zijn. Maar in de MKBA wordt ook specifiek aangegeven dat de vraag naar producten in meer perifere regio's zal afnemen ten gunste van de vraag in meer centraal gelegen regio's.

Wij verzoeken uw ministerie daarom vóór de invoering van vrachtwagenheffing de gevolgen voor de regionale economie beter inzichtelijk te maken, daarbij ook te kijken naar de gevolgen voor het Noord-Nederlandse vestigingsklimaat en mogelijk negatieve gevolgen te voorkomen. Hiermee sluit de provincie Drenthe aan bij dezelfde denkwijze van de provincies Groningen en Fryslân.

Daarnaast doen wij u de suggestie om, aansluitend op de terugsluis waarmee de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet op het vergroenen van het wagenpark, de opbrengsten van de heffing in bredere zin terug te laten vloeien in de provincie Drenthe. Dat kan bijvoorbeeld via innovatieve pilots voor het vergroenen en verduurzamen van de transportsector en de infrastructuur. De aanwezige industrieën en ondernemingen bieden hiertoe volop kansen.

Effecten op het onderliggend wegennet/compenserende maatregelen

Tot slot vragen wij uw aandacht voor de effecten op het onderliggend wegennet.

Door de invoering van vrachtwagenheffing zal het aandeel vrachtverkeer op het onderliggend wegennet in meer of mindere mate toenemen. Onduidelijk is wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid, ook in relatie tot de afspraken die zijn gemaakt

in het SPV2030. Uw ministerie geeft aan op voorhand geen bijdrage te willen leveren aan eventuele verkeersveiligheidsmaatregelen die wij ten gevolge van de vrachtwagenheffing moeten treffen. De enige oplossing die wordt geboden is de weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk. Wij vinden het belangrijk dat ook de mogelijkheid wordt geboden andere beheersmaatregelen voor te stellen in samenspraak en cofinanciering met het Rijk. Wij verzoeken u hiervoor een voorstel uit te werken.


Hetzelfde geldt voor beheer en onderhoud. De meerkosten ten gevolge van uitwijkend vrachtverkeer zijn volledig voor de overige wegbeheerders. Wij zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor eventuele negatieve gevolgen door uitwijk van vrachtverkeer, en daarmee ook het treffen en/of financieren van passende (beheers)maatregelen, bij het Rijk liggen.

In dat kader benadrukken wij de noodzaak voor goede afspraken over monitoring en denken daar ook graag in mee. Het is van belang dat er adequate monitoring en evaluatie van (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer plaatsvindt met een op maat toegesneden afwegingskader voor iedere regio.

Wij wensen u succes bij de nadere uitwerking van de wet vrachtwagenheffing en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Afschrift aan Provinciale Staten van Drenthe
wa.coll.