



provincie **HOLLAND**
ZUID

ng
ur en Waterstaat

sultatie vrachtwagenheffing

Memo

Contact

Datum
23 juli 2019

Allereerst willen wij de projectorganisatie vrachtwagenheffing van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat complimenteren met de zorgvuldige en uitgebreide informatie-participatieronde die met de diverse regio's gehouden is.

De volgende opmerkingen, vragen en kanttekeningen hebben wij nog bij de invoering van vrachtwagenheffing:

- In de basis blijft het fenomeen vrachtwagenheffing een lastig uit te leggen maatregel. Vrachtwagens wel heffen waar ze idealiter moeten rijden (hoofdwegennet) en niet heffen waar ze als doorgaand verkeer niet gewenst zijn (onderliggend wegennet).
- Op grond van modelberekeningen wordt een aantal onderliggende wegen meegenomen in het heffingsnetwerk. Desondanks kan in de praktijk niet uitgesloten worden dat uitwijk van vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet plaatsvindt. Als dit niet opgelost wordt door toevoeging van wegen in het heffingsnetwerk na monitoring (bijvoorbeeld omdat heffing ongewenst is of de uitwijk te gering), kunt u dan aangeven hoe de Minister omgaat met de verslechtering van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidshinder, doorstroming verkeer en de extra kosten van beheer en onderhoud voor andere wegbeheerders? En is de Minister bereid aanvullende maatregelen te nemen om de negatieve effecten te beperken, te compenseren of te voorkomen? Hierbij de opmerking dat ook een kleine uitwijk in absolute zin, percentueel zwaar negatief kan zijn.
- In de modelberekeningen is uitgegaan van één standaard tarief voor alle vrachtverkeer. In de maatregel worden oudere en vuilere vrachtwagens juist

- zwaarder belast en schonere vrachtwagens minder zwaar. Dit zal bij de vuilere vrachtwagens tot meer (ongewenst) uitwijkgedrag leiden.
- Na invoering van vrachtwagenheffing kan op grond van monitoring besloten worden om wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk of uit het heffingsnetwerk te halen. Hoe gaat de Minister dan om met het eventuele "waterbed effect"? Met andere woorden: Veranderingen aan het heffingsnetwerk kan op andere wegen ook weer tot meer overlast leiden. Hoe wordt dit voorkomen?
 - Wanneer na monitoring blijkt dat een weg alsnog in het heffingsnetwerk moet worden opgenomen, is het van groot belang dat dit snel gebeurt, bijvoorbeeld via een spoedprocedure. Wanneer dit juridisch niet mogelijk blijkt willen wij met de Minister in overleg treden hoe de periode tot een wetwijziging overbrugd kan worden zonder sluipverkeer.
 - Als na invoering van de vrachtwagenheffing de verkeersveiligheid ergens op het onderliggend wegennet onverwachts toch sterk verslechtert, dan moet heel snel (binnen een paar uur) gehandeld kunnen worden met bijvoorbeeld verkeersregelaars. Een spoedprocedure om het heffingsnetwerk aan te passen is dan te langzaam.
 - Wat zijn de gevolgen van de recente uitspraak van de Raad van State over de PAS (stikstofdepositie) voor dit project?
 - In verband met het klimaatakkoord zijn maatregelen voor alle wegverkeer voorzien in de periode na invoering vrachtwagenheffing. Kan dit betekenen dat het project vrachtwagenheffing wordt stopgezet?
 - De Minister is voornemens om gelden die overblijven door vrachtwagenheffing terug te sluizen naar de sector om duurzaamheidsmaatregelen te stimuleren. Wij wijzen er daarbij op dat in dit kader duurzamere stedelijke distributie een interessant doel kan zijn.
 - Met het aanleggen van de Verlengde Bentwoudlaan bij Waddinxveen ontstaat een nieuwe mogelijke uitwijkroute voor vrachtauto's. Wij verzoeken de Minister om de toekomstige route Vredenburglaan – Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan op te nemen in het monitoringsnetwerk.

Tot slot. Graag blijven wij betrokken bij de verdere uitwerking van het project, waaronder de monitoring en de terugsluis van overgebleven gelden aan de sector.