



Ondernemend
Coevorden

ONDERNEMEND
HOOGVEEN



industrie
kombinatie
avereest

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. mevrouw C. van Nieuwenhuizen – Wijbenga
Postbus 20901
25600 EX Den Haag

Emmen, 5 augustus 2019

Betreft: Zienswijze ten behoeve van internetconsultatie Wet Vrachtwagenheffing

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

De afgelopen periode heeft uw ministerie gesproken over het voornemen in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren op alle autosnelwegen in Nederland, zoals is aangegeven in het Regeerakkoord Rutte III. Wij kunnen ons vinden in de grotere achterliggende doelstellingen voor verduurzaming en innovatie van de transportsector. Bij de wijze van uitvoering plaatsen wij als ondernemers uit een transportgevoelige regio enkele kanttekeningen. Daarom hebben wij besloten onderstaande zienswijze in te dienen. Onze reactie is afgestemd met en mede ingediend namens het bedrijfsleven in de gemeenten Hardenberg, Coevorden, Hoogeveen en Emmen oftewel de Dutch TechZone.

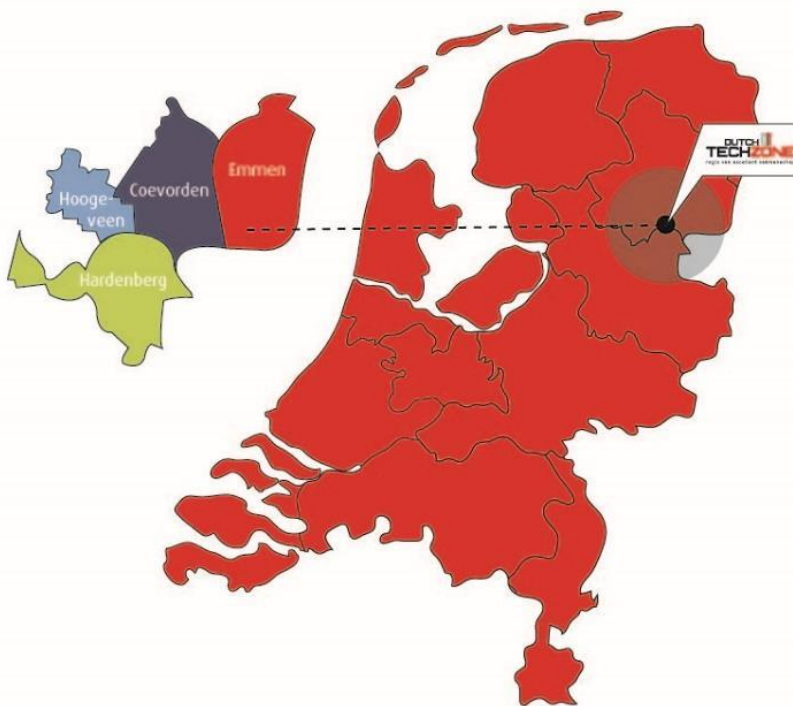
Vrachtwagenheffing en terugsluis – investeren in een gezonde economie voor de Dutch TechZone

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor een gezonde economie. Immers, conjunctuur volgt infrastructuur. Zo ook en zeker in de historisch economisch altijd al zwakkere regio Zuidoost-Drenthe, Noordoost-Overijssel. Dit vergt daarom rond de beoogde vrachtwagenheffing een op maatwerk gerichte inzet, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het gebied. De regio kent minder druk als gevolg van de verstedelijking, de grondprijzen zijn lager, de gemiddeld af te leggen afstanden zijn echter langer.



samenwerken loont

Juist deze kenmerken bieden in de ogen van het bedrijfsleven in de regio en in de ogen van de logistieke sector goede kansen om te experimenteren met (zelfs grensoverschrijdende) innovatieve oplossingen. Expliciet bijvoorbeeld op, in en langs de A28– A37–E233. De corridor A37–E233 tussen Zwolle en Cloppenburg is centraal gelegen op de kortste route tussen de havens van Amsterdam en Rotterdam en van Bremen en Hamburg. Tevens vormt deze corridor een steeds belangrijker schakel in de verbinding met Scandinavië en de Baltische Staten.



De toenemende druk op de Randstad & de zuidelijke corridor: Zuidoost-Drenthe heeft ontlastende rol

De regio in de corridor langs de A28 – A37 – E233, leent zich door de verkeersintensiteit, maar ook door de aanwezige ruimte op, langs en in de omgeving van het wegtracé, en het op technologische innovatie gerichte regionaal beleid, uitstekend om ontwikkelingen en technologieën te testen met integraal en grensoverschrijdend ketenbeheer op diverse niveaus. Waarbij het belang van de regionale economie niet uit het oog verloren wordt, zelfs kan worden versterkt. En aandacht gegeven wordt aan diverse economische en maatschappelijke thema's, waaronder: werkgelegenheid, duurzaamheid, veiligheid, gezonde leefomgeving, robuustheid van het netwerk, bereikbaarheid ketenvervoer, smart logistics en data delen.



Rekenvoorbeelden en investeringen in bereikbaarheidsmaatregelen, zo is onze ervaring vanuit de regio, de Dutch TechZone regio, worden doorgaans sterk ingericht naar de behoeften van verstedelijkt gebied. Er is, is onze ervaring, veel minder aandacht voor de goede ontsluiting van landelijk gebied en de mogelijkheden die dit biedt om de kwaliteit van leven te verhogen en duurzame mobiliteit tussen gebieden (verstedelijkte en meer rurale gebieden) te stimuleren om op deze manier de druk op het totale systeem in ons land te spreiden.

Natuurlijke ligging bepaalt deels de concurrentiepositie, maatwerk en extra inspanning regio en bedrijfsleven vruchtbaar

Inmiddels zo'n elf jaar geleden werd de autosnelweg A37 opgeleverd tussen Hoogeveen, Emmen en de Duitse grens met, dankzij massieve inspanningen van de provinciale en lokale politieke en goede grensoverschrijdende aansluiting op de Autobahn A31. Een rijksweg A37, gerealiseerd met bijdragen van de provincie, gemeenten en het regionale bedrijfsleven. Het was het sluitstuk van ongeveer 15 jaar lobby, acties, plannen maken en geld bijeenbrengen door regio en bedrijfsleven.

Het besluit van het Rijk tot verdubbeling van de N37 tot de A37 werd uiteindelijk genomen na sterke druk vanuit de regio, waarbij het bedrijfsleven een voorname rol heeft gespeeld. De regio hechtte ook toen al zeer aan de A37 en verdere goede (internationale) infrastructuur. In het bijzonder het aantal dodelijke ongevallen op de toen nog N37 en de moeilijke bereikbaarheid van Emmen hebben een rol gespeeld bij de uitbouw tot snelweg.

Begin jaren '90 is een akkoord over de verdubbeling van de N37 gesloten, onder de voorwaarde dat de provincie, de gemeenten en het bedrijfsleven gezamenlijk 10% van het benodigde bedrag van 190 miljoen gulden bijeen zouden brengen. Op 19 april 1994 werd het Tracébesluit tot de ombouw van de N37 genomen. De officiële opening en daarmee de voltooiing van deze route was op 21 januari 2008.

'Ausbau' E233 leidt tot versterking internationale route, kansen om technologisch op voorsprong te komen

Mede dankzij de verdere verdubbeling van de Duitse zijde van de E233 die aanstaande is tussen de A31 bij Meppen en de A1 bij Cloppenburg, ontwikkelt zich langs de A28-A37-E233 een economisch aantrekkelijke Nederlands-Duitse corridor met aanzienlijke groeimogelijkheden. Nederlandse en Duitse belanghebbenden uit overheden en bedrijfsleven kijken nadrukkelijk naar de economische effecten op werkgelegenheid, vestigingsklimaat en de investeringen die de realisatie van de volledig vierbaans E233 tussen Hoogeveen, via Emmen naar Cloppenburg/Hamburg met zich meebrengt.



Het tijdvenster lijkt gunstig om met gelden die straks worden vergaard door de vrachtwagenheffing op het stuk A37 van Hoogeveen tot de Duitse grens, onderzoek, duurzame ontwikkeling en experimenten te ondersteunen. Er zal sprake zijn van een toename van verkeer op deze route, nu door de verdubbeling van de E233 aan Duitse zijde de reistijd naar Hamburg over enkele jaren met zeker drie kwartier gaat afnemen. Daarmee gaat het belang van de corridor ook toenemen en ontstaan nieuwe kansen om een voortrekkersrol te pakken. Daar moeten we ons gezamenlijk en met hulp van onder andere opbrengsten van de heffing op voorbereiden; qua onderwijs, arbeidsmarkt, infrastructuur en innovaties. Aanpakken en doen, is hierbij het motto. En daar is voor specifieke projecten rond infrastructuur, logistiek en mobiliteitsinnovaties steun in de rug bij nodig. De ideeën zijn er wel.



Vrachtwagenheffing zonder duidelijk aantoonbare terugsluis leidt tot minder aantrekkelijk vestigingsklimaat

Noord-Nederland en de regio Dutch TechZone (de gemeenten Hoogeveen, Hardenberg, Coevorden en Emmen, samen aan Nederlandse zijde de corridor A37-E233 en grensoverschrijdend aangesloten bij de Stedenkring Zwolle-Emsland) zijn minder verstedelijkt dan de Randstad en de zuidelijke corridor. Hierdoor zijn gemiddelde afstanden die in dit deel van het land moeten worden afgelegd tussen de grote economische dragers van het gebied (Zwolle, Meppel, Hardenberg, Emmen, Assen, Hoogeveen, Eemshaven), in de praktijk langer dan in de rest van ons land.

Aangezien de vrachtwagenheffing betrekking heeft op verreden kilometers en niet op verbruikte transporttijd. – we hebben gelukkig weinig oponthoud in onze regio. Voorzien wij dat lokale en regionale ondernemers in ons gebied daarom naar verwachting onevenredig hard getroffen worden, omdat ze meer kilometers moeten maken, wat tot hogere kosten leidt voor opdrachtgevers. Hiermee wordt dit landsdeel minder aantrekkelijk als vestigingsgebied voor (zeker transportgevoelige) bedrijven en neemt de ontlastende rol van de regio voor de rest van Nederland af.

Economie Zuidoost-Drenthe

Ten behoeve van een gezonde economische positie van de regio Zuidoost-Drenthe, zoals uitgewerkt in het Rapport van de Commissie Vollebregt – Alberda van Ekenstein: 'Voor een sterke en innovatieve regio Vierkant voor Werk', (tegenwoordig de Dutch TechZone) in juli 2016, aangeboden aan de minister van Economische Zaken Henk Kamp en doorgeleid naar de Tweede Kamer, pleiten wij vanuit het bedrijfsleven in de Dutch TechZone in het kader van de zogenaamde terugsluis concreet voor:

- Het op allerlei manieren sterker verbinden en verknopen van de regio met de andere economische regio's van Nederland, opdat de regio onlosmakelijk onderdeel wordt van de economische en logistieke knooppunten en netwerken en als zodanig een krachtig deel uitmaakt van het mobiliteitssysteem en ruimte biedt voor (nieuwe) economische activiteiten en het creëren van toegevoegde waarde met een internationaal (Noord-Europees) perspectief.
- Het structureel opnemen van de regio Zuidoost-Drenthe en de corridor A37-E233 in mobiliteitsvisies, -plannen en (inter)nationale logistieke netwerken en het Europese TEN-T comprehensive network.



- Het meedoen aan landelijke experimenten en pilots ten behoeve van het testen van nieuwe duurzame goederenvervoerconcepten, intelligente, autonome transportsystemen, slimme infrastructuur met connected voertuigen, zowel op de A28–A37–E233 als het onderliggend wegennet (en in samenwerking met de ‘buren’, het aansluitende Duitse deel van de E233) ten behoeve van een betere benutting van infrastructuur en capaciteit, maar ook ten behoeve van het creëren van nieuwe werkgelegenheid en nieuwe opleidingsmogelijkheden en studierichtingen in de regio.
- Het investeren in digitale infrastructuur om de fysieke infrastructuur te kunnen laten communiceren met voorzieningen en voertuigen (LoRa, 5G). Dit komt de verkeersveiligheid en het beter benutten van capaciteit van de infrastructuur en het reguleren van de mobiliteitsstromen in de regio ten goede.
- Het investeren in multifuel tankstation- en laadfaciliteiten in de corridor A37–E233, waarbij de nadruk ligt op het stimuleren van gebruik van hernieuwbare brandstoffen (inclusief duurzame/groene waterstof) en het bieden van een aaneengesloten corridor vanuit de Randstad naar Noord–Duitsland en Scandinavië, teneinde de route in de toekomst niet alleen als de kortste weg van Rotterdam naar Hamburg en verder te kunnen bestempelen, maar ook als de meest duurzame en de ‘slimste’. Zeker na de verdubbeling van de E233 in Duitsland, welke de komende jaren voortvarend wordt aangepakt en in 2028 moet zijn afgerond.
Slimme locatiekeuze voor nieuwe tankinfrastructuur en verblijfs-/rustfaciliteiten in een grensoverschrijdend netwerk, kan tevens bijdragen aan het creëren van een logisch stopmoment in het kader van het rijtijdenbesluit en als uitvalsbasis fungeren voor een regionale mobiliteitshub. De omgeving van Emmen ligt in dat kader zeer gunstig voor het Holland–Hamburg vervoer en verder. (Elektrische) Voertuigen op een dergelijke hub kunnen daarbij niet alleen vullen en opladen, maar tevens energie opslaan en leveren.
- Het bevorderen van het gebruik van de al aanwezige ondergrondse infrastructuur bij de voormalige gaszuiveringsinstallatie van de NAM voor productie, transport en opslag van groene waterstof uit zonnestroom en wind en het combineren van diverse nu nog losse projecten op het terrein van energie, mobiliteit, communicatie en grensoverschrijdende innovatie, w.o. bijvoorbeeld de A37–E233 Solar Highway van Rijkswaterstaat, teneinde op termijn naast een slimme corridor, ook grootschalige waterstofproductie te realiseren en daarmee een grote verduurzamings slag mogelijk te maken voor bedrijven en voertuigen in de Corridor A37–E233.
- Investeren in het duurzaam opwekken van energie, een duurzaam en slim (smart grid) elektriciteitsnet om de groei van duurzaam opgewekte energie en opslag van waterstof op te kunnen vangen en deze energie ook weer regionaal beschikbaar te stellen.



Daarbij rekening houdend met voor de regio, maar ook nationaal belangrijke industrieën in de Topsectoren, zoals HTSM (Hightech Systemen & Materialen), groene chemie en hernieuwbare energie.

- Enkele toonaangevende internationaal opererende bedrijven in de corridor A28–A37–E233, de Dutch TechZone, op dit gebied, zijn bijvoorbeeld:
 - *Fokker Aerostructures B.V., Brink Industrial B.V., Ruma Rubber B.V., Betech Group B.V., Apollo Group, Technologies Added, Tooling Holland, NAM, Teijin Aramid, DSM Engineering Plastics B.V., Emmtec Services, Wavin Nederland B.V., Draka Prysmiangroep B.V., Drentea Kantoormeubelen B.V., Machinefabriek Emmen, LUBO B.V., Manter B.V. , Menicon B.V., Honeywell/Resideo, Spark Holland B.V., Hartman Transport B.V. , Rotra B.V. , Wetra Transport B.V. , Proxcys B.V., Oegema Transport Dedemsvaart, Weekamp Deuren, Forbo Novilon en Intergas*
- Het verkrijgen van een bijdrage uit de terugsluis om te voorkomen dat in deze regio sprake gaat zijn van vervoersarmoede. Zoals de Mobiliteitsalliantie stelt in haar in juni 2019 uitgebrachte Deltaplan 2030, moeten vanuit iedere regio goederen binnen 24 uur op bestemmingen in Nederland bezorgd kunnen worden. Onze regio kan daar met technologie, ruimte en ideeën een bijdrage aan leveren.
- Wij willen samen met het Rijk mee–investeren in en helpen bij het faciliteren van de connectiviteit en de transitie naar duurzaam goederenvervoer en circulaire economie in de regio d.m.v. investeringen en cofinanciering in PPS–constructies en het verbeteren en toepassen van data–infrastructuur en investeringen in slimme netwerk– en wegkantsystemen.

Samengevat is onze wens, maar ook onze oproep namens het bedrijfsleven in de gemeenten in de corridor A28/ A37–E233, de Dutch TechZone

Een in verhouding tot de opbrengst passende terugsluis van middelen uit de Vrachtwagenheffing naar de regio, opdat die kan worden aangewend om onze regio op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en bijbehorende opleidingen en technologie door te ontwikkelen tot een toonaangevende innovatieve (internationale) corridor A28– A37–E233. Daar willen wij ons sterk voor maken en over een concrete aanpak hiervan ook graag met u in gesprek. We hebben een visie en plannen zijn er genoeg om met u te delen. Van laaghangend fruit tot Europese vergezichten.



Wie vertegenwoordigen wij

De VPB Emmen, Ondernemend Coevorden, Ondernemend Hoogeveen en Industrie Combinatie Avereest zijn de! belangenbehartigers van het lokale bedrijfsleven en vertegenwoordigen meer dan 600 bedrijven goed voor meer dan 40.000 fulltime arbeidsplaatsen.

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

Met vriendelijke groet,

Herman G. Idema
Directeur bestuurder Parkmanagement Emmen B.V.

