

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017

Nr. 76

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2017

Hierbij informeer ik u over de uitkomsten van het onderzoek dat Rijkswaterstaat (RWS) heeft uitgevoerd inzake mogelijke verkeerseffecten in Nederland na de invoering van de kilometerheffing voor vracht in België. Er zijn geen effecten in Nederland geconstateerd.

Proces

De kilometerheffing voor vrachtwagens boven 3,5 ton is op 1 april 2016 ingevoerd in België. Naar aanleiding van metingen door de Verkeersinformatiedienst (VID) in mei en september 2016 en berichtgeving in de pers, ontstond het beeld dat door deze kilometerheffing, zich negatieve effecten op het Nederlands wegennet zou voordoen, in het bijzonder in de grensregio's. Vrachtverkeer zou omrijden door Nederland om de Belgische kilometerheffing te vermijden. Minister Asscher heeft tijdens het vragenuurtje op 27 september 2016 (Handelingen II 2016/17, nr. 4, item 4) toegezegd dat RWS hiernaar onderzoek zou doen.

Bij brief van 11 november 2016 (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 56) heb ik u, conform uw verzoek, reeds voorlopig bericht hierover. Daarbij is aangegeven dat de route door de grensgemeentes noch volgens TLN, noch volgens ViaPass, de Belgische inter-gewestelijke organisatie die zorg draagt voor de kilometerheffing in België, een logisch alternatief is. Ook is aangegeven dat de situatie van vrachtverkeer door gemeentes, hoewel problematisch, reeds langer bekend is.

Ik heb met Minister Weyts van Vlaanderen op 7 november 2016 het beeld besproken dat in de Nederlandse media was ontstaan na de berichtgeving van de VID. Met mij vond Minister Weyts inzicht in eventueel sluipverkeer wenselijk. RWS heeft haar onderzoek opgeleverd. De integrale analyse is door TNO uitgevoerd. Conform de toezegging van Minister Asscher zijn bij dit onderzoek de eerdere resultaten van de VID betrokken, als ook het

resultaat van analyses en onderzoek van de provincie Noord-Brabant zelf op haar wegen. Daarnaast heeft Minister Asscher toegezegd dat RWS het overleg met de regionale overheden zou intensiveren, om mogelijke maatregelen te bespreken. De bestaande overlegstructuur is hiertoe evenwel voldoende gebleken.

Uitkomsten onderzoek

Het onderzoek van RWS van gegevens uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) voor en na de invoering van de Belgische kilometerheffing op het hoofdwegennet (HWN) en de integrale analyse van TNO van zowel deze resultaten, de eerdere analyse van provincie Noord-Brabant over het onderliggend wegennet (OWN), waarop TNO eerder al een second opinion had uitgevoerd, en een data analyse van provincie Zeeland wijst uit dat de vrachtintensiteiten op de grensovergangen op de doorgaande wegen van zowel het HWN als het OWN niet zijn toegenomen. Rijkswaterstaat en TNO concluderen dan ook dat de invoering van de Belgische kilometerheffing niet tot meer vrachtverkeer door Zuid Nederland heeft geleid.

De beperkte data-analyse die de VID eerder op verzoek van dagbladen uitvoerde, is gebaseerd op kortdurende metingen op het HWN. In het voorliggend onderzoek is sprake van een langer durende vergelijking door RWS van verkeersgegevens voor en na de invoering van de Belgische kilometerheffing, een verklaring voor de gemeten resultaten en de uitkomsten van analyses van provincies Noord-Brabant en Zeeland. De combinatie van de langere periode waarover gemeten is op het HWN en de integrale analyse van alle resultaten, geeft een betrouwbaar beeld.

Een aantal corridors op het HWN in Nederland laat een stijging van vrachtverkeer zien. Het gaat met name om de A58 en de A4 in West-Brabant. Deze stijgingen zijn volgens de onderzoekers te verklaren door de openstelling van de A4 bij Steenbergen, waardoor de route Rotterdam-Antwerpen over de A29/A4 de kortste is geworden. Dit betekent een daling van vrachtverkeer op de bestaande route over de A16 en A17. Op de A58 tussen Roosendaal en Breda en op de overige geanalyseerde trajecten in Nederland lijkt de toename van het vrachtverkeer volgens de onderzoekers te kunnen worden toegeschreven aan (een combinatie van) de economische groei en ruimtelijke ontwikkelingen. Er is geen sprake van groei op de gehele corridor van de A58, hetgeen het geval zou zijn als het vrachtverkeer daadwerkelijk zou omrijden om de Belgische kilometerheffing te ontwijken.

Eerdere analyses naar intensiteiten op het OWN laten zien dat er geen sprake is van substantiële groei op het OWN in Noord-Brabant. Opvallend is de groei in de Westerscheldetunnel in Zeeland, die wel aanzienlijk is, maar deze heeft geen directe relatie met omrijdend vrachtverkeer na de invoering van de Belgische kilometerheffing, want op het OWN in Zeeland is geen algehele stijging van vrachtverkeer waargenomen op de grensovergangen.

In het onderzoek is voor een aantal corridors mogelijke routealternatieven onderzocht. In alle rekenvoorbeelden blijkt omrijden door Nederland duurder dan het aanhouden van de kortste route door België. De kosten van de kilometerheffing wegen niet op tegen de extra kosten voor het omrijden (meer brandstof en arbeidsloon door de langere reistijd). Ook blijkt uit interviews met een viertal bedrijven in regio Zuid-Nederland dat vervoerders aangeven om deze reden niet om te rijden.

Uit het onderzoek is gebleken dat de kilometerheffing in België niet tot meer vrachtverkeer door Zuid-Nederland leidt. Het al langer bestaande probleem van sluipverkeer op het onderliggend wegennet wordt reeds in het bestaande overleg van de betrokken wegbeheerders opgepakt. RWS blijft binnen de huidige overlegstructuren een bijdrage leveren voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in de regio. Het onderzoek is als bijlage opgenomen¹.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.