

Zienschwijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten vrachtwagenheffing

Opbouw memo

De memo is als volgt opgebouwd:

1. Achtergrond
2. Proces totstandkoming zienschwijzen
3. Zienschwijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten over het wegennet
4. Argumentatie bij deze zienschwijzen

Bijlagen 1 t/m 5

1 Achtergrond

De ministerraad heeft 9 november 2018 ingestemd met het beleidskader vrachtwagenheffing. De doelen van de vrachtwagenheffing zijn:

- Binnenlands en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg per gereden kilometer;
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector door het terugsluizen van de inkomsten van de heffing.

Het beleidskader gaat uit van een heffing op de autosnelwegen en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaatsvindt als gevolg van een heffing op autosnelwegen. Per provincie is daarom in beeld gebracht op welke regionale wegen sprake kan zijn van substantiële uitwijk als gevolg van een heffing op autosnelwegen. Daarvoor zijn door het Rijk in de periode februari 2019 – april 2019 met de regio (provincie, gemeenten, vervoerssector) diverse sessies georganiseerd. Doel van de sessies was te komen tot een aanbeveling om bepaalde regionale wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk en het monitoringsnetwerk vast te stellen om de effecten van invoering van de vrachtwagenheffing goed te kunnen monitoren.

2 Proces totstandkoming zienschwijzen

Tijdens het regioproces hebben we ervaren dat het Ministerie van IenW en hun partners hard hebben gewerkt om onze vragen en verzoeken tot verduidelijking te beantwoorden. Door het ambitieuze tijdspad kon het Ministerie echter niet op enkele wezenlijke vragen ingaan. Hierdoor bestaat de vrees dat de keuze voor het heffingsnetwerk onvoldoende integraal is gemaakt. Deze openstaande vragen zijn dan ook de basis voor onze zienschwijzen. Hieronder een korte beschouwing op het proces van de totstandkoming van de zienschwijzen.

De regionale verkeer- en vervoerberaden zijn door het Rijk aangeschreven om te bespreken welke wegen aanvullend zouden moeten worden toegevoegd op het heffingsnetwerk om uitwijkgedrag te voorkomen. In reactie hierop is een Werkgroep gevormd met een aantal leden van de AO's Mobiliteit Twente en West-Overijssel en twee leden als afvaardiging van het Port Of Logistics Overijssel (kortweg: POLO). Deze werkgroep heeft gerapporteerd aan de betreffende AO's en BO's Mobiliteit.

Tijdens dit 'regioproces' zijn door het Rijk vier werksessies georganiseerd, waarvan twee samen met Gelderland. Aanvullend is een overleg georganiseerd over de Vechtdalverbinding, waarbij Drenthe en Emmen ook aanwezig waren.

De gesprekken met het Rijk zijn gebaseerd op modelberekeningen van het Nederlands Regionaal Model (NRM), waar Rijkswaterstaat standaard mee werkt. Vanaf het begin is door het Rijk duidelijk gemaakt: het model is een benadering van de werkelijkheid en met kilometerbeprijzing zijn geen praktijkervaringen, dus het is niet bekend hoe goed het model

veranderend mobiliteitsgedrag voorspelt. Daarnaast zijn vanuit gemeenten diverse onjuistheden in het model aangekaart, zoals ontbrekende wegaansluitingen.

Het Rijk heeft verschillende scenario's doorgerekend en deze gepresenteerd. Het uitgangsscenario is invoering van vrachtwagenheffing op alleen autosnelwegen. Daarnaast heeft het Rijk een eigen variant gemodelleerd, waarin ook heffing is ingevoerd op de wegen met substantiële uitwijk (zie bijlage 1). Op basis van opmerkingen en wensen uit de regio zijn daarbij aanvullende modelstudies uitgevoerd. Voor de Vechtdalverbinding is een aanvullend overleg gehouden. Deze resultaten zijn gepresenteerd tijdens de slotsessie.

Niet alle verzoeken zijn direct door het Rijk in behandeling genomen, zoals het verzoek om te berekenen wat het effect is van het niet in de heffing opnemen van de A35 Wierden – Azelo, om de toename van vrachtverkeer in en om Almelo te verminderen. Dit is op een later moment uitgevoerd.

Het Rijk heeft het verzoek om de *effecten* van uitwijk te analyseren niet in behandeling genomen. Hierdoor is niet duidelijk hoe groot de te verwachten overlast is. Ook is gerekend met een gemiddeld tarief, terwijl in het wetsvoorstel tarieven gedifferentieerd zijn naar milieuklasse.

Op basis van de gepresenteerde resultaten is de regio tot een advies gekomen (zie bijlage 2). Daarbij de kanttkening dat de modelresultaten 'getrapt' zijn gepresenteerd (geen exacte hoeveelheden, maar alleen de categorie 'meer dan 100' of 'meer dan 200' voertuigen. Later is daar de categorie 'meer dan 400' aan toegevoegd. Het ontbreekt de regio dan ook aan volledig inzicht in de modelresultaten, wat het heeft bemoeilijkt een gedegen advies te geven. Ook zijn resultaten kort voor de werksessies toegestuurd of pas tijdens de werksessies getoond, waardoor de voorbereidingstijd te kort was voor gedegen interne en onderlinge afstemming.

Circa een maand na de slotsessie heeft het Ministerie laten weten dat het regioadvies ten aanzien van de N50 (bijlage 4) en de A35 Wierden – Azelo (bijlage 5) ter discussie staat. Deze routes zijn uiteindelijk tegen ons advies in opgenomen in het netwerk.

3 Zienswijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten over het wegennet

Vooropgesteld staat dat de regio Overijssel waarde hecht aan verduurzaming in en innovatie van de transportsector. De regio is echter niet zonder meer voorstander is van invoering van Vrachtwagenheffing op snelwegen. Met invoering van deze heffing wordt het gebruik van snelwegen ontmoedigd, waardoor meer gebruik gemaakt zal worden van het onderliggend wegennet.

De zienswijzen van de regio Overijssel zijn:

1. om de uitgangspunten voor de vrachtwagenheffing kritisch te heroverwegen, omdat met de huidige uitgangspunten de kans op negatieve effecten op het provinciale en gemeentelijke wegennet en de omgeving reëel is;
2. om, vanuit de huidige uitgangspunten bezien, in Overijssel naast autosnelwegen géén wegen toe te voegen aan het netwerk van vrachtwagenheffing, onder voorwaarde dat het Ministerie bij ongewenste substantiële uitwijk naar onderliggend wegennet tijdig (binnen enkele weken) en adequaat maatregelen treft om de uitwijk tegen te gaan;
3. dat het Rijk verantwoordelijk is voor acceptabele beheersmaatregelen om (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan. Het toevoegen van de uitwijkroutes aan het heffingsnetwerk is niet zonder meer acceptabel, vanwege de negatieve effecten van het uitbreiden van het heffingsnetwerk;
4. dat het verwijderen van routes uit het heffingsnetwerk niet moeilijker moet zijn dan het toevoegen van routes;
5. dat er adequate monitoring en evaluatie plaatsvindt, indien nodig ook op het onderliggend wegennet om een (tweede orde) uitwijk te kunnen meten.

4 Argumentatie bij deze zienswijzen

Uitgangspunt bij dit advies is dat het Rijk sowieso vrachtwagenheffing invoert op autosnelwegen.

De argumentatie bij het regioadvies is:

1.1 De uitgangspunten moet worden herzien, zodat meer oplossingsrichtingen mogelijk worden

Binnen de huidige uitgangspunten is het niet mogelijk om (delen van) A-wegen uit het heffingsnetwerk te halen of houden, tarieven te differentiëren op basis van locatie, opbrengsten te gebruiken om beheersmaatregelen t.a.v. overlast of verkeersveiligheid te financieren, etc. De mogelijkheden om uitwijk en ongewenste effecten daarvan tegen te gaan blijven hierdoor beperkt tot het toevoegen van wegen aan het heffingsnetwerk. De nadelen hiervan wegen in veel gevallen niet op tegen de voordelen.

2.1 Het opnemen van extra routes in de vrachtwagenheffing verdringt het vrachtverkeer naar lagere orde wegen met mogelijk grotere negatieve effecten.

De voornaamste gemodelleerde uitwijk van autosnelwegen vindt plaats op N-wegen. Het gevolg van een uitgebreider heffingsnetwerk met deze N-wegen is een tweede orde uitwijk naar provinciale N-wegen of gemeentelijke stroomwegen, met name door lokaal/regionaal vrachtverkeer. Deze wegen zijn minder geschikt voor een toename van vrachtverkeer dan de N-wegen waarop de eerste orde uitwijk plaatsvindt om de volgende redenen:

- op deze lagere categorie wegen is eerder sprake van menging van vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers;
- deze routes gaan veelal door woonkernen met bijbehorende overlast (luchtkwaliteit en geluidshinder) en risico's (transport van gevaarlijke stoffen);
- het toevoegen van N-wegen in de heffing heeft een negatief effect op de lokale economie.

Tariefdifferentiatie milieuklasse leidt tot verschillen in uitwijkpatronen tussen milieuklassen. Het uitwijkend vrachtverkeer veroorzaakt naar verwachting meer uitstoot dan gemiddeld. Vanwege de hogere kilometerheffing is de meer vervuilende vrachtwagen eerder genegen van het heffingsnet af te wijken, ondanks het hoger brandstofverbruik (dit heeft pas effect bij een substantiële omweg). Dergelijke milieu- en omgevingseffecten zijn niet in beeld gebracht.

2.2 Uitgevoerde analyses geven onvoldoende zekerheid

Er zijn veel vragen bij de modelresultaten van het NRM (Rijkswaterstaat-model) en de TLN-planner (routeplanner op basis van integrale kosten) lijkt het NRM tegen te spreken. Daarnaast ontbreekt, zoals genoemd bij punt 2.1, een analyse van het effect van tariefdifferentiatie tussen milieuklassen.

In Overijssel zijn op basis van de modelresultaten door het Rijk in eerste instantie vier aanvullende routes voorgesteld voor het heffingsnetwerk. De regio verzocht één stuk autosnelweg niet in het netwerk op te nemen. We gaan hieronder kort in op drie illustratieve casussen.

Vechtdalverbinding: op de route N340-N48-N36-N34 is uitwijk van circa 1.200 vrachtvoertuigen per rijrichting per etmaal berekend. Dit is een mogelijke uitwijkroute voor doorgaand vrachtverkeer tussen de A28 (Zwolle en verder) en de A37 (richting Duitsland) en vice versa. Het kostenverschil tussen beide routes is zo klein (3 euro op circa 90 euro), dat sterk wordt betwijfeld of uitwijk van doorgaand vrachtverkeer überhaupt gaat plaatsvinden, laat staan in deze orde grootte. Bovendien kost de uitwijkroute meer tijd (dit zit in de kosten verrekend), waardoor de uitwijkroute alleen een optie is voor vrachtverkeer met marge in de

planning. In Bijlage 3 is onze argumentatie ten aanzien van de Vechtdalverbinding opgenomen.

We kunnen ons vinden in het besluit de Vechtdalverbinding *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk. Tegelijkertijd is het van belang om goede en betrouwbare monitoring uit te voeren, zodat snel en adequaat maatregelen getroffen kunnen worden, mocht (het effect van) de uitwijk toch onwenselijke vormen aannemen.

N50: De N50 is door de ligging op de grens van twee verkeersmodellen lastig te beoordelen. De gemodelleerde uitwijk, indien deze weg niet in de heffing wordt opgenomen, verschilt tussen het wegvak in Flevoland en Overijssel. Voor de rijrichting Flevoland naar Overijssel is de uitwijk in Overijssel een factor drie hoger dan in Flevoland (+27% versus +9%), zonder dat dit gezien de weginrichting (een op- of afrit ontbreekt) in de praktijk mogelijk is. In de tegenrichting is het verschil kleiner: +24% versus +16%. Het is niet mogelijk dat het model hier een betrouwbare indicatie van de daadwerkelijke uitwijk biedt. En het is ook niet vast te stellen welke van de modelprognoses dichter bij de daadwerkelijke uitwijk zit. Daarom pleiten we ervoor deze route op te nemen in het monitoringsnetwerk, om bij onwenselijke (effecten van uitwijk) maatregelen te treffen.

A35 Wierden – Azelo: De A35 kent tussen knooppunt Azelo en Buren samenloop met de A1. Aan weerszijden van deze knooppunten ligt nog enkele kilometers A35, die richting het westen ter hoogte van Wierden overgaat in de N35. Deze wegvakken zijn opgenomen in het heffingsnetwerk, omdat ze formeel tot het autosnelwegennet behoren. Het opnemen van het traject A35 Wierden – Azelo leidt tot uitwijkend vrachtverkeer in Almelo en Borne en de parallelwegen tussen Almelo en Hengelo. Uit een nadere analyse van het Rijk blijkt dat deze uitwijk vrijwel volledig verdwijnt door dit wegvak van 10 kilometer *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk, zie bijlage 5.

De belangrijkste argumenten om de A35 wél op te nemen zijn eenvoudig te weerleggen:

- Opnemen van de A35 is conform het uitgangspunt dat de heffing wordt ingevoerd op alle autosnelwegen. Dit argument wordt weerlegd door het feit dat in het wetsvoorstel niet alle autosnelwegen zijn opgenomen. Dus ook voor de A35 Wierden – Azelo kan een uitzondering gemaakt worden. Bovendien wordt het netwerk eenvoudiger te begrijpen wanneer dit 'losse' wegvak van 10km uit het netwerk wordt gehaald, dan wanneer het er in opgenomen blijft;
- Wegen waarop uitwijk plaatsvindt worden opgenomen in het netwerk. Als gevolg van het niet opnemen van dit wegvak vindt geen uitwijk plaats op de A35 Wierden – Azelo. Op het ontvangen kaartmateriaal is ook geen wijziging in uitwijk op de N35 zichtbaar. Het opnemen van de A35 Wierden – Azelo is niet noodzakelijk om uitwijk tegen te gaan. In tegendeel: het opnemen van de A35 Wierden – Azelo veroorzaakt extra uitwijk.
- De uitwijk is niet significant. Op de routes door Almelo en Borne is een toename van meer dan 100 vrachtvoertuigen per etmaal per rijrichting bezwaarlijk. De routes zijn al overbelast, waardoor de doorstroming verslechtert. Daarnaast wordt verslechtering van luchtkwaliteit, een toename van geluidsoverlast en afname van verkeersveiligheid verwacht. Dit alles lijkt te voorkomen door 10km autosnelweg *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk.

De Regio Overijssel pleit dan ook voor het opnemen van de A35 Wierden – Azelo in het monitoringsnetwerk.

2.3 Het opnemen van extra routes in de vrachtwagenheffing heeft negatieve effecten voor de regionale economie.

Vanuit de regio is er zorg dat het opnemen van deze routes in het heffingsnetwerk negatieve effecten heeft op de regionale economie, met o.a. Hardenberg als regionaal economisch centrum. Het kan voor transportbedrijven bepalend zijn om hun vestigingsplaats nabij een

heffingsnetwerk te heroverwegen. In de door het Rijk uitgevoerde studies wordt onderscheid gemaakt naar provincies. Er wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen (stedelijke) economische kerngebieden en (landelijke) periferie. Ook binnen een provincie bestaan verschillen in de economische veerkracht. Een nadere analyse van de economische impact voor met name de kwetsbare gebieden is op z'n plaats, alvorens een voor de regio belangrijke route aan de heffing toe te voegen.

3.1 We worden gevraagd te kiezen tussen twee kwaden en laten de verantwoordelijkheid principieel bij het Rijk

Omdat het Rijk vrachtwagenheffing invoert op autosnelwegen, worden provincie en gemeenten mogelijk geconfronteerd met extra vrachtverkeer. De enige oplossing die het Rijk hiervoor aandraagt is het opnemen van de potentiële uitwijkroutes in het heffingsnetwerk. Om twee redenen vinden we dit op voorhand geen verstandig besluit: er bestaat grote onzekerheid over de hoeveelheid uitwijkend vrachtverkeer en de effecten hiervan. Daarnaast heeft het uitbreiden van het heffingsnetwerk nadelige effecten: het gevolg is een tweede orde uitwijk naar wegen die (nog) minder geschikt zijn voor vrachtverkeer en veelal door woonkernen leiden. De verantwoordelijkheid voor de verwachte negatieve gevolgen van uitwijk door vrachtverkeer, en daarmee ook het treffen van passende beheersmaatregelen, ligt bij het Rijk.

4.1 Het verwijderen van routes kan ook een beheersmaatregel zijn

Indien het opnemen van een route in het heffingsnetwerk tot ongewenste effecten leidt, moet ook het verwijderen van deze route een beheersmaatregel kunnen zijn. In ieder geval moet het proces van toevoegen en verwijderen van routes evenwichtig zijn.

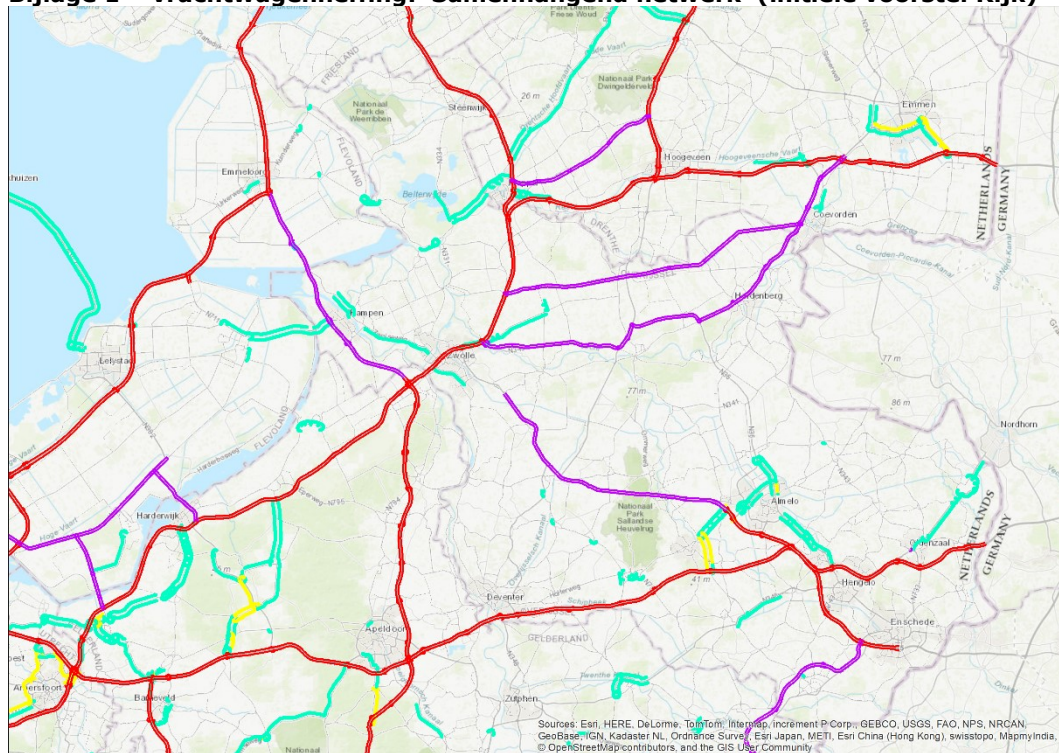
We constateren dat deze opmerking reeds in het wetsvoorstel is opgenomen.

5.1 Als uit monitoring blijkt dat vrachtverkeer inderdaad substantieel uitwijkt, kunnen alsnog maatregelen worden genomen.

Het effect van de invoering van vrachtwagenheffing wordt gemonitord. Alle routes die mogelijk een uitwijkroute vormen, worden in het monitoringsnetwerk opgenomen. Indien blijkt dat de uitwijk substantieel is, wordt in overleg met de regio besloten over beheersmaatregelen. Er zijn drie mogelijkheden: heffingsnetwerk aanpassen, beheersmaatregelen treffen, niets doen. Ook is er een mogelijkheid om een spoedprocedure toe te passen, waarbij in voorkomende gevallen sneller trajecten kunnen worden verwijderd uit of toegevoegd aan het heffingsnetwerk indien er sprake is van ernstige verstoring. Afhankelijk van de ernst van de situatie moet het mogelijk zijn om binnen enkele weken adequate maatregelen te treffen. Mede gezien de onzekerheid van de modeluitkomsten, verwachten we terughoudendheid in uitbreiding van het heffingsnetwerk in het wetsvoorstel.

Als regio zijn we benieuwd hoe de monitoring en evaluatie in de praktijk wordt vormgegeven. Daarnaast willen we onderstrepen dat we belang hechten aan de mogelijkheid om andere beheersmaatregelen te treffen dan alleen het aantal routes in het netwerk aan te passen.

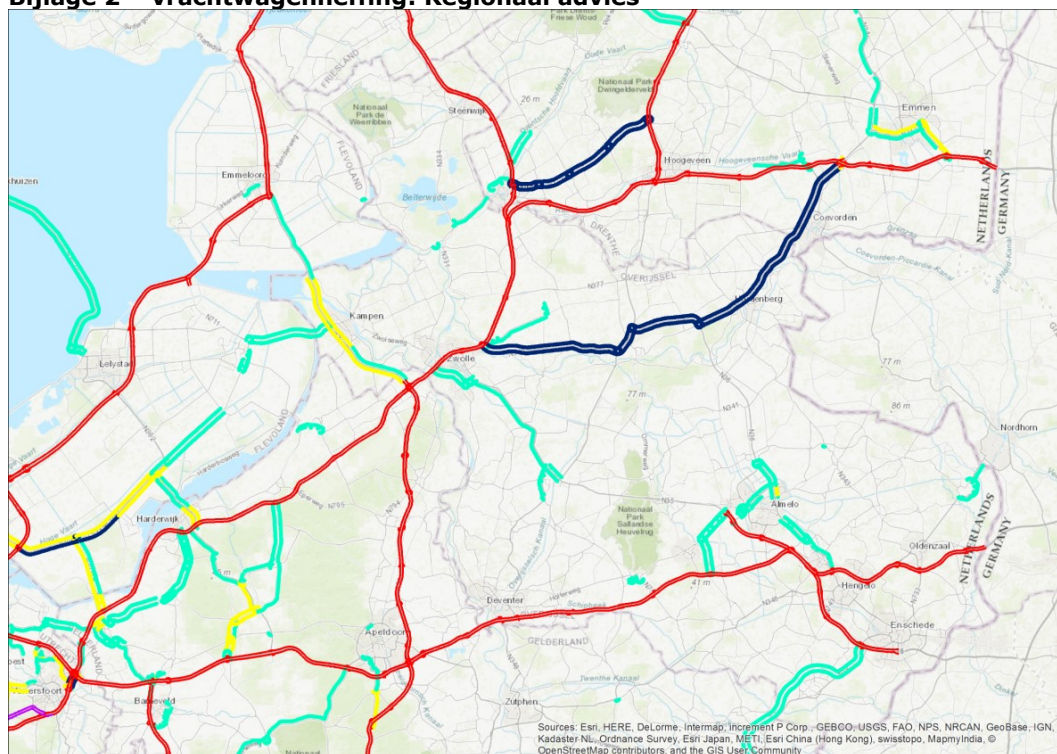
Bijlage 1 – vrachtwagenheffing: 'Samenhangend netwerk' (initiële voorstel Rijk)



Legenda

- Autosnelwegen
- Regionaal voorgesteld heffingsnetwerk
- Niet A-wegen met effect < 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 200 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 400 vtg/etm

Bijlage 2 – vrachtwagenheffing: Regionaal advies



Legenda

- Autosnelwegen
- Regionaal voorgesteld heffingsnetwerk
- Niet A-wegen met effect < 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 200 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 400 vtg/etm

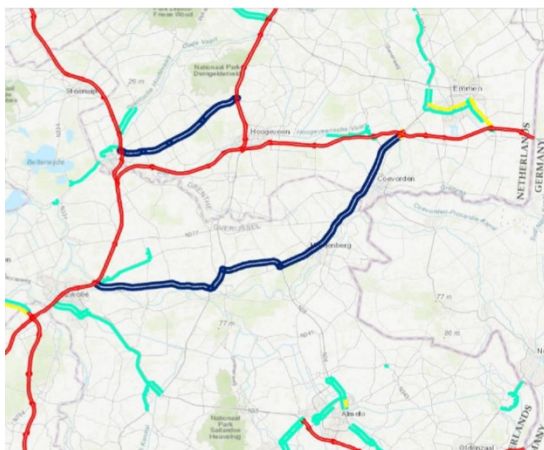
Bijlage 3: Vechtdalverbinding

Argumenten om de Vechtdalverbinding (N340-N48-N36-N34) niet op te nemen in heffingsnetwerk:

- Uitwijk van wel 1.200 vrachtvoertuigen per rijrichting per etmaal is in de modelberekeningen waarschijnlijk overschat. Dit is onder meer een uitwijkroute voor doorgaand (internationaal) vrachtverkeer tussen de A28 (Zwolle en verder) en de A37 (richting Duitsland) en vice versa, zie figuur 1 en 2. Het kostenverschil tussen beide routes is zo klein (3 euro op circa 90 euro), dat sterk wordt betwijfeld of uitwijk überhaupt gaat plaatsvinden, laat staan in deze orde grootte. Bovendien kost de uitwijkroute meer tijd (dit zit in de kosten verrekend), waardoor de uitwijkroute alleen een optie is voor vrachtverkeer met marge in de planning;
- De Vechtdalverbinding is in principe geschikt voor vrachtverkeer (weinig omwonenden, stroomweg) en kan dus tot op zekere hoogte een toename aan. In ieder geval veel geschikter dan parallelle routes die door woonkernen gaan. Kleinere aantallen uitwijk zijn hier een groter probleem vanwege leefbaarheid, fijnstof, verkeersveiligheid;
- Vanuit de regio is er zorg dat het opnemen van deze routes in het heffingsnetwerk negatieve effecten heeft op de regionale economie, met o.a. Hardenberg als regionaal economisch centrum. Het kan voor transportbedrijven bepalend zijn om hun vestigingsplaats nabij een heffingsnetwerk te heroverwegen.

Kanttekening

- Het niet toevoegen van deze route leidt waarschijnlijk tot een toename van vrachtverkeer. De gemodelleerde toename zo groot, dat het kan leiden tot congestie. Met het uitbreiden van het netwerk worden de nadelen zeker binnengehaald, terwijl er nu een *kans* is op deze nadelen. Daarom is het Rijk om een toezegging gevraagd (spoedprocedure) over adequate beheersmaatregelen op een redelijke termijn, mocht de uitwijk tot onwenselijke gevolgen leiden.



Discussiepunt N377/N340/N48 (Coevorden-Zwolle)

- Uitwijk model >200
- Niet in studievariant regio na expertsessie 2
- Overwegingen:
 - Uitwijk in deze mate is niet plausibel
 - Geen natura2000, wel leefbaarheidsissues bij uitwijk (>700 woningen binnen 100 meter)
 - Deels 2x1, deels 2x2

21

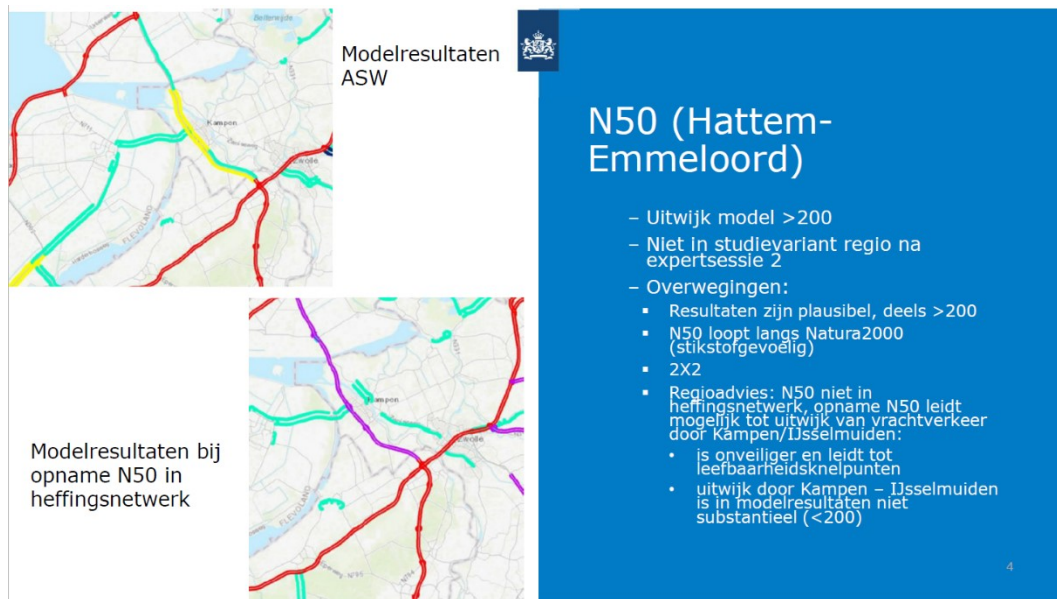
Bijlage 4: N50

Argumenten om N50 niet op te nemen in heffingsnetwerk

- Uitwijk in modelberekeningen is onbetrouwbaar, want op hetzelfde wegvak zit tot een factor drie verschil in de berekende uitwijk op de N50. Terwijl vanwege de weginrichting geen verschil in uitwijk mogelijk is;
- Uitwijk in modelberekeningen is wellicht overschat, want de N50 is geen parallelle route voor een autosnelweg, waardoor vrachtverkeer tegennatuurlijke keuzes moet maken om de heffing te ontlopen via een omweg over de N50;
- Procentueel gezien gaat het in de huidige prognoses op de N50 ter hoogte van Kampen om een beperktere toename (13% tot 18%) dan op de routes N331-N564-N563 (100% tot 140%);
- De N50 is in principe geschikt voor vrachtverkeer (weinig omwonenden, stroomweg) en kan dus tot op zekere hoogte een toename aan. In ieder geval veel geschikter dan de routes N331-N765-N764 die door woonkernen gaan. Kleinere aantallen uitwijk zijn hier een groter probleem vanwege leefbaarheid, fijnstof, verkeersveiligheid;
- Verkeersveiligheid: de N50 heeft verhoogde middenberm, de routes N331-N765-N764 niet. Bovendien is op deze laatste routes sprake van meer kruisend verkeer;
- Het ministerie ziet een principieel verschil tussen de N50 en de N35 of N18. Dit is een verandering ten opzichte van de start van het 'regioproces', waarin alle drie deze routes waren opgenomen in het 'samenhangend netwerk'. Wel is het zo dat de N50 volgens het model meer (>200) uitwijkend verkeer krijgt dan de N35 en de N18 (>100). Voor ons is dit principiële verschil er niet. Waarop is deze arbitraire grens gebaseerd?
- Uitwijk op de routes N331-N765-N764 leidt tot hogere onderhoudskosten en te nemen maatregelen ten behoeven van de verkeersveiligheid voor en door de provincie, op de N50 blijft het een Rijksaangelegenheid.

Kanttekening

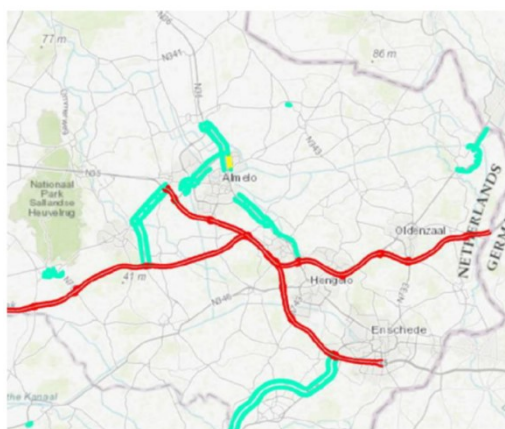
- Wij (Overijssel, Flevoland, gemeenten) pleiten al jaren voor meer verkeersveiligheid op de N50, omdat er een paar ernstige ongelukken zijn gebeurd met dodelijke slachtoffers, met name in 2017. Dit komt onder andere door het wisselende wegbeeld 1x3, 2x2 en 2x1. Extra vrachtwagens op de weg is op zichzelf vanuit verkeersveiligheid onwenselijk. Dit mag echter geen reden zijn om daarom de N50 in het heffingsnetwerk op te nemen. Oorzaak ligt immers (o.a. in het wegbeeld) op de N50. Met heffing wordt het probleem verplaatst in plaats van aangepakt.
- De N50 loopt door stikstofgevoelig Natura2000 gebied. Uit monitoring moet blijken of de uitstoot toeneemt. Alternatieve beheersmaatregelen dan het toevoegen van de N50 aan het heffingsnetwerk zijn niet onderzocht



Bijlage 5: A35

Argumenten om de A35 Wierden – Azelo niet op te nemen in heffingsnetwerk

- Dit stuk A35 niet opnemen heeft geen merkbaar effect op de vrachtintensiteiten op de N35;
- Uitwijkend vrachtverkeer en de bijbehorende negatieve effecten wordt op onderstaande routes verminderd. Bij opname van de A35 Wierden – Azelo in het heffingsnetwerk:
 - o vindt verdere verdringing plaats van het rijkswegennet naar het onderliggende wegennet. Momenteel vindt al verdringing plaats vanwege de matige doorstroming van het rijkswegennet. Het NMCA laat zien dat de robuustheid van het rijkswegennet in Twente te wensen over laat;
 - o wordt de N743 Almelo – Zenderen – Borne – Hengelo zwaarder belast door vrachtverkeer. Dit levert extra doorstromingsproblemen op deze route. Daarnaast komt de verkeersveiligheid hier meer in het geding, vanwege de hoge mate van uitwisseling met langzaam verkeer. De N743 loopt dwars door het dorp en vormt nu al een grote barrière;
 - o komt de leefbaarheid in Zenderen verder onder druk te staan. Naast doorstromingsproblemen, wordt hier het wooncomfort fors aangetast door de geluidsoverlast en uitstoot;
 - o wordt de filevorming in de spitsen op de Van Rechteren Limpurgsingel versterkt. Deze route door de oostkant van Almelo kent nu reeds filevorming in de spitsen. Ook zal de geluidsoverlast toenemen en de verkeersveiligheid hier verslechteren (bij vri's zijn een aantal drukke oversteekpunten voor fietsers/voetgangers);
 - o verslechtert de verkeersveiligheid op de westelijke rondweg Almelo (overstekende fietsers);
 - o verslechtert de verkeersveiligheid op de route Wierden – Rijssen – Enter – A1. Hier liggen tussen Wierden en Rijssen een aantal rotondes waar fietsers oversteken;
- Voor alle gemeentelijke en provinciale wegen geldt dat deze extra belast worden en dus meer onderhoud/beheer nodig zullen hebben;
- Op de westelijke rondweg van Almelo gaat met TINA4 een proef gedaan worden met meer prioriteit voor vrachtverkeer. De combinatie van betere doorstroming door de prioriteit met vrachtwagenheffing kan dan een extra stimulans zijn om het gemeentelijk wegennet te gebruiken, hetgeen niet de bedoeling van de proef is. Het doel is de uitstoot van lokaal vrachtverkeer te verminderen. Indien er doorgaand vrachtverkeer voor in de plaats komt, is het lokale effect verdwenen;
- Almelo en Borne onderschrijven bovenstaande punten.



Overleg met regionale wegbeheerders over wegennet



A35 Almelo – knp. Azelo

1. Enige mate van uitwijk uit modellen, niet van substantiële omvang (<200), wel zorgen over leefbaarheid en veiligheid regio en stad Almelo
2. Wens regio om A35 tussen knp. Azelo en Almelo (overgang naar N35) niet op te nemen in heffingsnetwerk
 - Argument: geen samenhangend netwerk, ongewenste effecten veiligheid leefbaarheid
3. Schrappen als doel: vermindering uitwijk op onveilige routes en voorkomen leefbaarheidsknelpunten in Almelo, Borne, Zenderen, Enter
4. Wijkt af van uitgangspunt alle autosnelwegen uit het beleidskader vrachtwagenheffing



Ter informatie, extra doorrekening A35

Extra studievariant na eindsessie:
Zonder A35 in het heffingsnetwerk

Variant met alle autosnelwegen

