

Rapportage doorgaand vrachtverkeer en vrachtwagenheffing

Inleiding en samenvatting

Op 10 november 2023 is door uw Staten de zogeheten motie Sluipvrachtverkeer aangenomen. In deze motie worden zorgen geuit over de toename van het doorgaand vrachtverkeer door Zeeland in het bijzonder in Zeeuws Vlaanderen. De motie roept op onderzoek te doen en te bezien welke passende maatregelen nodig zijn om ongewenste verkeersbewegingen over de N-wegen en dorpen tegen te gaan. De uitvoering van deze motie is gecombineerd met de meting doorgaand vrachtverkeer die we als Provincie Zeeland samen met Rijkswaterstaat iedere vier jaar laten uitvoeren. De metingen hiervoor zijn uitgevoerd in de periode 2 tot en met 10 oktober 2023. Verwerking van de gegevens duurde helaas langer dan bij het geven van de opdracht van de metingen voorzien.

Voornaamste uitkomst van het onderzoek is dat er sprake is van een significante hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer, gemiddeld 15 % op het totaal, en dat de grootste stromen via N61 en N62 naar en van de A58 lopen. Ook blijkt dat overlast van vrachtverkeer op de Zeeuwse wegen voor het overgrote deel beperkt is, omdat de wegen voldoende capaciteit hebben om verkeer af te wikkelen en (met uitzondering van Kapellebrug) ver van omliggende bebouwing gesitueerd zijn. Daarbij komt dat de mogelijkheden om de verkeersstromen te sturen beperkt zijn, waarbij voorkomen moet worden dat andere gebruikersgroepen worden getroffen door eventuele maatregelen. Wel wordt met ingang van 2026 op alle Provinciale wegen een geluidsproductieplafond ingevoerd, waardoor bij overschrijding maatregelen noodzakelijk zijn.

In de motie wordt tevens gevraagd de verbinding te leggen met de Vrachtwagenheffing die naar inmiddels bekend is op 1 juli 2026 wordt ingevoerd. De effecten van deze heffing die vooralsnog alleen op de A58 en de A256 wordt ingevoerd zullen nauwkeurig door ons worden gevolgd. Een significante hoeveelheid uitwijkend verkeer b.v. via de N57 kan op ons verzoek tot aanpassing van het heffingsnetwerk leiden.

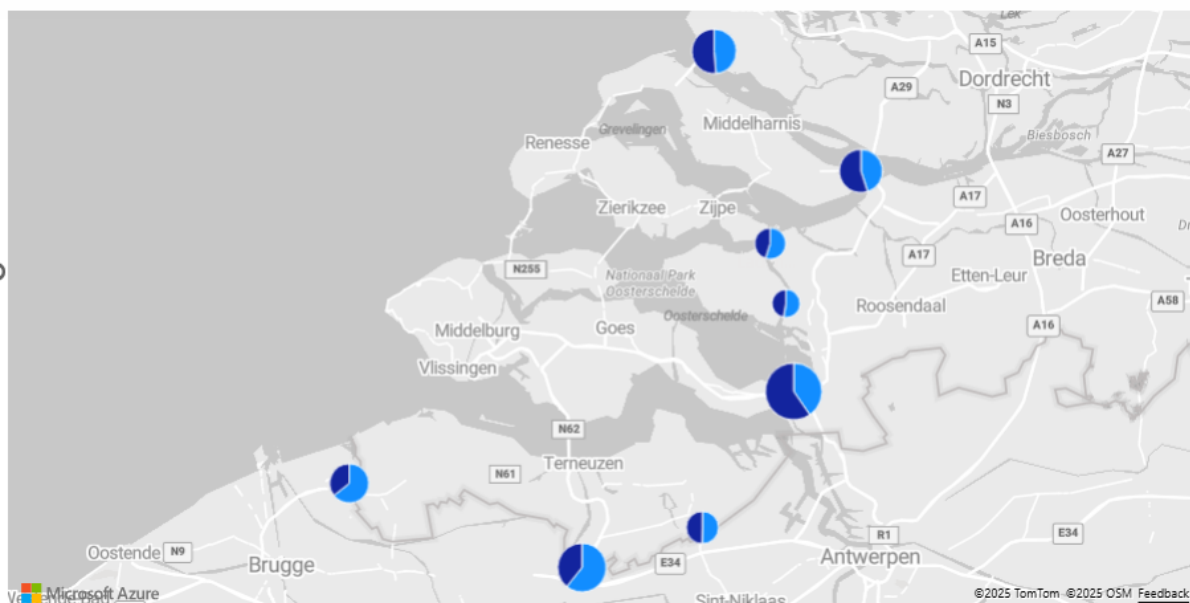
In de motie wordt ook de verwachting uitgesproken dat de opening van de zogeheten Blankenburgverbinding (A24) extra vrachtverkeerdruk zou geven. Deze verbinding is op 7 december 2024 geopend en de effecten daarvan zijn daarom niet terug te zien in het kentekenonderzoek. Het doel van Rijkswaterstaat is de effecten van deze verbinding te monitoren, maar op dit moment zijn er nog geen resultaten.

In deze rapportage worden de resultaten van het kentekenonderzoek verder toegelicht en wordt ingegaan op de Vrachtwagenheffing en de betrokkenheid van de Provincie Zeeland daarbij.

Onderzoek doorgaand vrachtverkeer

Het onderzoek is uitgevoerd met camera's die op zogeheten cordonpunten aan de randen van Zeeland stonden opgesteld. Het langskomend verkeer wordt geregistreerd zowel inkomend als uitkomend. Er is geen onderscheid gemaakt in lengteklassen anders dan gebruikelijk bij verkeerstellingen. Dus licht (>5,6 en < 12 meter) en zwaar (>12 meter) vrachtverkeer zijn samen genomen. Hieronder zijn de punten te zien waarop is gemeten.

● Zeeland in ● Zeeland uit



Figuur 1: meetpunten vrachtverkeer in- en uitgaand van boven naar beneden (met de klok mee):

	<i>Zeeland in</i>	<i>Zeeland uit</i>
A	Stellendam	A Nieuwenhoorn
B	Oude Tonge	B Hellegatsplein
M	Sint Philipsland	M Steenberg
C	Tholen	C De Beek (Halsteren)
D	Rilland	D Woensdrecht
E	Sint Janssteen	E Kapellebrug
F	Westdorpe	F Zelzate
G	Sluis	G Westkapelle

Er is dus een inkomende – en een uitgaande stroom. Om verwarring over de richting van de stroom te voorkomen hebben de meetpunten een verschillende naam gekregen. Bijvoorbeeld Westdorpe en Zelzate aan de grens met België en Rilland en Woensdrecht bij de A58 op de grens met de Provincie Noord Brabant. Ter verduidelijking, je hebt dan een vrachtwagenstroom Westdorpe – Woensdrecht en in omgekeerde richting Rilland – Zelzate. Dit zijn verschillende stromen die gebruik maken van dezelfde wegen maar in tegengestelde richting gaan en zijn qua aantallen in principe niet aan elkaar gelijk.

Om als doorgaand te worden gekwalificeerd, moet er sprake zijn van een daadwerkelijk Zeeland kruisende vrachtverkeersstroom binnen het gekozen tijdvenster van 4 uur. Dat wil zeggen dat verkeer dat er langer over doet om door Zeeland te rijden niet beschouwd wordt als doorgaand en verondersteld wordt een herkomst of bestemming te hebben in Zeeland. Dus verkeer dat b.v. via de A58 binnen komt en er ook weer via dezelfde weg uit gaat behoort niet tot doorgaand verkeer en is er uit gefilterd. Doorgaand vrachtverkeer passeert dan twee verschillende punten aan de randen van Zeeland. B.v. het komt bij Zelzate er in en gaat er via Woensdrecht uit, binnen deze 4 uur. Er is 10 dagen gemeten. Voor een goed begrip van de resultaten is voor de analyse en de conclusies de volledige werkweek van 2 tot en met 6 oktober genomen.

Interpretatie van de resultaten:

Het is goed om bij de interpretatie van de resultaten enige duiding en nuancering te geven. Achterliggend doel van het onderzoek is met name te achterhalen welk deel van het vrachtverkeer door Zeeland rijdt, zonder dat er binnen Zeeland een functionele bestemming is (dus zonder dat vrachtverkeer heeft moeten laden of lossen in Zeeland). Want dat is de veronderstelling. In de motie is de stelling opgenomen dat dergelijk verkeer ongewenst is en dat dit verkeer via bepaalde maatregelen zou moeten worden tegengegaan.

Allereerst vraagt het voor specifieke situaties om verder in te zoomen op de verkeersstromen. Zo is het bijvoorbeeld goed mogelijk dat een vrachtwagen bij Zelzate Zeeland in rijdt, in Terneuzen vervolgens een pallet aflevert en dan door rijdt naar Bergen op Zoom om nog een pallet af te leveren. Dit is geen denkbeeldige situatie en doet zich met name voor bij distributieverkeer. Denk ook aan de bevoorrading van supermarkten en horecagelegenheden. Een dergelijke pick en collect handelwijze is nagenoeg bij iedere tijdspanne en dus ook binnen een tijdvenster van 4 uur mogelijk. Omgekeerd zal het meer dan incidenteel gebeuren dat chauffeurs in Zeeland overnachten (b.v. op een verzorgingsplaats) en daarna hun reis vervolgen naar een bestemming buiten Zeeland.

In deze toelichting op de uitkomsten is gebruik gemaakt van een tijdspanne van 4 uur. Hiermee is niet gegarandeerd dat niet een klein deel toch een bestemming heeft binnen Zeeland. Met name op de kortere routes is de kans hierop groter. Echter het nog kleiner maken van het tijdvenster brengt het risico met zich mee dat veel daadwerkelijk doorgaand verkeer “gemist” wordt. Kortom de uitkomsten moeten met enige nuance bekeken worden maar leveren niettemin waardevolle informatie over de verkeersstromen.

De veronderstelling dat als gevolg van de invoering van tol op de Belgische wegen een forse toename in Zeeuws Vlaanderen is ontstaan is mogelijk maar kan ook andere oorzaken hebben, bijvoorbeeld de toenemende congestie bij Antwerpen. Sinds 2016 is het totale (vracht)verkeer flink toegenomen. Het is dan de vraag of het doorgaand verkeer significant meer is toegenomen dan de algemene toename. Verkeer dat zich via de Westerscheldetunnel afwikkelt zou in principe geen of beperkt financieel voordeel moeten hebben. Mogelijk kan een deel van de Belgische tol vermeden worden maar in de Liefkenshoek tunnel moet eveneens tol betaald worden. Verkeer dat uitsluitend via Zeeuws Vlaanderen rijdt om de Belgische tol te omzeilen heeft dan te maken met dermate veel tijdsverlies dat deze keuze tamelijk irrationeel lijkt. Niettemin is een beperkt effect denkbaar. In de conclusies hierna gaan wij daar nog op in.

Wel is een geleidelijke toename van het vrachtverkeer door Zeeuws Vlaanderen en verder via de Westerscheldetunnel te constateren. Zo is er de afgelopen 5 jaren op de N273 Sluis – Oostburg een toename van het totale verkeer van meer dan 12% te constateren. In lijn met de algemene toename van het verkeer beschouwen wij dat als een autonome ontwikkeling die in het kader van dit onderzoek verder niet is onderzocht.

Gewenst en ongewenst in relatie tot het probleem:

Allereerst is het goed te beschouwen wat nu eigenlijk het probleem is of mogelijkerwijs kan zijn. Over het algemeen begeeft het lange afstandsverkeer zich over Provinciale – en Rijkswegen via zogeheten gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze wegen zijn er op ingericht grotere hoeveelheden (vracht)verkeer te faciliteren en zijn dusdanig gesitueerd dat zo min mogelijk hinder wordt veroorzaakt. In de loop van de tijd zijn in Zeeland vele rondwegen aangelegd en de doorgaande

routes gaan niet meer door kernen heen. Uitgezonderd wellicht Kapellebrug. Als de constatering is dat er een sterke toename van verkeer is door bepaalde kernen dan laat dat zich niet verklaren door het doorgaand verkeer. Verkeer dat door de kernen rijdt is vrijwel altijd plaatselijk verkeer met een bestemming in de regio en valt buiten het kader van dit onderzoek.

Overlast van zogeheten sluipvrachtverkeer treedt op als dit door de kernen rijdt, hetgeen (nagenoeg) niet het geval is. Nog een andere ongewenst effect van (onnodig) doorgaand verkeer kan het optreden van congestie zijn. Structurele of dagelijkse terugkerende files zijn er in Zeeland nagenoeg niet. Enkel bij de entree bij Vlissingen, de entree van Goes en bij de rotonde Serooskerke hebben we hiermee te maken. Overigens kan van het (al dan niet doorgaand) verkeer dat over Provinciale wegen rijdt enige geluidsoverlast worden ervaren door bewoners op enige afstand. Hierna zal daar nog dieper op in gegaan worden.

Conclusies van het kentekenonderzoek

Uit de grote hoeveelheid cijfers laten we in onderstaande tabellen de belangrijkste relaties zien die van betekenis (kunnen) zijn. Daarbij dienen hiervoor genoemde nuanceringen ten aanzien van de betekenis van doorgaand vrachtverkeer en de nuanceringen bij het gehouden onderzoek in acht genomen te worden. In onderstaande tabel de trajecten met de hoogste aantallen doorgaand vrachtverkeer en de top 10 van locaties met de hoogste aantallen.

Trajecten met de hoogste aantallen doorgaand vrachtverkeer per dag

Rang	Locatie 1	Locatie 2	Heen	Terug	Totaal
1	Zelzate/Westdorpe - N62	vv Rilland/Woensdrecht - A58	271	161	432
2	Stellendam/Nieuwenhoorn - N57	vv Hellegatsplein/Oude Tonge - N59	124	107	231
3	Westkapelle/Sluis - N253	vv Rilland/Woensdrecht - A58	141	83	224
4	Stellendam/Nieuwenhoorn - N57	vv Rilland/Woensdrecht - A59	44	55	99
5	Hellegatsplein/Oude Tonge - N59	vv Rilland/Woensdrecht - A58	43	45	88
6	Hellegatsplein/Oude Tonge - N59	vv Steenbergen/ Sint Philipsl. - N257	27	53	80
7	Stellendam/Nieuwenhoorn - N57	vv Zelzate/Westdorpe - N62	32	45	77
8	Sint Jansteen/Kapellebr. - N290	vv Zelzate/Westdorpe - N62	30	45	75
9	Stellendam/Nieuwenhoorn - N57	vv Steenbergen/ Sint Philipsl. - N258	35	32	67
10	Rilland/Woensdrecht - A58	vv Sint Jansteen/Kapellebrug - N290	24	41	65

Totalen per locatie per dag

1	Rilland/Woensdrecht - A58	947
2	Zelzate/Westdorpe - N62	587
3	Stellendam/Nieuwenhoorn - N57	520
4	Hellegatsplein/Oude Tonge - N59	460
5	Westkapelle/Sluis - N253	325
6	Steenbergen/ Sint Philipsl. - N257	165
7	Sint Jansteen/Kapellebrug - N290	158

Uit de tabel is een aantal conclusies te trekken:

- De stroomwegen in Zeeland (N62 naar A58 vice versa) verwerken ondanks de Westerscheldetol het meeste (432) doorgaand verkeer. Zolang deze wegen voldoende capaciteit hebben is dat niet heel problematisch. Wel kan de voorzichtige conclusie getrokken worden dat de route via Zeeland voor een aantal chauffeurs kennelijk aantrekkelijker is dan via Antwerpen. Naast tolheffing in de Liefkenshoektunnel kan de congestie rondom Antwerpen een belangrijke reden zijn. De tolheffing in de Liefkenshoektunnel is vergelijkbaar met die in de Westerscheldtunnel uitgezonderd de nachtelijke uren. Indien geen gebruik gemaakt wordt van de Liefkenshoektunnel dan zou de gehele ring rond Antwerpen genomen worden. Dat lijkt een onaantrekkelijk alternatief te zijn. Van belang is dan welke maatregelen in de toekomst in België worden genomen inzake tolheffing en/of specifieke tarifiering op bepaalde trajecten bijvoorbeeld op de ring en via de Liefkenshoektunnel.
- Een behoorlijke stroom doorgaand verkeer is in feite buiten Zeeland, namelijk verkeer dat het eiland Goeree Overflakkee binnen rijdt en er via de N215 ook weer datzelfde eiland weer uit gaat (231). Dit verkeer kan een specifieke bestemming hebben op het eiland, en dit is gelet op de relatief geringe afstand aannemelijk. Een ander motief kan zijn het ontwijken van de drukke bovenliggende A15.
- Een derde belangrijke stroom doorgaand verkeer passeert de grens bij Sluis/Westkapelle (B) en heeft een relatie met Rilland/Woensdrecht (224). Ook hier geldt dat tol- en/of het mijden van congestie een reden kan zijn.
- Het doorgaand verkeer dat Zeeland doorkruist, dus via één van de grensovergangen in Zeeuws Vlaanderen en dan naar Stellendam en/of Hellegatsplein en omgekeerd is geteld op 158 per dag. Het is niet mogelijk uit de meting af te leiden wat de herkomst of bestemming van dit verkeer is.
- Zichtbaar uit de cijfers is dat er relatief veel verkeer de grens bij Kapellebrug passeert. Op het totaal aantal passages is vooral de relatie met Rilland/Woensdrecht (65) en Zelzate/Westdorpe (75) opvallend. De laatst genoemde stroom zou een relatie met de Industrie en havens in Terneuzen kunnen hebben en door via Kapellebrug te rijden een stukje Vrachtwagenheffing op de Expresweg vermijdt.
- De stromen naar en vanaf Goeree Overflakkee naar de locatie Rilland/Woensdrecht heeft waarschijnlijk wel degelijk een herkomst of bestemming in Zeeland. Wanneer het tijdsvenster wordt verkleind naar 2 uur “verdwijnt” deze stroom voor een belangrijk deel.

De hiervoor genoemde aantallen dienen gerelateerd te worden aan de totale hoeveelheid vrachtverkeer zodat het relatieve aandeel zichtbaar wordt.

Vrachtwagenintensiteiten per werkdag in 2024

Locatie:	Intensiteit:	Doorgaand	Aandeel %
1 N253, Sluis - Oostburg	1.366	325	24%
2 N257, Sint Philipsland	819	165	20%
3 N57, Stellendam	2.959	520	18%
4 N290, Kapellebrug	960	158	16%
5 N62, Zelzate	3.597	587	16%
6 N59, Hellegatsplein	3.263	460	14%
7 A58, Rilland	7.811	947	12%
Totaal	20.775	3.162	15%

Te zien is dat gemiddeld 15% van het totale vrachtverkeer doorgaand is, met uitschieters bij Sluis en Sint Philipsland.

Eventuele maatregelen:

Hiervoor genoemde motie vraagt te bezien welke passende, effectieve verkeer geleidende maatregelen getroffen zouden kunnen en moeten worden om ongewenste verkeersstromen en overlast in de dorpen tegen te gaan. In deze paragraaf wordt daar nader op in gegaan.

Daarbij is het goed om eerst de scope van het onderzoek duidelijk te maken. Het kentekenonderzoek richt zich op (Zeeland) doorgaand (vracht)verkeer dat zich verplaatst over de hoofdwegen. Deze bestaan uit (nationale)stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van respectievelijk 100 en 80 km/uur. Dit verkeer komt in principe niet in de dorpen en is niet onderzocht. Dat betekent niet dat er geen overlast situaties in verschillende dorpen in Zeeland zijn, maar veelal is dat lokaal verkeer dat ofwel geen alternatief heeft of een bepaalde kortere route gebruikt om de bestemming in Zeeland te bereiken. Zoals eerder aangegeven vormt de route door Kapellebrug een uitzondering omdat deze zowel door lokaal als doorgaand verkeer wordt gebruikt.

Een andere vraag die in dit kader moet worden beantwoord is wanneer er nu sprake is van ongewenste verkeersstromen. In principe is het zo dat de hoofdwegen binnen Zeeland vrij toegankelijk zijn en vooral gebruikt wordt door (vracht)verkeer dat wel degelijk een herkomst of bestemming heeft in de provincie. Het is daarbij lastig zo niet onmogelijk een “selectie aan de poort” te houden en onderscheid te maken tussen zogeheten gewenst en ongewenst verkeer. Eventuele maatregelen ter ontmoediging treffen dan ook het lokale vrachtverkeer en dat is wat je juist op de hoofdwegen niet wilt, omdat ze dan mogelijk op zoek zullen gaan naar lokale sluiptwegen. En dan bereik je juist wat je beoogd tegen te gaan.

Niettemin is er een aantal maatregelen denkbaar:

- Allereerst een vrachtwagenverbod. De wegenverkeerswet biedt deze mogelijkheid en wordt veelal toegepast op wegen van lagere orden en bebouwde kommen of op plaatsen waar de infrastructuur niet geschikt is voor zwaar vrachtverkeer. Op doorgaande wegen is een vrachtwagenverbod niet wenselijk. De argumenten zijn in de vorige alinea al gegeven.
- Bepaalde categorieën vrachtauto's uitsluiten b.v. op basis van lengte, gewicht of emissies. In het kader van emissievrije binnensteden of stedelijke distributie zijn er genoeg voorbeelden in Nederland waar zogeheten milieuzones zijn ingesteld. Deze liggen allen in de wat grotere (binnen)steden waar bepaalde categorieën dieselauto's zijn uitgesloten. Er zijn geen voorbeelden van milieuzones op N- of A-wegen die niet binnen een stedelijke agglomeratie vallen. In de Zeeuwse situatie is dat juridisch ook nauwelijks te onderbouwen op basis van luchtkwaliteit.
- Niet zozeer om de hoeveelheid vrachtverkeer terug te dringen maar wel om de eventuele geluidhinder te verminderen zijn er op grond van de geluidwetgeving diverse opties tot maatregelen. Te denken valt aan geluidsschermen, geluid reducerend asfalt of maatregelen aan de woning. Eind 2026 zullen zogeheten geluidsproductieplafonds (GPP's) ter vaststelling aan Provinciale Staten worden gelegd. Deze zogeheten GPP's vereisen maatregelen indien het plafond met meer dan 1,5 dB wordt overschreden.

- Maatregelen ter ontmoediging:
 - Beprijzing: middels beprijzing is het mogelijk verkeer te sturen. De Provincies beschikken niet over dit instrument en zijn daarbij afhankelijk van de Rijksoverheid. In 2026 wordt de vrachtwagenheffing ingevoerd. De wet biedt de mogelijkheid trajecten toe te voegen aan de heffing indien er sprake is van een aantoonbare significante toename van het vrachtverkeer dat b.v. andere routes mijdt. Zie verder hierna het hoofdstuk over de vrachtwagenheffing.
 - Afwaarderen respectievelijk opwaarderen van bepaalde wegen: Dit ligt binnen de mogelijkheden van de Provincie. Kansen op dit vlak zien wij niet. Het is wel zichtbaar dat routes die bij voorkeur aangewezen zijn voor het doorgaand vrachtverkeer op orde moeten zijn zonder al te veel belemmeringen. Bij structurele congestiepunten gaat het verkeer andere wegen zoeken. Dit zou er b.v. voor kunnen pleiten dat in elk geval de aansluiting tussen de R4 (Gent – Zelzate) en de N62 tussen het knooppunt Zelzate Oost en Westdorpe op orde moet zijn.
 - Doorgaand vrachtverkeer waar dat ongewenst wordt geacht kan ook ontmoedigd worden door b.v. extra verkeersveiligheidsmaatregelen. Bij kruisingen zou in dat kader eerder een rotonde in aanmerking komen dan een Verkeersregelinstallatie. Dit kan wel worden gezien als een oneigenlijke maatregel die wij niet zouden adviseren.
- Als contramal van de maatregelen ter ontmoediging kun je een bepaalde routekeuze bevorderen door enerzijds te zorgen voor een adequate bewegwijzering en anderzijds door te investeren in aantrekkelijke voorkeursroutes. Deze dienen dan zo veel als mogelijk conflict- en congestievrij te zijn een bij voorkeur als Stroomweg te zijn ingericht.

Samengevat zijn de mogelijkheden voor sturingsmaatregelen die effect sorteren zonder op andere wijze veel schade te berokkenen beperkt. Voor conclusies te trekken aan het eind van deze rapportage volgt hierna een toelichting op de invoering van de vrachtwagenheffing.

Invoering Vrachtwagenheffing

Met ingang van 1 juli 2026 wordt de Vrachtwagenheffing in heel Nederland ingevoerd. Deze komt in de plaats van het Eurovignet en gedeeltelijk de motorrijtuigenbelasting. De heffing geldt voor alle zogeheten A-wegen en een aantal toegevoegd N-wegen. In Zeeland is de heffing van toepassing op de A58 en de A256. Het heffingsnetwerk kan gewijzigd worden als er bijvoorbeeld sprake is van een grote hoeveelheid verkeer dat de heffing probeert te ontwijken en daartoe andere routes neemt. B.v. via bestaande Provinciale N-wegen.

Monitoring:

De effecten van de heffing zullen nauwkeurig worden gemonitord en met iedere provincie besproken. Ten behoeve van de Vrachtwagenheffing is door het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) een nauwkeurig monitoringssysteem ontworpen met een voor betrokken partijen toegankelijk dashboard.

Als er sprake is van significante uitwijk naar boven als gevolg van de heffing kan dat aanleiding zijn maatregelen te heffen of als deze onvoldoende perspectief bieden dan kan een procedure in gang gezet worden een bepaalde weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk. Gedacht kan worden b.v. aan de Midden Zeeland Route, De Dammenroute (N57) of de N289 die parallel langs de A58 loopt. In de toekomst wordt het zelfs mogelijk met behulp van het dashboard nauwkeuring de routing van het vrachtverkeer te analyseren en daarmee dus ook het door Zeeland kruisend verkeer. Een

kentekenonderzoek is daarmee niet meer nodig. Over de beschikbaarheid en toepassing van deze data moeten nog wel afspraken gemaakt worden met het NDW.

De VWH is sterk gebonden aan milieudoelstellingen in het kader van klimaatbeleid.ⁱ De zogeheten CO2 emissieklasse en het gewicht zijn bepalend voor het tarief. Gemiddeld wordt circa 17 cent per kilometer betaald. De variatie is van ruim één cent tot 48 cent voor het meest vervuilende voertuig. Iedereen, dus ook buitenlandse chauffeurs, moet betalen en is verplicht een zogeheten OBU (On Board Unit) te hebben, ook als je geen gebruik maakt van het heffingsnetwerk.

De opbrengsten van de heffing die niet nodig zijn voor de kosten van de inning worden teruggesluisd naar het bedrijfsleven in de vorm van subsidieregelingen voor emissiereductie.

Wat zijn nu de gevolgen voor Zeeland en eventueel het doorgaand vrachtverkeer?

Het is moeilijk vooraf te voorspellen hoe de gedragsreacties zullen zijn. Dit kan per traject verschillen. Over het algemeen kan gesteld worden dat de wat grotere professionele bedrijven vanwege de vervangingscyclus zullen beschikken over nieuwer materieel met een lagere uitstoot en dus ook een lager tarief. Daarnaast is reistijd een kostenfactor en wordt veel waarde gehecht aan het just in time principe voor de levering van de goederen. Dit alles betekent dat naar verwachting niet snel gekozen zal worden voor routes buiten het heffingsnetwerk die gepaard gaan met een langere en onzekere reistijd, maar ook veelal een hoger brandstofgebruik. Het rekensommetje is dan gauw gemaakt. Bedrijven zijn dus wel gevoelig voor congestie en de onzekere vertraging die dit teweeg brengt. Hiervoor is bij de conclusies het voorbeeld van Antwerpen genoemd. Van belang is verder dat de tolheffing in de Westerscheldetunnel tot uiterlijk 2033 een drempel blijft om meer dan nu het geval is voor uitwijkroutes door Zeeland te kiezen. Zuiver financieel valt er dan namelijk geen winst te behalen (zie kader).

Tol Westerscheldetunnel:

Voertuigen hoger dan drie meter en/ of langer dan 12 meter betalen nog tol voor een passage door de WST. In de praktijk zijn de grotere en kleinere vrachtauto's en autobussen. Er zijn twee tarieven afhankelijk van de lengte van het voertuig namelijk:

Langer dan 12 meter	€ 25,--	(T-tag € 15,--)
---------------------	---------	-----------------

Korter dan 12 meter	€ 18,20	(T-tag € 11,--)
---------------------	---------	-----------------

Voor veelgebruikers komt hier nog een korting bovenop en is het tarief 50%.

Conclusies:

In gesprekken met de minister van I&W over de afschaffing van de tol in de Westerscheldetunnel voor vrachtverkeer, is reeds benoemd dat het dan wenselijk is de N62 in het heffingsnetwerk voor vrachtwagens op te nemen om te voorkomen dat er een te grote hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer door Zeeland rijdt. Het ook voor vrachtverkeer tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zal namelijk een aanzuigende werking hebben op doorgaand vrachtverkeer. Daarnaast zal overwogen moeten worden de vrachtwagenheffing in te voeren op Noord Zuid verbindingen namelijk het noordelijk deel van de Midden Zeelandroute alsmede de N57. De N57 is bedoeld als hoofdontsluiting in Noord Zuid richting met name voor het (toeristisch recreatief) personenverkeer alsmede voor de bevoorrading van de kuststrook. De N57 is niet bedoeld, en zeker

niet geschikt voor grote doorgaande vrachtverkeersstromen tussen bijvoorbeeld de verschillende havens.

Als de resultaten van de monitoring daar aanleiding toe geven dan zal Zeeland mogelijk al op korte termijn moeten overwegen de minister te verzoeken het heffingsnetwerk uit te breiden naar deze routes. Enerzijds omdat de wegen op deze routes niet geschikt zijn voor grote hoeveelheden vrachtverkeer en een relatief beperkte groei kan dan al voor veel hinder zorgen. Anderzijds omdat juist het gewicht van veel vrachtauto's een extra belasting vormt voor de kwetsbare Zeelandbrug. Op dit moment geldt er om die reden al een gewichtsbeperking van 50 ton.

Bij de verdere uitwerking van varianten voor de Midden Zeelandroute zal de huidige en mogelijke toekomstige groei van het vrachtverkeer door Zeeland als een belangrijke factor worden meegenomen.

Wij zullen daarom nauwkeurig de ontwikkelingen volgen en ingrijpen waar nodig.

ⁱ Meer informatie over onder meer de tarieven is te vinden op [Vrachtwagenheffing in Nederland | Vrachtwagenheffing](#)