

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie PS/EH/205053
Uw referentie 520000 1231-2
Project E20.08

Onderwerp Verkeersveiligheidseffecten vrachtwagenheffing
Datum 2 april 2020
Telefoon (070) 317 33 32

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Hierbij bied ik u een op verzoek van uw ministerie opgestelde notitie aan over de mogelijkheden om de verwachte negatieve effecten van de invoering van vrachtwagenheffing te compenseren en/of te mitigeren. De notitie vormt een bijlage bij het rapport *De verkeersveiligheidseffecten van vrachtwagenheffing; Verwacht effect bij heffing conform het conceptwetsvoorstel van juni 2019 (R-2019-18)*, dat op 31 oktober aan uw ministerie is aangeboden en op 19 maart 2020 door SWOV is gepubliceerd. Volgens de modelberekeningen in dat rapport stijgt het aantal verkeersdoden na invoering van de vrachtwagenheffing met ca. twee mensen per jaar omdat een deel van het vrachtverkeer zal uitwijken van het veilige hoofdwegennet (het 'heffingsnetwerk') naar het onveiligere onderliggend wegennet.

Ik waardeer het dat uw ministerie verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp vindt en daarom aan SWOV heeft gevraagd hoe het verwachte negatieve effect gecompenseerd en/of gemitigeerd kan worden. Zoals beschreven in de bijlage kunnen de negatieve effecten gecompenseerd worden door extra middelen toe te voegen aan de middelen voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid voor het onderliggend wegennet. Rijkrichtingscheiding op provinciale wegen en fietsinfrastructuur in gemeenten kunnen ernstige ongevallen met vrachtauto's helpen voorkomen. Provincies en gemeenten kunnen het beste inschatten welke maatregelen op welke plek binnen hun areaal het meeste effect zullen sorteren. Dat kunnen ze doen met de risicoanalyses die ze maken voor de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Mitigatie van het verwachte negatieve effect is mogelijk door met logistieke efficiency het aantal gereden kilometers – in totaal en dus ook op het onderliggend wegennet - na de invoering van de vrachtwagenheffing te reduceren. Met een betere informatie-uitwisseling kunnen transportbedrijven het aantal ritten met lege vrachtauto's bijvoorbeeld verminderen. Er is een daling van ca. 2,5% nodig om uit te komen op een verwacht neutraal verkeersveiligheidseffect. SWOV kan niet inschatten in hoeverre een reductie van de hoeveelheid vrachtverkeer van deze omvang haalbaar is door maatregelen gericht op het vergroten van logistieke efficiëntie.

Uit een studie uit 2018 (SWOV-rapport R-2018-14) blijkt dat het aantal slachtoffers minder zal stijgen door de vrachtwagenheffing wanneer ook N-wegen in het heffingsnetwerk worden opgenomen: de uitwijk naar het onderliggend wegennet zal dan kleiner zijn. Dit zou voor de verkeersveiligheid het meest gunstig zijn.

Tot slot: we staan als land voor de grote een ambitie enorme uitdaging om het doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van een slachtoffervrij verkeerssysteem in 2050 dichtbij te brengen. Daarvoor is jaarlijks een daling van 11% van het aantal slachtoffers nodig en daar zullen we de bovenbeschreven compenserende en mitigerende maatregelen hard bij nodig hebben. Uit een studie uit 2018 (SWOV-rapport R-2018-14) blijkt dat het aantal slachtoffers minder zal stijgen door de vrachtwagenheffing wanneer ook N-wegen in het heffingsnetwerk worden opgenomen: de uitwijk naar het onderliggend wegennet zal dan kleiner zijn. Dit zou voor de verkeersveiligheid het meest gunstig zijn.

Hoogachtend,

Dr. P. van der Knaap
Directeur-bestuurder