

Memo gedeputeerde

Onderwerp

Vrachtverkeer in Noord-Brabantse gemeenten nabij de grens met België (2)

Datum

18 oktober 2016

Geachte Statenleden,

Documentnummer

4098521

Aan

Provinciale Staten

Van

Gedeputeerde Van der Maat

Bijlagen

1, notitie TNO

Tijdens de vergadering van uw Staten op vrijdag 13 mei 2016 hebben we gesproken over de gevolgen van de invoering van tolheffing op Belgische snelwegen voor het vrachtverkeer op onze provinciale wegen. Enkele grensgemeenten zoals Baarle-Nassau en Alphen-Chaam vrezen sluipverkeer van vrachtwagens binnen hun bebouwde kommen. Ik heb toegezegd de verkeersstromen op onze wegen te monitoren en u vóór het zomerreces te informeren hierover. Dat heb ik op 1 juli jl. [gedaan](#). Kort samengevat heb ik u toen mede gedeeld dat ik het gesprek met de betrokken gemeenten verder aanga en dat ik met TNO zal samenwerken om een breder beeld te verkrijgen over het vrachtverkeer in de grensstreek van Noord-Brabant met België.

Analyse TNO

Ik heb TNO gevraagd om een second opinion over de analyses van de provincie en over de conclusies van het bedrijf VerkeersInformatieDienst (VID) uit te voeren en eventuele verschillen van inzicht te verklaren. Daarnaast heb ik een advies gevraagd over een opzet voor periodieke monitoring van vrachtverkeer in de grensstreek van Noord-Brabant met België.

Verkeerscijfers

De conclusies van TNO omtrent de verkeerscijfers zijn in overeenstemming met onze eerdere bevindingen. Op de meeste provinciale wegen is geen stijging van vrachtintensiteiten te zien. Op de N289 (gemeente Woensdrecht) en N639 (gemeenten Alphen-Chaam en Baarle-Nassau) is een lichte stijging waargenomen. Voor de N289 en de regio aldaar is dit te verklaren door het gereedkomen van de rijksweg A4 die een aantrekkende werking heeft. Voor de N639 is een lichte stijging waargenomen, maar daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat voor dit telpunt slechts een beperkte periode aan data kon worden gebruikt waardoor een vertekend beeld kan zijn ontstaan. Er is geen aanwijzing gevonden dat deze lichte stijging komt door de ingevoerde tolheffing in België, maar het gevolg is van een autonome groei van verkeer in de regio, dan wel van seizoensinvloeden. TNO kan ook geen ondersteuning vinden voor de conclusies van VID over het dalen van het vrachtverkeer op de grensovergangen op de snelwegen in Noord-Brabant. De analyse van VID is gebaseerd op een maand aan data uit 2016, terwijl TNO data van 2015 en 2016 heeft geanalyseerd.

Naast een analyse van verkeerscijfers heeft TNO met vier transportbedrijven in Zuid-Nederland gesproken. Daaruit is gebleken dat deze bedrijven kiezen voor de goedkoopste route. De in België geldende tolheffing is hiervoor geen argument op zich, maar vormt een onderdeel van de overweging over het totale kostenplaatje van

een transport. Daarin spelen brandstofkosten, reistijd en loonkosten ook een rol. Effectief loont het meestal niet voor deze bedrijven om tolwegen te vermijden.

Datum

18 oktober 2016

Documentnummer

4098521

Monitoring

Gelet op de voorgaande bevindingen acht TNO het niet noodzakelijk een uitgebreid monitoringsonderzoek uit te voeren naar het vrachtverkeer op provinciale wegen in de grensstreek met België. TNO adviseert wel om het vrachtverkeer doorlopend te monitoren met behulp van de al beschikbare telpunten.

Mededeling

Op basis van de eerder gemeten aantallen en de conclusies van TNO concludeer ik dat niet méér vrachtverkeer gebruik maakt van de provinciale wegen in de grensstreek van Noord-Brabant met België als gevolg van de ingevoerde tolheffing voor vrachtverkeer in België. Ik neem het advies van TNO over en blijf de aantallen monitoren. Ik ben en blijf met de individuele gemeenten in gesprek over mogelijke oplossingen voor de overlast die men lokaal ervaart en tref alleen maatregelen als daar in de lokale situatie voldoende reden voor is. Ik lever daarvoor maatwerk, zoals te doen gebruikelijk en heb daarvoor al met de gemeenten afgesproken om enkele verkeerskundige maatregelen te realiseren op onze wegen. We zijn ook gestart met een onderzoek naar de gewenste verkeersstructuur en functies van de provinciale wegen in de regio Alphen-Chaam, om op basis daarvan een gedragen beeld in de regio te vormen en eventueel nadere maatregelen te kunnen nemen voor onze wegen. Indien daartoe aanleiding is, zal ik uw Staten over de verdere ontwikkelingen informeren.

C.A. van der Maat, lid Gedeputeerde Staten.

*Notitie***Aan**

Mike Schoenmaker, Peter de Wolff, Bart Swaans

Van

Aroen Soekroella, Erica de Feijter.

Review door Diana Vonk Noordegraaf, Bart Vuijk.

Onderwerp

Analyse vrachtverkeer Provincie Noord-Brabant

Leefomgeving

Van Mourik Broekmanweg 6

2628 XE Delft

Postbus 49

2600 AA Delft

www.tno.nl

T +31 88 866 30 00

F +31 88 866 30 10

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

E-mail

aroen.soekroella@tno.nl

Doorkiesnummer

+31 88 866 32 13

Managementsamenvatting

Berichtgeving in de media eind juni 2016, naar aanleiding van een persbericht van de VID (VerkeersInformatieDienst), over mogelijke overlast door vrachtverkeer was aanleiding voor de Provincie Noord-Brabant om de verkeersdruk op de provinciale wegen te analyseren en een verkenning uit te voeren naar het mogelijke effect van de tolheffing op de vrachtverkeersstromen in de grensstreek van Noord-Brabant met België. Uit deze eerste analyse is geen duidelijke stijging van vrachtverkeer op de beschouwde provinciale wegen te zien sinds de invoering van de tolheffing. TNO is gevraagd om een onafhankelijke second opinion op de analyse te geven, aangevuld met een analyse van mogelijke verklaringen in de verschillen in intensiteiten en een opzet voor een monitoring van het vrachtverkeer.

Uit de second opinion en de analyses concludeert TNO dat er geen indicaties zijn dat de invoering van de tolheffing in België heeft geleid tot een toename van vrachtverkeer in de grensstreek van Noord-Brabant met België. Hoewel er dus geen aanleiding lijkt te zijn voor meer uitgebreide monitoring van de vrachtverkeersstromen, wordt aanbevolen de huidige gegevensverzameling op de vaste telpunten door te zetten zodat hier in de toekomst indien nodig nog een analyse op uitgevoerd kan worden.

Analyse verkeerscijfers

De conclusies van TNO omtrent de verkeerscijfers zijn in overeenstemming met de bevindingen van de Provincie Noord-Brabant. Op de meeste locaties is geen stijging van de vrachtintensiteiten te zien, eerder een daling. Op een aantal locaties is wel een stijging waarneembaar (N289 en N639). Voor de N289 geldt dat de regio als geheel een stijging van verkeer laat zien, ook op de snelweg A4 bij Woensdrecht. Dit is te verklaren door het gereedkomen van de A4 tussen Rotterdam en Antwerpen met een aantrekkende werking van het verkeer. Er is geen aanwijzing dat de stijging veroorzaakt is door de invoering van de tolheffing in België. Voor de N639 was een lichte stijging van 3% waarneembaar, maar als kanttekening hierbij wordt vermeld dat voor dit telpunt slechts een beperkte periode aan data gebruikt kon worden.

Steekproef bij transportbedrijven

Deze conclusies worden ondersteund door interviews met vier transportbedrijven in de regio Zuid-Nederland. Deze bedrijven geven aan vooral te kiezen voor de goedkoopste routes. Het omrijden levert in hun ogen meer brandstofkosten maar ook langere reistijden dus loonkosten op. Effectief loont het dus in de meeste gevallen niet om de tolwegen te vermijden. Ook wordt er door deze bedrijven geen gebruik gemaakt van lichtere voertuigen.

Modeluitkomsten

Ook is een modelrun met het vigerende regionale verkeersmodel van 2020 uit de BrabantBrede ModelAanpak (BBMA) voor de regio Breda uitgevoerd. In deze toedeling is rekening gehouden met tolkosten per kilometer voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op de betreffende wegen in België waar tolheffing van toepassing is. Wanneer de vrachtintensiteiten na tolheffing vergeleken worden met de situatie zonder tol blijkt dat er in het algemeen geen significante tot zeer geringe stijgingen (orde grootte 1-30 voertuigen oftewel 1-4% op etmaalniveau per doorsnede op provinciale wegen) in vrachtintensiteiten waar te nemen zijn. Bij deze modelresultaten dient opgemerkt te worden dat loon- en brandstofkosten niet meegewogen worden in de routekeuze, maar alleen afstand, reistijd en tolkosten.

Noodzaak voor monitoring

Gezien deze bevindingen constateert TNO dan ook dat het inzetten op een uitgebreid monitoringsonderzoek naar vrachtverkeer niet noodzakelijk wordt geacht. Het gebruiken van de data uit telpunten van de Provincie Noord-Brabant geven in de huidige situatie voldoende inzicht over het aandeel vrachtverkeer op de belangrijkste wegen in het grensgebied met België.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

2/12

Inleiding

Berichtgeving in de media eind juni 2016, naar aanleiding van een persbericht van de VID (VerkeersInformatieDienst), over mogelijke overlast door vrachtverkeer was aanleiding voor de Provincie Noord-Brabant om de verkeersdruk op de provinciale wegen te analyseren en een verkenning uit te voeren naar het mogelijke effect van de tolheffing op de vrachtverkeersstromen in de grensstreek van Noord-Brabant met België (de tolheffing voor vrachtverkeer in België is op 1 april 2016 ingevoerd). Uit deze eerste analyse is nog geen duidelijke stijging van vrachtverkeer op de beschouwde provinciale wegen te zien sinds de invoering van de tolheffing. De Provincie Noord-Brabant heeft TNO gevraagd om een onafhankelijke analyse te maken van het effect van de invoering van de tolheffing voor vrachtverkeer in België op de (vracht)verkeersstromen in de grensstreek van Noord-Brabant met België.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

3/12

Het onderzoek van TNO is uiteengezet in deze notitie en bestaat uit drie onderdelen:

- een second opinion door TNO op de analyses van de Provincie Noord-Brabant en de conclusies van de VID;
- een analyse en mogelijke verklaringen van eventuele verschillen in vrachtintensiteit op relevante telpunten voor en na de invoering van de tolheffing voor vrachtverkeer in België, aangevuld met een expert judgement of de tolheffing effect heeft op het vrachtverkeer in Noord-Brabant;
- een advies over een opzet voor het periodiek monitoren van het vrachtverkeer in de grensstreek van de Provincie Noord-Brabant met België.

Onderdeel 1: Second opinion

Analyse Provincie Noord-Brabant

Voor het in beeld brengen van de mogelijke effecten van de vrachtwagentol op de Brabantse provinciale wegen heeft de Provincie Noord-Brabant de hoeveelheid vrachtverkeer bekeken op permanente telpunten op verschillende provinciale wegen in het grensgebied.

Aanpak

In deze analyse heeft de Provincie Noord-Brabant gekeken naar:

- Acht permanente telpunten op de volgende provinciale wegen: N69, N260, N262, N263, N269, N284, N289 en N639 (zie Figuur 1). Op deze telpunten wordt onderscheid gemaakt naar verschillende voertuiglengtes. Specifiek voor vrachtverkeer is gekeken naar categorieën 3,5 en 6 (respectievelijk enkelvoudige vrachtwagens, gelede vrachtwagens en voertuigen langer dan 18,75 meter).
- Seizoensinvloeden, door een lange periode te analyseren: 1 januari 2015 t/m 26 juni 2016. Over de periode april tot en met juni zijn etmaalgemiddelde intensiteiten opgesteld. De gemiddelden voor de betreffende periode uit 2016 zijn vergeleken met dezelfde periode uit 2015.

- Specifieke effecten per 1 april 2016. Hiervoor zijn gemiddelde etmaalintensiteiten voor maart en april 2016 met elkaar vergeleken.

Datum

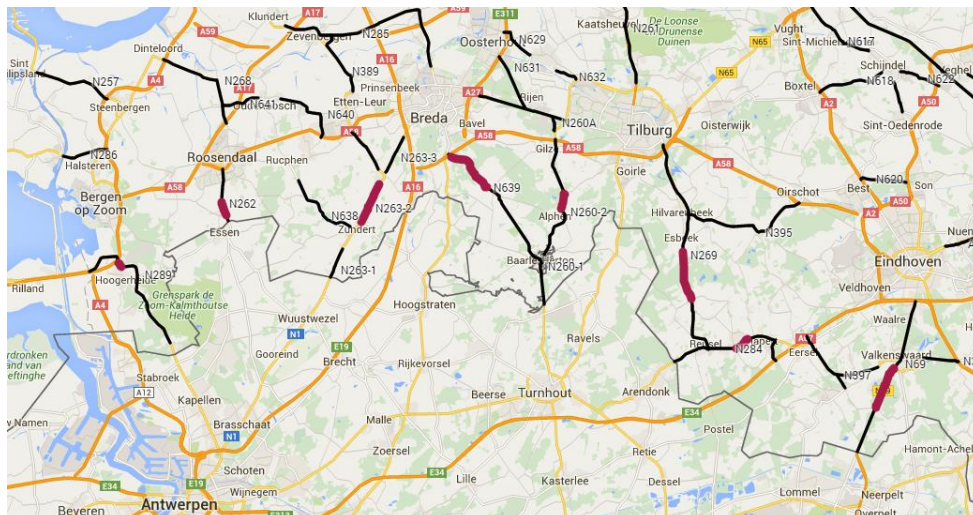
23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

4/12



Figuur 1: Overzicht van provinciale wegen in de provincie Noord-Brabant (de met paars aangegeven wegvakken zijn onderdeel van de analyse)

Conclusie

Uit de gerapporteerde bevindingen van de Provincie Noord-Brabant werd geconcludeerd dat vanaf de datum van invoering van tolheffing in België (1 april 2016) geen enkel telpunt een substantiële verandering van de hoeveelheid vrachtverkeer liet zien, dus ook geen stijging. De hoeveelheid vrachtverkeer op de onderzochte telpunten in de periode na 1 april 2016 was daarnaast vergelijkbaar met andere perioden in 2015 (voorjaar c.q. najaar). Dit heeft geleid tot de conclusie dat de tolheffing in België geen merkbaar effect heeft op het vrachtverkeer op de provinciale wegen.

Analyse TNO

De second opinion door TNO op de analyse van de Provincie Noord-Brabant bestaat uit het opnieuw uitvoeren van bewerkingen op de beschikbare telgegevens voor de genoemde telpunten. Hierbij is de aanpak van de Provincie als uitgangspunt genomen en door TNO nogmaals uitgevoerd met enkele aanpassingen. Deze gevolgde aanpak en de specifieke veranderingen in de aanpak zijn in deze sectie beschreven. Daarnaast worden de stappen in de bijlage nog eens beknopt uiteengezet.

Aanpak

Allereerst is de locatie van de acht telpunten beschouwd. De analyse neemt alle provinciale wegen binnen Noord-Brabant mee die leiden naar grensovergangen naar België. Op enkele locaties wordt weliswaar niet dicht bij de grensovergang gemeten, maar een stuk verder landinwaarts. Navraag bij de Provincie Noord-Brabant wijst uit dat de beschikbare telgegevens voor de locaties dichterbij de grens geen permanente telpunten zijn en dus niet geschikt zijn voor een analyse over langere tijd. De gekozen telpunten dekken alle provinciale wegen naar de

grensovergangen af. Ook zijn de beschikbare telpunten op de provinciale wegen goed geografisch verspreid over heel Noord-Brabant. TNO vindt de door de Provincie gekozen telpunten logisch en afdoende.

Vervolgens is bekeken hoe de verkeerscijfers zijn verkregen. Hierbij is door TNO bij de Provincie nagegaan of er sprake is geweest van trendbreuken door een gewijzigde manier van inwinning, of dat er relevante (langdurige) wegwerkzaamheden hebben plaatsgevonden gedurende de beschouwde periode uit de analyse. Voor de relevante periode (eerste half jaar van 2015 en 2016) is dit niet het geval geweest. De Provincie Noord-Brabant heeft in haar analyse de dagen met sterk afwijkende telcijfers en feestdagen niet meegenomen in de analyse. TNO volgt deze werkwijze en heeft een verbeterslag aangebracht door deze dagen op te schonen.

Een indicatie van de databeschikbaarheid of de datakwaliteit per dag was niet beschikbaar. Uit het beschikbare verloop van de intensiteiten zijn voor een aantal locaties afwijkende patronen gevonden. Uit de analyse van TNO bleek voor een aantal telpunten dat het verloop van de metingen duidelijk afweek van een regulier en geleidelijk verloop. Dit was te zien aan fluctuaties in de vorm van een kortdurende dip of uitschieters (ruis) in het intensiteitsverloop:

- Voor de N260 betrof het uitschieters van meer dan twee keer de intensiteit in de periode mei-juni 2015 voor zowel totaal verkeer als vrachtverkeer. Dit telpunt is daarom niet meegenomen in de reguliere analyse, maar is separaat bekeken.
- Voor de N263 betrof het gebrek aan data en incorrecte voertuigclassificatie in de periode maart-mei 2015 voor richting 2 (naar de Belgische grens). Deze richting is daarom niet meegenomen in de analyse.
- Voor de N639 geldt dat vanaf halverwege mei 2015 een plotselinge en blijvende toename van gemiddeld 8 naar gemiddeld 13 procent vrachtverkeer te zien is. Een analyse op de lange termijn van dit telpunt vanaf 2009 wijst uit dat er regelmatig abrupte sprongen in het verloop van de vrachtintensiteit zijn waar te nemen. Navraag bij de Provincie Noord-Brabant wijst uit dat hier vermoedelijk sprake is van wijzigingen in de lengteverdeling. Dit telpunt is daarom separaat geanalyseerd voor een beperkte periode van half mei tot en met eind juni.

In tegenstelling tot de analyse van de Provincie Noord-Brabant, waarin de bovenstaande telpunten wel zijn meegenomen, heeft TNO in haar analyse de bovenstaande telpunten wegens de vermelde redenen niet meegenomen.

Voor de meegenomen telpunten is TNO uitgegaan van een etmaalgemiddelde op werkdagen in de periode april tot en met juni van de jaren 2015 en 2016. Dit is dezelfde periode als door de Provincie is gebruikt en wordt voldoende lang geacht om seizoensinvloeden tussen maanden onderling uit te sluiten. De maanden april-juni (het tweede kwartaal) laten volgens de beschouwde intensiteitsverlopen vergelijkbare waarden zien. De periode voorafgaand aan 2015 is buiten beschouwing gelaten zodat enkel de economische groei/krimp van het afgelopen jaar meegenomen wordt. Bij het middelen is afgeweken van de aanpak van de Provincie, omdat de weekenddagen wezenlijk andere (lagere) intensiteiten laten zien dan op werkdagen. Voor een meer vergelijkbaar beeld tussen jaren onderling

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

5/12

is daarom gekozen om een gemiddelde werkdag aan te houden in plaats van een gemiddelde weekdag. De resultaten van de second opinion op de telgegevens van de Provincie Brabant zijn te vinden in Tabel 1.

Resultaten

De resultaten wijzen uit dat er gezien over alle meegenomen telpunten in totaal 7% minder vrachtverkeer gemeten is in 2016 ten opzichte van 2015 in de periode april tot en met juni. Op vier van de zes meegenomen telpunten is een daling van het vrachtverkeer waarneembaar (N69, N262, N269 en N284). Twee locaties laten wel een groei in vrachtverkeer zien (N263 en N289). Hierbij is de groei op de N263 afkomstig van een meting in één richting (vanuit België naar Nederland). De groei van vrachtverkeer op deze locatie gaat samen met een groei van het totale verkeer op deze weg. Het is daarom aannemelijk dat deze groei veroorzaakt wordt door de autonome groei van het verkeer in deze regio van Noord-Brabant. De relatieve groei van vrachtverkeer op de N289 echter is groter dan de relatieve groei van het totale verkeer op deze locatie. Deze toename in vooral vrachtverkeer is te verklaren door het gereedkomen van de snelweg A4 tussen Rotterdam en de Belgische grens vanaf eind 2014. Deze corridor wordt getypeerd door een hoog aandeel vrachtverkeer¹. Het is dan ook aannemelijk dat ook de aansluitingen op de A4 vanaf eind 2014 meer verkeer te verwerken krijgen. Dat is gezien de voertuigverdeling op de A4 verhoudingsgewijs meer vrachtverkeer dan regulier verkeer.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

6/12

Tabel 1: Werkdaggemiddelden per telpunt na de analyse van TNO. Totaal staat voor de som van alle voertuigen

Weg	Meetlocatie (richting)	TOTAAL 2015 (1-4 t/m 26-6)	TOTAAL 2016 (1-4 t/m 26-6)	GROEI TOTAAL 2016 t.o.v. 2015	VRACHT 2015 (1-4 t/m 26-6)	VRACHT 2016 (1-4 t/m 26-6)	GROEI VRACHT 2016 t.o.v. 2015
N69	ZUID (doorsnede)	11954	11824	-1%	2298	2065	-10%
N262	NISP (doorsnede)	11979	12377	3%	843	792	-6%
N263	ZUND (richting 1)	4832	5373	11%	508	556	9%
N269	UTRE (doorsnede)	10502	10307	-2%	1549	1424	-8%
N284	EURO (doorsnede)	14016	13866	-1%	2326	2059	-12%
N289	WOEN (doorsnede)	23643	24326	3%	2208	2312	5%
Totaal		83156	83045	0%	10603	9852	-7%

Over de data van de N260 is in de periode mei-juni 2015 een grillig verloop van de intensiteit te zien met uitschieters van meer dan twee keer de gemiddelde intensiteit van de voorafgaande maanden. Dit patroon blijkt niet te verklaren door wegwerkzaamheden, en daarnaast is het ook niet aannemelijk dat er van de ene

¹ Bron: Model-en telcijfers voor de Rijkswegen afkomstig uit INWEVA 2015

op de andere dag twee keer zoveel vrachtverkeer rijdt. Uit de beschikbare data kan wel opgemaakt worden dat de intensiteiten in het eerste kwartaal van 2016 gelijk zijn gebleven ten opzichte van 2015. Over het tweede kwartaal van 2016 laten de verkeerscijfers ook geen stijging zien vanaf 1 april, eerder een daling gedurende de rest van het kwartaal. Wanneer deze data vergeleken wordt met de ongeschoonde gegevens uit 2015 voor het tweede kwartaal komt een daling van 26% naar voren. Wanneer de extreme pieken weggefilterd worden (zie de bijlage voor de gehanteerde methode) komt de daling uit op 16%.

Voor de N639 gold een beperkte periode waarin voldoende data beschikbaar was in zowel 2015 als 2016. Een cruciaal deel uit het tweede kwartaal (namelijk vanaf begin april tot en met halverwege mei) kon niet worden meegenomen vanwege een trendbreuk in de data halverwege mei. De analyse voor dit telpunt heeft dus betrekking op minder meetgegevens dan bij de overige telpunten. Gebaseerd op beperkte gegevens voor een periode van anderhalve maand (half mei-juni) is op de doorsnede een lichte stijging van het vrachtverkeer van 3% is te zien voor 2016 vergeleken met dezelfde periode uit 2015, terwijl de totale verkeersintensiteit (de som van alle voertuigen) op deze doorsnede min of meer stabiel is gebleven (0% verschil). Wanneer voor dit telpunt ook gekeken wordt naar het verloop van de intensiteit over 2016 is een lichte toename van de vrachtintensiteiten te zien naarmate het jaar vordert. Dit is echter eerder toe te schrijven aan seizoensinvloeden.

Conclusie

Op basis van de analyse van de verkeersdata op zes van de acht beschikbare telpunten concludeert TNO dat er geen sprake is van een algehele stijging van het vrachtverkeer in de grensstreek van Noord-Brabant met België. Op de meeste van de geanalyseerde locaties is zelfs sprake van een daling van het vrachtverkeer. Op twee locaties is een lichte stijging van vrachtverkeer te zien, maar wanneer ook de totale verkeersstroom van deze wegen bekeken wordt is deze stijging eerder het gevolg van autonome groei van het verkeer in deze regio. Deze regio krijgt namelijk te maken met de effecten van extra verkeer na het gereedkomen van de A4 tussen Dinteloord en Steenbergen, waardoor een nieuwe (vracht)corridor is ontstaan tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Gezien de algehele daling van het vrachtverkeer gezien over alle beschouwde locaties is het daarom niet aannemelijk dat de tolheffing voor vrachtverkeer in België een significante stijging van het vrachtverkeer op de provinciale wegen in Noord-Brabant heeft veroorzaakt.

Als kanttekening moet wel opgemerkt worden dat twee telpunten grillige patronen vertonen. Bestudering van deze telpunten wees uit dat de betrouwbaarheid van deze tellingen - voornamelijk in 2015 - niet hoog genoeg is geacht om volledig meegenomen te kunnen worden in de analyse. Op de N260 was gezien de beperkte analyse geen stijging zichtbaar. Op de N639 wel, maar waarschijnlijk is dit patroon toe te schrijven aan seizoensinvloeden dan aan de invoering van de tolheffing in België.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

7/12

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

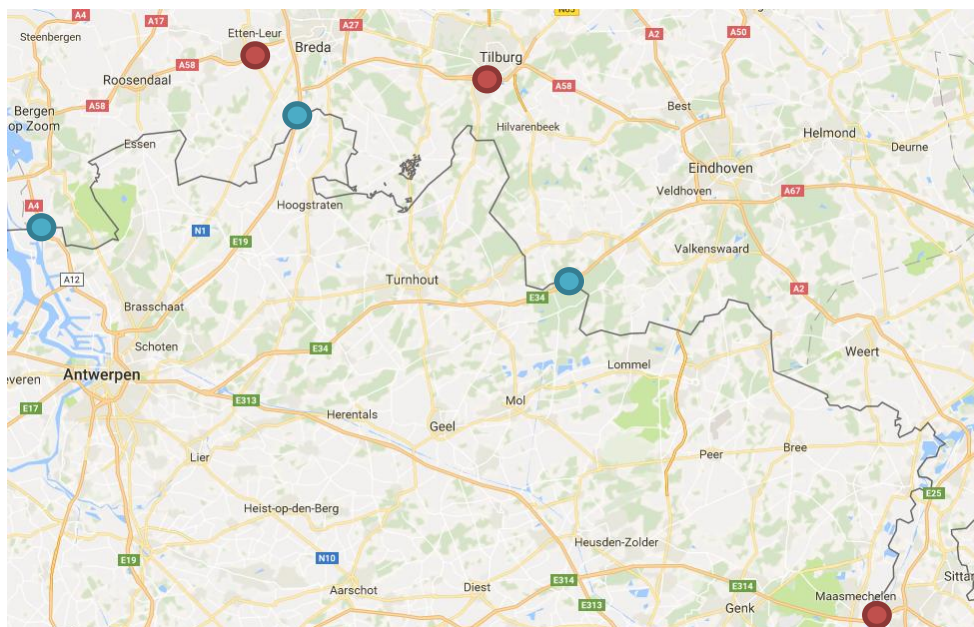
8/12

Analyse VID

Naast de analyse uitgevoerd door de Provincie Noord-Brabant verscheen er in mei 2016 een persbericht van de VID² waarin vermeld werd dat er meer vrachtverkeer op de Nederlandse snelwegen rijdt door de tolheffing in België. Transportbedrijven zouden het aantal kilometers door België beperken om tolkosten te besparen. Als gevolg hiervan zou het aantal afgelegde kilometers in Nederland toegenomen zijn. De VID constateert dat er netto minder verkeer op de snelwegen bij de grensovergangen wordt waargenomen: iets dat volgens de VID wijst op het frequenter gebruik van de kleinere grensovergangen op bijvoorbeeld N-wegen. Daarnaast concludeert de VID dat er een verschuiving plaatsvindt naar een of meer westelijker gelegen grensovergangen, en met name de A4. Hier is de intensiteit namelijk wel gestegen.

Aanpak

De VID komt tot deze conclusie door de verkeersintensiteit op vier routes van en naar de Antwerpse haven te bekijken, waarbij de hoeveelheid vrachtverkeer is vergeleken met een jaar eerder (de maand april 2015 is vergeleken met april 2016, waarbij de feestdagen buiten beschouwing gelaten zijn). Het gaat om de grensovergangen bij de A4, de A16, de A67 en de A76. Voor de verschuiving van vrachtverkeer van de A16 naar de A4 maakt de VID gebruik van tellingen op de A58 bij Etten-Leur. Voor de conclusie van het langer door Nederland rijden op oost-west routes baseert de VID zich op metingen op de A58 bij Tilburg. Zie Figuur 2 voor een overzicht van deze punten.



Figuur 2: Overzicht van beschouwde telpunten op snelwegen (de met blauwe cirkels zijn onderdeel van de analyse van TNO, de rode cirkels zijn telpunten die extra door de VID bekeken zijn)

² De VerkeersInformatieDienst, <https://vid.nl/Nieuws/article/VID.2016.131.01>

Analyse TNO

Aanpak

Drie van de genoemde telpunten zijn door TNO nogmaals geanalyseerd, maar dan voor een langere periode (januari 2015-juni 2016, dezelfde als bij de analyse hierboven van de Provincie-Noord Brabant). Deze zijn in blauw aangegeven in Figuur 2. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van NDW data. Vrachtverkeer is door TNO in deze dataset opgevat als alle voertuigen langer dan 5,6 meter. Als kanttekening ten opzichte van de analyse voor de provinciale telpunten moet vermeld worden dat bussen dus ook meegenomen zijn in deze analyse.

Resultaten

Alleen op de grensovergang bij de A4 zijn stijgingen in regulier en vrachtverkeer waargenomen. Op de overige twee grensovergangen zijn de intensiteiten gelijk gebleven.

Conclusie

Er kan geen ondersteuning gevonden worden voor de conclusies van de VID over het dalen van vrachtverkeer op de grensovergangen op de snelwegen in Noord-Brabant. De analyse van de VID is slechts gebaseerd op een maand aan data. Ook het effect van de openstelling van de A4 is onvoldoende toegelicht; het verschuiven van de stromen naar de A4 heeft eerder een oorzaak in het aantrekken van de verkeersvraag in die regio doordat er nu een corridor Rotterdam-Antwerpen gereedgekomen is. De analyse van TNO naar telpunten op de provinciale wegen wijst ook niet uit dat er een verschuiving van de snelwegen naar de onderliggende wegen heeft plaatsgevonden. Over het oordeel van de VID dat er langer door Nederland wordt gereden kan op basis van alleen de doorsnedemetingen zoals bekeken door de VID geen uitspraak gedaan worden. Hiervoor zouden aanvullende meetpunten of herkomsten en bestemmingen onderzocht moeten worden.

Onderdeel 2: Verklaring van de cijfers

Raadplegen van transportbedrijven in de grensstreek met België

TNO heeft een viertal transportbedrijven bereid gevonden om een aantal vragen over de tolheffing in België te beantwoorden. De selectie van de bedrijven is gegaan via Transport en Logistiek Nederland afdeling Zuid. Van vier bedrijven zijn een aantal managers en planners gesproken (zowel telefonisch als via email) over de volgende onderwerpen:

- Wijzigingen in route door de tolheffing;
- Wijzigingen in voertuigen door de tolheffing;
- Afweging om tol te ontwijken;
- Indicaties bij collega transportbedrijven over mogelijk ontwijken van tolwegen.

De conclusie van het raadplegen deze transportbedrijven in de grensstreek van Noord-Brabant en België is dat de geïnterviewde transportbedrijven niets hebben veranderd aan de routekeuze of voertuigkeuze als gevolg van de invoering van de tolheffing in België. De bedrijven geven aan dat andere routes om tolwegen te ontwijken door de extra reistijd en kilometers en de bijbehorende loon- en

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

9/12

brandstofkosten niet opweegt tegenover de besparing op de tol. In principe is het zo snel mogelijk leveren van goederen de prioriteit van de vervoerders. Omrijden draagt daar niet aan bij. Ook is voor de geïnterviewde bedrijven de tolheffing geen reden om andere voertuigen in te zetten. Bedrijven geven aan geen gebruik te maken van lichtere voertuigen om zo de tolheffing te vermijden. Uiteraard is het aantal van vier geen representatieve steekproef maar het geeft een eerste indicatie wat er speelt in de transportsector. Er zijn uit deze interviews geen signalen naar voren gekomen die er op wijzen dat de tolheffing leidt tot aanpassingen in het logistieke proces.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

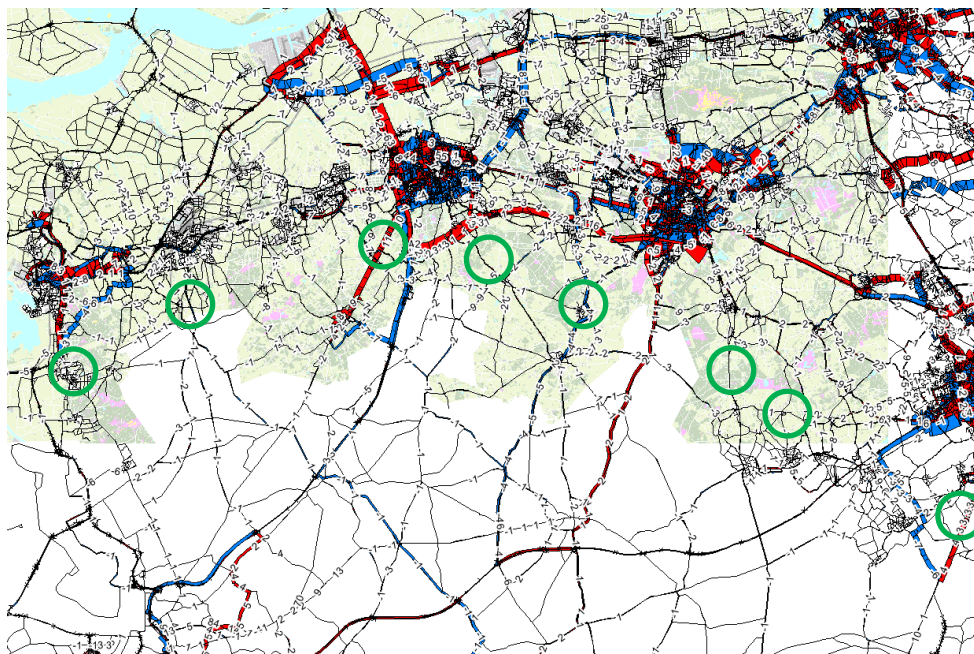
10/12

Doorrekenen van de effecten op routekeuze in het verkeersmodel

Op basis van het vigerende regionale verkeersmodel uit de BrabantBrede ModelAanpak (BBMA) voor de regio Breda is een modeltoedeling gemaakt in de situatie met tolkosten op de Belgische wegen. In dit verkeersmodel is ook het weggennet van Noord-Brabant en een deel van het Belgische weggennet opgenomen als studiegebied. Als modelvariant voor de nulsituatie is het jaar 2020 gebruikt, omdat hier de effecten van de doorgetrokken A4 in zijn verwerkt. In de toedeling die door TNO is gemaakt voor het vrachtverkeer zijn allereerst tolkosten toegevoegd per kilometer voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op de betreffende wegen in België waar tolheffing van toepassing is. Er is bij de modellering gebruik gemaakt van een gemiddelde vrachtvloot, gewogen naar het aandeel afgelegde voertuigkilometers per milieuklasse (gegevens afkomstig van het CBS³). Vervolgens is de routekeuze in het model zo ingesteld dat naast afstand en reistijd ook rekening wordt gehouden met de toegevoegde tolkosten. Alle overige instellingen (bijvoorbeeld het type en aantal iteraties) zijn hetzelfde gebleven als in het ontvangen verkeersmodel.

In Figuur 3 is te zien dat er geen duidelijke verplaatsing van grensoverschrijdend verkeer te zien is van de snelwegen naar de lokale wegen. Op de eerste afslag van de A16 net over de grens in België is weliswaar een afname in vrachtverkeer te zien, en tegelijkertijd voor een toename op de alternatieve route via de N263 bij Zundert. Het betreffen echter absolute verschilintensiteiten op etmaalniveau in de orde grootte van 1-20 voertuigen per link (zowel stijgingen als dalingen), en op een enkele locatie bij de N263 bij Zundert 30-40 voertuigen per link. Procentueel gezien gaat het algeheel gezien om 1-4%. Deze getallen zijn absoluut en procentueel gezien niet significant om conclusies over de tolheffing aan te verbinden. Bij deze modelresultaten dient opgemerkt te worden dat loon- en brandstofkosten niet meegewogen worden in de routekeuze, maar alleen afstand, reistijd en tolkosten.

³ Centraal Bureau voor de Statistiek, <http://www.clo.nl/indicatoren/nl0388-wegvoertuigen-naar-milieuklasse>



Figuur 3: Vergelijking van de vrachtstromen na tolheffing op de Belgische wegen (blauw is een afname van vrachtverkeer, rood een toename). De getallen geven de percentuele verschillen ten opzichte van de nulsituatie aan. Groen omcirkeld zijn de acht telpunten van de Provincie Noord-Brabant.

Conclusie

De tolheffing volgens het model levert voor alle beschouwde grensovergangen gezien geen significante andere intensiteiten op voor vrachtverkeer van- en naar België. Dit sluit aan bij de bevindingen uit de interviews met de transportbedrijven en ook bij de analyse van de telcijfers.

Onderdeel 3: Monitoring van vrachtverkeer

Gezien de voorgaande bevindingen constateert TNO dat het inzetten op een uitgebreid monitoringsonderzoek naar vrachtverkeer niet noodzakelijk wordt geacht. Het blijven monitoren van de aantallen vrachtwagens die in het grensgebied rijden door middel van het analyseren van de huidige set aan permanente telpunten wordt aanbevolen. Tot er concrete aanwijzingen zijn dat op een specifiek punt veel vrachtverkeer rijdt, is er geen reden om het aantal telpunten uit te breiden. Overwogen kan worden of de niet-permanente telpunten ook meegenomen kunnen worden. Zijn ze in het verleden ingezet (zodat er een 0-meting is)? Is het een optie om deze telpunten (tijdelijk) in te zetten (voor een 1-meting)? Ook verdient het aanbeveling om voor de drie telpunten waarmee problemen zijn, oplossingen te zoeken, zodat ze mogelijk in het vervolg wel volledig meegenomen kunnen worden.

Datum

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

11/12

Bijlage 1: Stappen in de databewerking door TNO op telcijfers van de Provincie Noord-Brabant**Datum**

23 september 2016

Onze referentie

TNO-2016-NOT-0100299950

Blad

12/12

Aan de basis van de verkeersanalyse door TNO op de telcijfers van de Provincie Noord-Brabant liggen de aangeleverde ruwe data bestanden (in Excel formaat) per telpunt. De aangeleverde telpunten betreffen beide richtingen voor de volgende acht locaties:

- 1 N69 - ZUID
- 2 N260 - ALPH
- 3 N262 - NISP
- 4 N263 - ZUND
- 5 N269 - UTRE
- 6 N284 - EURO
- 7 N289 - WOEN
- 8 N639 - CHAA

De eerste bewerking is het beperken van de dataset tot alleen de werkdagen (maandag tot en met vrijdag). In deze ruwe data hebben dagen zonder correcte meetgegevens de waarde 0 gekregen. TNO heeft deze waarden verwijderd uit de dataset om correcte gemiddelde waarden te verkrijgen; een nulwaarde zou de uitkomst naar beneden halen.

Voor deze locaties zijn vervolgens werkdaggemiddelden opgesteld voor de periode april tot en met juni. Deze waarden zijn voor 2015 en 2016 uitgerekend en met elkaar vergeleken (2016 ten opzichte van 2015).

Een uitzondering is gemaakt voor de volgende locaties:

- N260. Hierbij is een additionele opschoning toegepast vanwege grote sprongen in de intensiteitsmetingen van dag tot dag. De dagen met intensiteiten die meer dan 1,5 keer groter zijn dan de dag daarvoor (ofwel voor het totale verkeer, of enkel vrachtverkeer) zijn niet meegenomen in de analyse. De werkdaggemiddelden voor totaal- en vrachtverkeer zijn vervolgens berekend met de cijfers van de overgebleven dagen.
- N263 richting 2 (naar België). Deze richting is door gebrek aan voldoende data buiten beschouwing gelaten.
- N639. Hierbij zijn periodieke sprongen in de detectie van vrachtwagens waargenomen vanaf maart 2014 tot mei 2015. Als gevolg hiervan is een beperkte periode aan data beschouwd, te weten 18 mei tot en met 26 juni.