Regionale inbreng voor het heffingsnetwerk

Rapportage

Opgesteld in opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Amersfoort, 16 december 2019
Projectnr: IW022
Kenmerk: 31144310

Managementsamenvatting

In het regeerakkoord is opgenomen dat er een vrachtwagenheffing zal worden ingevoerd. In het Beleidskader Vrachtwagenheffing[1] is beschreven op welke *wegen* de heffing wordt ingevoerd. Het uitgangspunt hierbij is dat *"de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen"*. Om dit te bepalen is, in aanvulling op modelberekeningen, in regionale ambtelijke bijeenkomsten regionale kennis en expert judgement opgehaald. Deze is vervolgens door het Rijk vertaald naar een voorstel voor een heffingsnetwerk. Vertegenwoordigers van het Rijk, de regio en de vervoerssector (evofenedex, TLN) hebben bijgedragen aan de totstandkoming van het voorstel.

In het regioproces is toegewerkt naar een voorstel voor het heffingsnetwerk dat op basis van de input vanuit de regio's tot stand is gekomen. Aan de hand van verkeersmodelberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat is gekeken naar de zogenoemde uitwijk van heffingsplichtig vrachtverkeer naar de netwerkdelen waarop geen heffing hoeft te worden betaald. Op wegen waar uitwijk wordt verwacht, kan ervoor worden gekozen deze netwerkdelen toe te voegen aan het heffingsnetwerk voor de vrachtwagenheffing. Bij de keuze om wegen al dan niet aan het heffingsnetwerk toe te voegen, spelen onder meer de volgende afwegingen een rol:

- Is de uitwijk, zoals die uit de modelberekeningen naar voren komt, plausibel?
- Leidt de uitwijk van vrachtverkeer tot knelpunten ten aanzien van de doorstroming, verkeersveiligheid en/of fysieke leefomgeving?
- Welke effecten worden verwacht van het toevoegen van wegen aan het heffingsnetwerk op de (regionale) economie, met name op de logistieke sector?
- Als wegen aan het heffingsnetwerk worden toegevoegd, in welke mate leidt dat naar verwachting tot verdere uitwijk naar lokale wegen?

Het vertrekpunt van de bijeenkomsten werd gevormd door effectberekeningen van een heffingsnetwerk bestaande uit uitsluitend autosnelwegen. Vervolgens is gekeken op welke regionale wegen volgens de modelberekeningen substantiële uitwijk plaats zou vinden. Deze wegen zijn vervolgens opgenomen in het heffingsnetwerk dat opnieuw is doorgerekend op effecten voor uitwijk. Deze modeluitkomsten van het NRM vormden het vertrekpunt van de bijeenkomsten met de regio. Het proces is iteratief vormgegeven; in vier opeenvolgende rondes van regionale bijeenkomsten zijn de effecten op zowel verkeer als uitwijk doorgerekend van alternatieve varianten van het heffingsnetwerk. In totaal zijn 34 bijeenkomsten georganiseerd. In nauwe samenwerking met de regionale experts zijn de modeluitkomsten van het NRM verrijkt met lokale kennis en inzichten over kenmerken van het verkeer, de weginfrastructuur en mogelijke uitwijkroutes. In de bijeenkomsten is expertise vanuit verschillende werkvelden betrokken, waaronder economie, wegbeheer en milieu.

---

1 Beleidskader Vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269. Het beleidskader is op 6 maart 2019 behandeld in de Tweede Kamer.

Wegen waarop uitwijk wordt verwacht, zijn zoveel mogelijk toegevoegd aan het heffingsnetwerk.

Om na invoering van de vrachtwagenheffing te kunnen besluiten of maatregelen nodig zijn om eventuele uitwijk tegen te gaan, is een monitoring- en evaluatieplan opgesteld. In de regionale bijeenkomsten is het monitoring- en evaluatieplan gepresenteerd en aan de hand van vragen, opmerkingen en suggesties verder aangescherpt.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting **0**

1. Inleiding **4**

1.1 Aanleiding 4

1.2 Rol van de regio’s 5

1.3 Leeswijzer 6

2. Aanpak **7**

2.1 Aanpak op hoofdlijnen 7

2.2 Instrumentarium: gebruikte verkeersmodel 8

2.3 Proces: afstemming met de regio 9

3. Vertrekpunt: twee varianten van het heffingsnetwerk **14**

3.1 Criterium voor substantieel uitwijkverkeer in de modeluitkomsten 14

3.2 Heffingsnetwerk A: alleen autosnelwegen 15

3.3 Modelresultaten uitwijk bij heffingsvariant A 17

3.4 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagens bij heffingsvariant A 19

3.5 Heffingsnetwerk B: autosnelwegen en niet-autosnelwegen 20

3.6 Modelresultaten uitwijk bij heffingsvariant B 23

3.7 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagen bij heffingsvariant B 25

4. Heffingsnetwerk aan de hand van input uit het regioproces **26**

4.1 Afwegingen heffingsnetwerk regioproces 26

4.2 Heffingsnetwerk op basis van regionale inbreng 30

4.3 Modelresultaten uitwijk op basis van regionale inbreng 32

4.4 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagens 34

5. Conclusies **35**

5.1 Conclusies regioproces 35

5.2 Keuze voor het heffingsnetwerk zoals dat in de internetconsultatie is aangeboden 35

Bijlage 1a. Wegenlijst heffingsnetwerk 38

Bijlage 1b. Wegenlijst heffingsnetwerk zoals opgenomen in het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing 48

Bijlage 2. Lijst van bijeenkomsten regioproces 49

1. Inleiding

In het regeerakkoord is opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Dit rapport beschrijft het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing, zoals dat in bijeenkomsten met vertegenwoordigers van Rijk, regio en vervoerssector tot stand is gekomen. In dit hoofdstuk schetsen we de context van de heffing. Wat houdt de vrachtwagenheffing precies in en welke rol hebben de regio's gespeeld bij de uitwerking van het beleid?

1.1 Aanleiding

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is het voornemen tot invoering van een vrachtwagenheffing opgenomen. Het kabinet heeft op 9 november 2018 ingestemd met de uitgangspunten voor een vrachtwagenheffing. Met deze heffing gaat vrachtverkeer betalen voor het gebruik van de weg. De planning is dat de heffing uiterlijk in 2023 wordt ingevoerd.

In het Beleidskader Vrachtwagenheffing[2] is op hoofdlijnen aangegeven hoe de heffing eruit komt te zien. Zo beschrijft het *voor welke voertuigen* de heffing zal gaan gelden: binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens van meer dan 3.500 kg, uitgezonderd enkele specifieke voertuigcategorieën als onder andere voertuigen die gebruikt worden door defensie, politie en brandweer. Het Beleidskader omschrijft de keuze voor een gemiddeld *tarief* van € 0,15 per kilometer en een differentiatie van het tarief op basis van gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen van het voertuig.

Verder beschrijft het beleidskader op welke *wegen* de heffing wordt ingevoerd. Het uitgangspunt hierbij is dat *"de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen"*. Eerder onderzoek[3] wees uit dat een heffing op alleen autosnelwegen mogelijk negatieve effecten heeft voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, omdat een deel van de heffingsplichtige vrachtwagens zal proberen uit te wijken naar wegen waarop geen vrachtwagenheffing van kracht is.

In het Beleidskader staat dat het wegennet waarop de heffing zal gaan gelden onderwerp is van onderzoek en overleg met onder andere de regionale overheden via werkgroepen en

---

2 Beleidskader Vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269. Het beleidskader is op 6 maart 2019 behandeld in de Tweede Kamer.

3 'Effectstudies vrachtwagenheffing, Eindrapport', MuConsult in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 12 september 2018. In dat onderzoek is gebruikgemaakt van het verkeersmodel LMS (Landelijk Model Systeem).

commissies van het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW).

Dit rapport beschrijft het regioproces, waarin dat overleg tussen Rijk en regio met betrokkenheid van de vervoerssector is vormgegeven, en geeft weer tot welk voorgesteld heffingsnetwerk het Rijk gekomen is op basis van de uitkomsten van dat regioproces.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft met behulp van het Nederlands Regionaal Model (NRM) een variant doorgerekend van een heffingsnetwerk bestaande uit autosnelwegen aangevuld met regionale wegen waarop (substantiële) uitwijk verwacht wordt. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn gebruikt als input en uitgangspunt voor de bijeenkomsten met de regionale wegbeheerders. Aan hen is het verzoek gedaan hun regionale kennis en expertise in te brengen om het beeld waar uitwijk verwacht kan worden, verder aan te scherpen. Op deze wijze is het voorstel voor het heffingsnetwerk geoptimaliseerd om uitwijk te voorkomen.

1.2 Rol van de regio's

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het consortium Syntero[4] gevraagd om een proces te begeleiden tussen Rijk en regio, waarbij ook de vervoerssector is betrokken. In het proces is in een aantal overlegrondes toegewerkt naar een voorstel voor het heffingsnetwerk, dat mede aan de hand van input vanuit de regio verder is aangevuld. Het uitgangspunt was hier "*heffen op alle autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen".*

Hierbij is goed gekeken naar punten als: Waar kan sprake zijn van uitwijkend vrachtverkeer? Wat volgt uit berekeningen met verkeersmodellen? Waar wordt de uitwijk door het model mogelijk onderschat of juist overschat, vanwege lokale (weg/omgevings)kenmerken? Wat zijn de specifieke kenmerken van deze wegen en waar is uitwijkend vrachtverkeer mogelijk aan de orde? In hoeverre moet het heffingsnetwerk worden uitgebreid met wegen van het overige wegennet? Op welke wegen is monitoring van het vrachtverkeer na invoering van de vrachtwagenheffing gewenst, voor het geval onverwachte uitwijk onverhoopt optreedt?

Dit traject is iteratief uitgevoerd, steeds in nauwe samenspraak met de regionale wegbeheerders, vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, regionale experts en de vervoerssector. Die samenwerking is essentieel geweest: de modelresultaten, die een *indicatie* geven van mogelijke uitwijkroutes, zijn verrijkt met lokale kennis en inzichten. Daarbij is expertise uit verschillende werkvelden betrokken, zoals economie, wegbeheer, milieu. Zodoende is een voorstel voor een heffingsnetwerk tot stand gekomen dat is gebaseerd op de adviezen en expertise vanuit de regio's op ambtelijk niveau.

[4] Binnen het consortium Syntero is MuConsult hoofdaannemer. De andere partners zijn Bureau BUITEN en 4Cast.

In deze rapportage wordt gesproken over “de regio”. Daarmee wordt bedoeld de vertegenwoordiging van de regionale wegbeheerders (provincie, gemeente, waterschap) aangevuld met vertegenwoordiging van de vervoerssector(TLN, evofenedex). In dit rapport wordt gesproken over regionale input: het betreft input van ambtelijke experts, waarover in algemene zin geen bestuurlijke afstemming heeft plaatsgevonden.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt zowel het proces als de aanpak beschreven hoe te komen tot een voorstel voor een heffingsnetwerk waarin de regionale expertise is verwerkt.

In hoofdstuk 3 wordt de ‘input’ vanuit het ministerie weergegeven: een doorrekening van de (uitwijk-) effecten van een heffingsnetwerk (A) dat alleen uit autosnelwegen bestaat en een doorrekening van een variant (B): een netwerk van autosnelwegen, aangevuld met een aantal regionale wegen, waar (uitsluitend) op basis van een analyse van modelresultaten met een heffing op alleen de autosnelwegen substantieel uitwijkverkeer verwacht wordt. Dit betreft een variant waarbij de modelresultaten niet nader zijn getoetst met behulp van regionale expertise op bijvoorbeeld de specifieke wegkenmerken.

Hoofdstuk 4 vormt de kern van het rapport: hierin wordt het heffingsnetwerk weergegeven zoals dit tot stand is gekomen mede op basis van de input vanuit de regio’s. Ook worden de argumentatie en berekende effecten van het voorstel beschreven.

In hoofdstuk 5 worden de conclusies gegeven.

2. Aanpak

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak, het instrumentarium en vervolgens het proces beschreven om mede met input vanuit de regio's en vertegenwoordigers van de vervoerssector te komen tot een 'voorstel voor een heffingsnetwerk'. Welke verkeersmodellen zijn gebruikt om de uitwijkeffecten te bepalen? En hoe is het overlegproces met de regio's ingericht?

2.1 Aanpak op hoofdlijnen

In het voorjaar van 2019 is een serie regionale bijeenkomsten georganiseerd, waarin aan de regio's en vertegenwoordigers van de vervoerssector is gevraagd mee te denken over op welke wegen de uitwijk plausibel is en wat dit betekent voor het in het conceptwetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing op te nemen heffingsnetwerk.

Naast de regionale input voor het heffingsnetwerk, is door de regionale wegbeheerders input geleverd voor en gereflecteerd op het voorstel van het monitoringsnetwerk.

De aanpak om tot een voorstel voor het heffingsnetwerk, met daarin de heffingsplichtige wegen, te komen, wordt hieronder op hoofdlijnen beschreven.

Vertrekpunt: modelstudies varianten heffingsnetwerk
Vertrekpunt om te komen tot het voorstel voor het heffingsnetwerk is een modelstudie van een heffingsnetwerk met alleen autosnelwegen (A) en een heffingsnetwerk met autosnelwegen plús een set regionale wegen (B). Van die twee varianten is onderzocht wat de uitwijkeffecten zijn als uitgegaan wordt van modelresultaten: hoeveel heffingsplichtig vrachtverkeer zal de vrachtwagenheffing proberen te vermijden door andere routes, zonder heffing, te kiezen?

In verschillende bijeenkomsten met de regio's zijn deze potentiële netwerken en de berekende uitwijkeffecten besproken. De modelberekeningen zijn tijdens die bijeenkomsten verrijkt met kennis en expertise van de regionale wegbeheerders en de vervoerssector. Daarbij is over diverse vraagstukken gediscussieerd. Is de modeloutput plausibel? Wat zijn globaal de mogelijke gevolgen voor verkeersveiligheid en de fysieke leefomgeving? Zijn er mogelijk andere wegen die met uitwijk te maken krijgen? Op basis van de regionale expertise zijn de modelresultaten aangevuld met wegen waarop uitwijk wordt verwacht en die daarom in het heffingsnetwerk moeten worden opgenomen.

Monitoring- en evaluatieplan
Wegen waarop naar verwachting uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang ontstaat, zijn toegevoegd aan het heffingsnetwerk. Het gaat daarbij in algemene zin om wegen waarvan

op basis van de modeluitkomsten uitwijk wordt verwacht en waarvan die uitwijk door regionale expertise als plausibel wordt gezien.

Er zijn ook wegen waarvan op basis van de modellen geen substantiële uitwijk plaatsvindt en ook op basis van regionale expertise dit niet verwacht wordt. Deze wegen zijn niet in het heffingsnetwerk opgenomen. Om snel te kunnen schakelen als er in de praktijk toch uitwijk optreedt, zal op die wegen gemonitord worden.

Als in de praktijk toch ongewenste uitwijk plaatsvindt, kan het Rijk indien nodig een weg opnemen in of verwijderen uit het heffingsnetwerk. Daarnaast zullen Rijk en regio nadere afspraken maken over andere mogelijke passende maatregelen.

In een ander spoor is de monitoring- en evaluatiestrategie uitgewerkt. Dit heeft geleid tot een monitoring- en evaluatieplan[5]. Dit plan beschrijft hoe (met welke meetmethoden, op welke delen van het wegennet en op welke momenten) kan worden vastgesteld of er sprake is van een verandering van de omvang van het vrachtverkeer. Het plan beschrijft ook hoe deze data kan worden *geduid*: wordt een verandering in het aantal vrachtwagens veroorzaakt door de vrachtwagenheffing of spelen er andere veranderingen een rol, zoals de ingebruikname van een nieuw bedrijventerrein of de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg?

2.2 Instrumentarium: gebruikte verkeersmodel

Om de effecten van de verschillende varianten voor het heffingsnetwerk te kunnen bepalen, is gebruikgemaakt van een verkeersmodel. Het betreft het Nederlands Regionaal Model (NRM), waarvan vier regionale modelversies bestaan:

- NRM-Noord: voor de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe.
- NRM-Oost: voor Overijssel en Gelderland
- NRM-Zuid: voor Zeeland, Noord-Brabant en Limburg
- NRM-West: voor Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland

Rijkswaterstaat beheert en ontwikkelt deze modellen voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is eigenaar en daarmee ook verantwoordelijk voor de kwaliteit ervan. In de berekeningen is gebruik gemaakt van de NRM's met basisprognose 2018 en is gerekend met het scenario WLO 2030 Hoog. De WLO is een toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Voor onze berekeningen is de verkenning van 2030 genomen. Het scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar. De WLO is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland.

5 Monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing, plan van aanpak. MuConsult in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, november 2019

2.3 Proces: afstemming met de regio

Voor het project zijn diverse (expert)sessies georganiseerd met de regio's om hen te informeren en te raadplegen over de vrachtwagenheffing. Ook tussen de sessies is er veelvuldig contact geweest tussen regio en het projectteam vanuit het ministerie en het consortium, waarin vragen zijn beantwoord, discussiepunten zijn uitgediept etc. In totaal zijn er 34 bijeenkomsten georganiseerd in een periode van 29 januari tot en met 17 april, 2019. We onderscheiden 4 typen bijeenkomsten:

- Kick-offbijeenkomst (12 provinciale bijeenkomsten)
- Expertsessie 1 (6 regionale bijeenkomsten)
- Expertsessie 2 (5 regionale bijeenkomsten)
- Ambtelijke Eindsessie (11 provinciale bijeenkomsten).

Figuur 2.1 bevat een schema van de vier rondes van bijeenkomsten die zijn gehouden, met de relevante kenmerken van iedere ronde.

Relevante kenmerken	**Kick-off bijeenkomst**	**Expertsessie 1**	**Expertsessie 2**	**Ambtelijke Eindsessie**
Doel bijeenkomst	Introductie vrachtwagenheffing	Verdiepende bespreking voorstel heffingsnetwerk en monitoringsnetwerk	Verdiepende bespreking voorstel heffingsnetwerk en monitoringsnetwerk	Bespreking van eindbeeld heffingsnetwerk en monitoringsnetwerk. Toelichting M&E-rapportage
Input	Beleidskader en aanvullende onderzoeken	Modelresultaten heffingsvarianten, inclusief kentallen	Modelresultaten heffingsvarianten, inclusief kentallen	Modelresultaten eindbeeld heffings-netwerk. Opsomming van Provinciale bespreekpunten
Resultaat	Kader van heffingsnetwerk	Variant heffings-en monitoringnetwerk, gebaseerd op regionale expertise en model-resultaten. Reflectie op monitoring- en evaluatieplan	Variant heffings- en monitoringsnetwerk gebaseerd op regionale expertise en model-resultaten. Reflectie op monitoring- en evaluatieplan	Voorstel heffingsnetwerk
Opzet bijeenkomst	Provinciaal	Landsdelig	Landsdelig	Provinciaal
Aantallen deelnemers per sessie	11 tot 49 deelnemers	30 tot 37 deelnemers	28 tot 46 deelnemers	9 tot 24 deelnemers

In het onderstaande wordt per ‘ronde’ van werkbijeenkomsten ingegaan op het doel ervan, de doelgroep/deelnemers en het programma van de sessies. In ***Bijlage 2*** is een overzicht opgenomen van de datums en locaties van de bijeenkomsten en de organisaties die in ieder van de werksessies vertegenwoordigd waren.

Kick-off bijeenkomsten

In week 5 tot en met 9 van 2019 is per provincie een Kick-off bijeenkomst gehouden, waarvoor vertegenwoordigers van de provincie, gemeenten, Rijkswaterstaat en de vervoerssector zijn uitgenodigd. In deze sessies is het hoe en waarom van de vrachtwagenheffing toegelicht, is het doel van het afstemmingsproces besproken en zijn procestappen (incl. programma volgende werksessies) toegelicht.

Daarna is een beeld geschetst van de eerste inzichten over de mogelijke uitwijk van vrachtwagens op basis van modelresultaten. De varianten en de berekeningen ten aanzien van de mogelijke uitwijk komen in hoofdstuk 3 van deze rapportage aan de orde.

Tevens zijn de eerste ideeën gedeeld over het monitoring- en evaluatieplan.

Behalve informatie ‘brengen’ is er informatie ‘gehaald’: wat zijn volgens de regio’s belangrijke aandachtspunten en vragen bij de invoering van de vrachtwagenheffing? Punten die naar voren zijn gebracht, zijn onder meer: de mogelijkheden om na invoering van de vrachtwagenheffing, het heffingsnetwerk uit te breiden met aanvullende wegen of juist wegen uit het heffingsnetwerk te halen, mogelijkheden om het tarief te variëren naar tijdstip van de dag en mogelijkheden om maatregelen te nemen om uitwijkverkeer te beperken en de financiering van dergelijke maatregelen. Waar mogelijk zijn de vragen in de bijeenkomsten beantwoord; andere reacties zijn verwerkt in de verschillende rapportages, waaronder de voorliggende en het monitoring- en evaluatieplan.

Expertsessies, eerste serie

In week 7 tot 9 van 2019 heeft de eerste serie van zes ‘landsdelige expertsessies’ plaatsgevonden. In deze landsdelige sessies zijn vertegenwoordigers van telkens een aantal aangrenzende provincies bij elkaar gebracht, zodat ook wegen die over de provinciegrenzen heen gaan goed zijn besproken. Per bijeenkomst zijn vertegenwoordigers uitgenodigd van de betreffende provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en de vervoerssector. In enkele gevallen hebben vertegenwoordigers van een bepaald landsdeel deelgenomen aan een sessie van een aangrenzend landsdeel.

De expertsessies waren primair gericht op de verkeerskundige experts van de provincies en gemeenten, met de bedoeling hun regionale expertise te benutten voor het bepalen op welke wegen de uitwijk plausibel zou zijn. Op basis hiervan zijn in de expertsessies wegdelen toegevoegd aan of geschrapt uit het heffingsnetwerk. Deze wijzigingen zijn vervolgens doorgerekend met behulp van modellen. Telkens zijn de modeluitkomsten van de (studie)varianten in een volgende sessie besproken en meegewogen bij het doen van nieuwe

voorstellen voor varianten. Beoogd resultaat van deze expertsessies: een op kaart ingetekend voorstel van het samenhangend heffingsnetwerk (inclusief motivatie) waarbij de regionale expertise en aandachtspunten een expliciete rol hebben gespeeld.

Telkens is gestructureerd gekeken naar de uitkomsten van de modelberekeningen:

- Op welke wegen is in de modeluitkomsten sprake van uitwijk van meer dan 100, 200 en (in latere sessies) 400[6] vrachtwagens per richting per etmaal?
- Is de door het model aangegeven uitwijk plausibel, zijn de uitwijkroutes een plausibele mogelijkheid om wegen of wegdelen van het heffingsnetwerk te vermijden?
- Welke kenmerken hebben deze trajecten? Hoe aantrekkelijk zijn ze als uitwijkroute (capaciteit, snelheid, geschiktheid) en wat zijn de mogelijke effecten van de uitwijk op de verkeersveiligheid, fysieke leefomgeving, doorstroming en economie?
- Wat zijn de verwachte effecten als gekozen zou worden om de regionale uitwijkroute toe te voegen aan het heffingsnetwerk?

> ***Workshoptafels***
> Tijdens de expertsessies was er voor ieder provinciegebied een eigen 'workshoptafel' georganiseerd, waarbij vertegenwoordigers van provincie en gemeenten in gesprek konden gaan met het projectteam. Aan deze tafels is een (zoveel mogelijk samenhangend) heffingsnetwerk ingetekend, inclusief motivatie waarom wél of niet op bepaalde wegdelen een heffing moet komen.
> Aan deze tafels is ook een voorstel gemaakt van wegdelen om op te nemen in het monitoringsnetwerk. Van deze wegdelen en de wegdelen van het heffingsnetwerk zal na invoering worden onderzocht of de vrachtwagenheffing leidt tot een toe- of afname van de hoeveelheid vrachtverkeer.

In de sessies zijn ook aandachtspunten genoemd die niet aan de samenstelling van het heffingsnetwerk gerelateerd zijn. Die aandachtspunten zijn in de sessies besproken en waar mogelijk van een antwoord voorzien, zie daarvoor ook het monitoring- en evaluatieplan. Over andere aandachtspunten zijn afspraken gemaakt om nader met elkaar van gedachten te wisselen.

Expertsessies, tweede serie

In week 11 en 12 van 2019 heeft een tweede serie van vijf landsdelige expertsessies plaatsgevonden, met deelname door vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en vervoerssector. De expertsessies zijn grotendeels door dezelfde personen bezocht als de eerdere sessies, er zijn telkens ook enkele nieuwe vertegenwoordigers die worden bijgepraat.

Voorafgaand aan deze tweede expertsessie zijn de voorstellen voor het heffingsnetwerk (toevoegingen/weglatingen van wegen) verwerkt in een nieuwe kaart. Deze nieuwe variant is weer doorgerekend met het NRM. De resultaten zijn opnieuw regiogewijs doorgenomen aan de

[6] Zie paragraaf 3.1 voor een nadere duiding van de gehanteerde waarden.

verschillende workshoptafels en gecheckt op juistheid, consistentie en uiteraard op het effect van de gemaakte keuzes voor wat betreft de samenstelling van het heffingsnetwerk.

Verder is nader uitgewerkt op welke wegen het effect van de heffing moet worden gemonitord en hoe de monitoringinformatie wordt gebruikt. De opzet van de monitoring en evaluatie is beschreven in het Monitoring- en evaluatieplan[7]. In de plenaire besprekingen is extra aandacht gevraagd voor de wijze waarop negatieve effecten van uitwijk kunnen worden beperkt, zonder te kiezen voor een uitbreiding van het heffingsnetwerk.

De sessie eindigde met een oproep aan alle regionale wegbeheerders om haar gemeentelijke en/of provinciale telpunten aan te leveren bij het projectteam, zodat een telpuntenoverzicht kan worden gemaakt. Aan de hand van dit telpuntenoverzicht kan worden onderzocht waar de ‘witte vlekken’ zitten in het voorlopige monitoringsnetwerk: wegen waarop monitoring gewenst is, maar waarop voor de monitoring van de vrachtwagenheffing geen bruikbaar telpunt is. In het monitoring- en evaluatieplan is een advies opgenomen over de realisatie van aanvullende telpunten op het monitoringsnetwerk.

Ambtelijke eindsessie

In week 15 en 16 van 2019 zijn ambtelijke eindsessies gehouden, dit keer per provincie. Daarvoor zijn vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en vervoerssector uitgenodigd.

In deze eindsessies zijn de eindresultaten van de betreffende provincie (en vervoerregio: VRA in Noord-Holland en MRDH in Zuid-Holland) gepresenteerd, is de voortgang van het monitoring- en evaluatieplan toegelicht en zijn betrokkenen geïnformeerd over de vervolgstappen. Ook is er teruggeblikt op het regioproces van de voorgaande sessies. Daarbij is een samenvatting gegeven van wat de revue is gepasseerd tijdens de twee expertsessies en welke input er in de regio is opgehaald.

Daarna is het complete voorstel voor het heffingsnetwerk gepresenteerd, zoals dat eruit zou kunnen zien op basis van de input van alle regio’s. Het ministerie heeft daarbij aangegeven welke issues er nog speelden vanuit de beleidsuitgangspunten. Daarbij ging het om bijvoorbeeld het uitgangspunt dat de vrachtwagenheffing van toepassing is op alle autosnelwegen.

Het monitoring- en evaluatieplan is nader toegelicht, waarbij extra aandacht is besteed aan de systematiek van het monitoren en evalueren en welk tijdspad hiervoor moet worden uitgetrokken in de aankomende jaren. Er is een kaartbeeld gepresenteerd waarop alle tot dusver bekende, beschikbare telpunten zijn opgenomen. De kaart biedt ook inzicht in de ‘witte vlekken’.

[7] Monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing, plan van aanpak. MuConsult in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, november 2019

Tot slot zijn de deelnemers over de follow-up procedure geïnformeerd, zodat zij een goed idee hebben over hoe het vervolgtraject eruitziet.

3. Vertrekpunt: twee varianten van het heffingsnetwerk

Het vertrekpunt voor de regionale bijeenkomsten zijn twee aanzetten vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: een heffingsnetwerk (A) bestaande uit alleen de autosnelwegen en een heffingsnetwerk (B) waarin de autosnelwegen zijn aangevuld met niet-autosnelwegen om uitwijk te voorkomen. In dit hoofdstuk worden deze twee aanzetten besproken. Tot welke uitwijk leiden de twee varianten? En wat doet dat met de verkeersprestatie van de heffingsplichtige voertuigen?

3.1 Criterium voor substantieel uitwijkverkeer in de modeluitkomsten

Bij de keuze om een weg al dan niet aan het heffingsnetwerk toe te voegen, speelt de door het model berekende mate van uitwijk een belangrijke rol. Het ministerie heeft voor de beoordeling van de mate van uitwijk een criterium vastgesteld. Het criterium is bedoeld om een selectie van wegen te maken waarop een reële kans bestaat dat uitwijk in enige mate zal optreden, gegeven de onzekerheden van de modellen en het toepassingsbereik van deze modellen. Het criterium geeft niet aan in welke mate er (negatieve) effecten optreden.

Het criterium is gebaseerd op voorafgaand onderzoek met verkeersmodellen en expert judgement. Bij het vaststellen van het criterium is als randvoorwaarde gesteld dat het eenduidig en landelijk toepasbaar is en dat recht wordt gedaan aan de onzekerheden van de modelresultaten, met name op het overige wegennet. Uit de Effectstudies vrachtwagenheffing[8] komt naar voren dat het gehanteerde criterium voor de mate van uitwijk de bovengrens aangeeft van de uitwijk die in praktijk naar verwachting zal optreden.

In het proces met de regio zijn de volgende criteria gebruikt:

1. Toename van meer dan 200 vrachtauto's per rijrichting per etmaal: de mate van uitwijk wordt *substantieel* bevonden, als in de modeluitkomsten sprake is van een toename met meer dan 200 extra heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal per rijrichting. Op deze wegen bestaat er een reële kans dat in praktijk uitwijkverkeer in enige mate zal optreden. Als de toename kleiner is dan 200 vrachtauto's per rijrichting, dan kunnen over de uitwijk geen betrouwbare uitspraken worden gedaan met het modelinstrumentarium. Vanuit het ministerie is daarom het voorstel gedaan om regionale en lokale wegen waarop volgens de modelresultaten de uitwijk in beide rijrichtingen groter is dan 200 vrachtwagens, toe te voegen aan het heffingsnetwerk, om daarmee uitwijk te voorkomen. Deze wegen zijn

[8] Effectstudies vrachtwagenheffing, MuConsult in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, september 2018

besproken in de bijeenkomsten met regionale verkeersexperts om te toetsen of de modelresultaten plausibel zijn. Uit de bijeenkomsten volgt dat de mate van uitwijk op een aantal van deze wegen niet plausibel is (en dat kan een reden zijn om de weg toch niet op te nemen in het heffingsnetwerk).

2. Als sprake is van een toename die kleiner is dan 200 heffingsplichtige voertuigen per etmaal kan sprake zijn van een mogelijke uitwijkroute, maar is dit onzeker gezien de geringe omvang en de onzekerheden in de modellen. Om het gesprek te voeren zijn ook modelresultaten met een toename van minder dan 200 voertuigen getoond. Dit is besproken in de bijeenkomsten met de regio, om te bezien of deze op basis van regionale kennis van het wegennet onderdeel zouden moeten worden van het heffingsnetwerk. Enkele van deze wegen zijn toegevoegd aan het heffingsnetwerk, omdat uit regionale expertise volgt dat hier een reële kans bestaat dat uitgeweken wordt naar deze wegen. De andere gevallen zijn aangemerkt als te monitoren wegen en deze wegen vormen het monitoringnetwerk.

3.2 Heffingsnetwerk A: alleen autosnelwegen

In het beleidskader is als uitgangspunt opgenomen dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle *autosnelwegen* en op wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Om die reden heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eerst berekend wat de effecten zijn als de vrachtwagenheffing alleen op autosnelwegen wordt ingevoerd.

Figuur 3.1 toont dit initiële heffingsnetwerk. De autosnelwegen zijn in de figuur rood aangegeven.

Merk op dat het netwerk van autosnelwegen niet gelijk is aan het rijkswegennet. Verschillende wegen die in beheer zijn bij het Rijk, zijn geen autosnelwegen, zoals de N2-parallelbanen Randweg Eindhoven en de tunnel Maastricht, de N3 Papendrecht – Dordrecht, de N7 rondwegen om Sneek en Groningen, N9 Alkmaar – Den Helder, N11 Leiden – Bodegraven en diverse andere.

Daarnaast zijn er autosnelwegen die geen rijksweg zijn, maar die in het beheer zijn van de provincies. Dat zijn de A256 Goes – A58, de A270 Eindhoven – Helmond, de A325 Arnhem – Nijmegen, de A326 tussen de A50 en het Palkerplein in Bijsterhuizen (Nijmegen) en de A348 Arnhem – Dieren. Die zijn wel opgenomen in het heffingsnetwerk.

Figuur 3.1 *Heffingsnetwerk A, met alleen autosnelwegen, in rood weergegeven (bron: NRM, bewerking: MuConsult).*

3.3 Modelresultaten uitwijk bij heffingsvariant A

Het heffingsnetwerk van figuur 3.1 is vervolgens met het NRM-model doorgerekend op uitwijkverkeer: hoeveel heffingsplichtige vrachtwagens zullen volgens de modellen uitwijken naar niet-heffingswegen?

In de regionale sessies is het optreden van uitwijk besproken, om te bespreken of wegen aan het heffingsnetwerk moeten worden toegevoegd. Om de mate van uitwijk inzichtelijk te maken en de gedachtewisseling daarover op gang te krijgen, zijn de resultaten van modelstudies als uitgangspunt gehanteerd. Daarbij zijn de volgende grenswaarden gebruikt: 100, 200 en 400 extra vrachtwagens per etmaal.

In figuur 3.2 zijn de resultaten van de modelberekening op de kaart geprojecteerd. De rode wegen zijn de autosnelwegen (heffingsnetwerk). Wegen met minder dan 100 extra vrachtwagens per etmaal uitwijk zijn grijs gekleurd. Voor 100 tot 200 extra vrachtwagens is lichtblauw gebruikt. Wegen met uitwijk vanaf 200 tot 400 per etmaal zijn geel gekleurd. Op de donkerblauwe gekleurde wegen rijden meer dan 400 extra vrachtwagens per etmaal per richting, als gevolg van de vrachtwagenheffing.

Voor deze laatste categorie geldt dat er slechts enkele trajecten zijn waarop dat over een grote lengte gebeurt. Deze zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Tabel 3.1 Wegen met modelmatige sterke uitwijk over een grote lengte (meer dan 400 extra vrachtwagens per etmaal).

Provincie	Weg
Drenthe	N375 Meppel – Pesse
Overijssel en Drenthe	N340 - N36 - N34, Zwolle – Emmen
Flevoland	N305 Almere – Zeewolde
Noord-Holland	N235 Purmerend – Amsterdam
Zuid-Holland	N207 Leiden – Alphen ad Rijn
Gelderland	N225 en N781 door Wageningen
Noord-Brabant	N279 Helmond - Veghel – ’s-Hertogenbosch
	N65 Tilburg – ’s-Hertogenbosch
	N285 Terheijden – Zevenbergen
Limburg	N280 Weert - Roermond – Duitse grens
	N281 Hoensbroek – Simpelveld

Figuur 3.2 Modelresultaten van het uitwijkende vrachtverkeer bij heffingsnetwerk A samengesteld uit alleen autosnelwegen (bron: NRM, bewerking: MuConsult).

3.4 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagens bij heffingsvariant A

Onder invloed van de vrachtwagenheffing verandert naar verwachting het aantal kilometers dat het vrachtverkeer aflegt. Daarbij spelen verschillende deeleffecten een rol:

- De verwachting is dat transportbedrijven zullen streven naar een hogere efficiency van belading en daarmee tot minder vrachtwagenritten (= minder voertuigkilometers).
- De heffing kan leiden tot een *modal shift* van een deel van het goederenvervoer naar transport via spoor en water (= minder voertuigkilometers).
- Er kan een distributie-effect optreden: goederen worden dan dichterbij ingekocht, waarmee de ritafstanden kleiner worden (= minder voertuigkilometers).
- Er is sprake een effect op de routekeuze, waarbij verkeer kiest voor een andere route om een deel van de heffingskosten te vermijden (= mogelijk meer of minder voertuigkilometers).

Tabel 3.2 toont de verkeersprestatie van de heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal, in de situatie zonder vrachtwagenheffing (referentie) en in de situatie met vrachtwagenheffing op autosnelwegen (A). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen rijkswegen en overige wegen. De rechterkolom laat met indexcijfers zien hoe de verkeersprestatie verandert onder invloed van de heffing op autosnelwegen.

Tabel 3.2 Heffingsnetwerk A: absolute verkeersprestatie van het heffingsplichtig vrachtverkeer op een gemiddelde werkdag per etmaal (voertuigkilometers) en index door heffing op autosnelwegen (NRM 2030 Hoog).

Wegbeheerder	referentie (geen heffing)	heffing autosnelwegen	index (ref = 100)
Rijkswegen	18.500.000	16.300.000	88
Overige wegen	8.720.000	9.790.000	112
Totaal	27.300.000	26.100.000	96

De index van het totaal aantal voertuigkilometers heeft de waarde 96; de tabel laat daarmee zien dat de totale verkeersprestatie van het heffingsplichtig vrachtverkeer door de vrachtwagenheffing met 4 procentpunt[9] afneemt ten opzichte van de referentie zonder heffing. Deze daling van het goederenwegtransport wordt veroorzaakt door een combinatie van deeleffecten: de modal shift van het goederenvervoer naar vervoer over spoor en water, de vermindering van het aantal vrachtwagenritten door een hogere efficiency en de verandering in de distributie van het goederenvervoer. De verandering in de routekeuze door keuzes van de chauffeur of zijn planner is een ander, vierde deeleffect, dat zorgt voor de relatief sterke afname van de verkeersprestatie op de rijkswegen en de relatief sterke stijging op de overige wegen. De rijkswegen komen grotendeels overeen met het heffingsnetwerk; op vrijwel het gehele

[9] Procentpunt is een eenheid voor het absolute verschil tussen waarden die in procenten worden uitgedrukt.

overige wegennet geldt de heffing niet. Heffingsplichtige vrachtwagens vermijden een deel van de kosten van de heffing, door (een deel van) hun route te kiezen via de overige wegen en daarmee kilometers op het heffingsnetwerk te vermijden.

De tabel laat een verschuiving zien van de voertuigkilometers van heffingsplichtige vrachtwagens van het heffingsnetwerk naar de overige wegen; op de rijkswegen is sprake van een afname van de verkeersprestatie met 12%; de toename van de voertuigkilometers op de overige wegen is 12%.

De afname van het absolute aantal voertuigkilometers op de autosnelwegen is groter dan de absolute toename op de overige wegen. Als we kijken naar het gehele wegennet, resteert netto een afname van de voertuigkilometers met 4%.

Dat geldt ook als we kijken naar de cijfers per provincie, met één uitzondering: in Flevoland neemt de verkeersprestatie van heffingsplichtige vrachtwagens op het gehele wegennet toe. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door vrachtverkeer dat de heffing op de A28 in Gelderland mijdt en in plaats daarvan een route over de N305 in Flevoland kiest.

3.5 Heffingsnetwerk B: autosnelwegen en niet-autosnelwegen

De uitkomsten van het model met een heffing op uitsluitend autosnelwegen, variant A, laat zien dat op verschillende regionale wegen substantiële uitwijk optreedt. Om de uitwijk te verminderen is een variant B doorgerekend, waarin het heffingsnetwerk is uitgebreid met een door het ministerie samengestelde set van niet-autosnelwegen.

Bij het opstellen van dit heffingsnetwerk is ernaar gestreefd te komen tot een *samenhangend netwerk* van heffingsplichtige wegen: een aaneengesloten netwerk van de belangrijkste verbindingen, in plaats van een lappendeken van losse wegvakken.

Figuur 3.3 toont dit heffingsnetwerk. De autosnelwegen zijn wederom rood gekleurd, terwijl de aanvulling met niet-autosnelwegen in het paars is weergegeven.

De navolgende tabel 3.3 bevat een overzicht van wegen die aan het heffingsnetwerk van autosnelwegen zijn toegevoegd.

Figuur 3.3 *Heffingsnetwerk B met autosnelwegen (in rood) en niet-autosnelwegen (in paars), zoals door het ministerie samengesteld (bron: NRM, bewerking: MuConsult).*

Tabel 3.3 Regionale wegen en rijks niet-autosnelwegen die in heffingsnetwerk B aan het heffingsnetwerk van autosnelwegen zijn toegevoegd, om de uitwijk te beperken.

Provincie	Weg
Fryslân	N359 Bolsward – Leeuwarden
Drenthe	N375 Meppel – Pesse
Overijssel en Drenthe	N340 - N36 - N34, Zwolle – Emmen
	N377 De Lichtmis - Coevorden
Overijssel	N35 Zwolle (Wijthmen) - Wierden
Overijssel en Flevoland	N50 Emmeloord - Hattemerbroek
Overijssel en Gelderland	N18 Varsseveld - Enschede
Flevoland	N301, N305 - A28
	N302, N305 - A28
	N305 Almere - Zeewolde
Gelderland	N225 - N781 door Wageningen
	N320 - N233, A2 Culemborg - Kesteren - A15 Ochten
	N323, A15 Echteld - N322
	N322, A2 Zaltbommel - A50/A73 kp Ewijk
Noord-Holland	N235 Purmerend - Amsterdam
	N244/N246 Alkmaar - Saendelft
Zuid-Holland	N11, A4 Zoeterwoude Rijndijk - A12 Bodegraven
	N207, A4 Burgerveen - N11 Alphen ad Rijn - A12 Waddinxveen
	N209, N11 Kouderkerk ad Rijn - A12 Bleiswijk - A13/A16
	N470 Kruithuisweg, A4 - A13
	N214, A15 Papendrecht - A27 Noordeloos
	Botlekweg (parallelweg A15) tussen A15 aansl 15 Havens 4000 - 5200 en aansl 14 Rozenburg Centrum
Utrecht	N230, A2 Maarssen - A27 Utrecht-Noord
Noord-Brabant	N2 parallelweg A2 kp Ekkersweijer - kp Leenderheide
	N279, A67 Helmond - A50 Veghel - A2 ’s-Hertogenbosch
	N65 Tilburg - ’s-Hertogenbosch
	N261, A59 Waalwijk - Tilburg Noord
	N282, A27 Breda Noord – N260
	N285, A59 Terheijden - A17 Zevenbergen
	Appelaarsdijk / N268, A59 Fijnaart - A17 Roosendaal-Noord
Limburg	N280, A2 Weert - A73 Roermond
	N281 Hoensbroek - Simpelveld

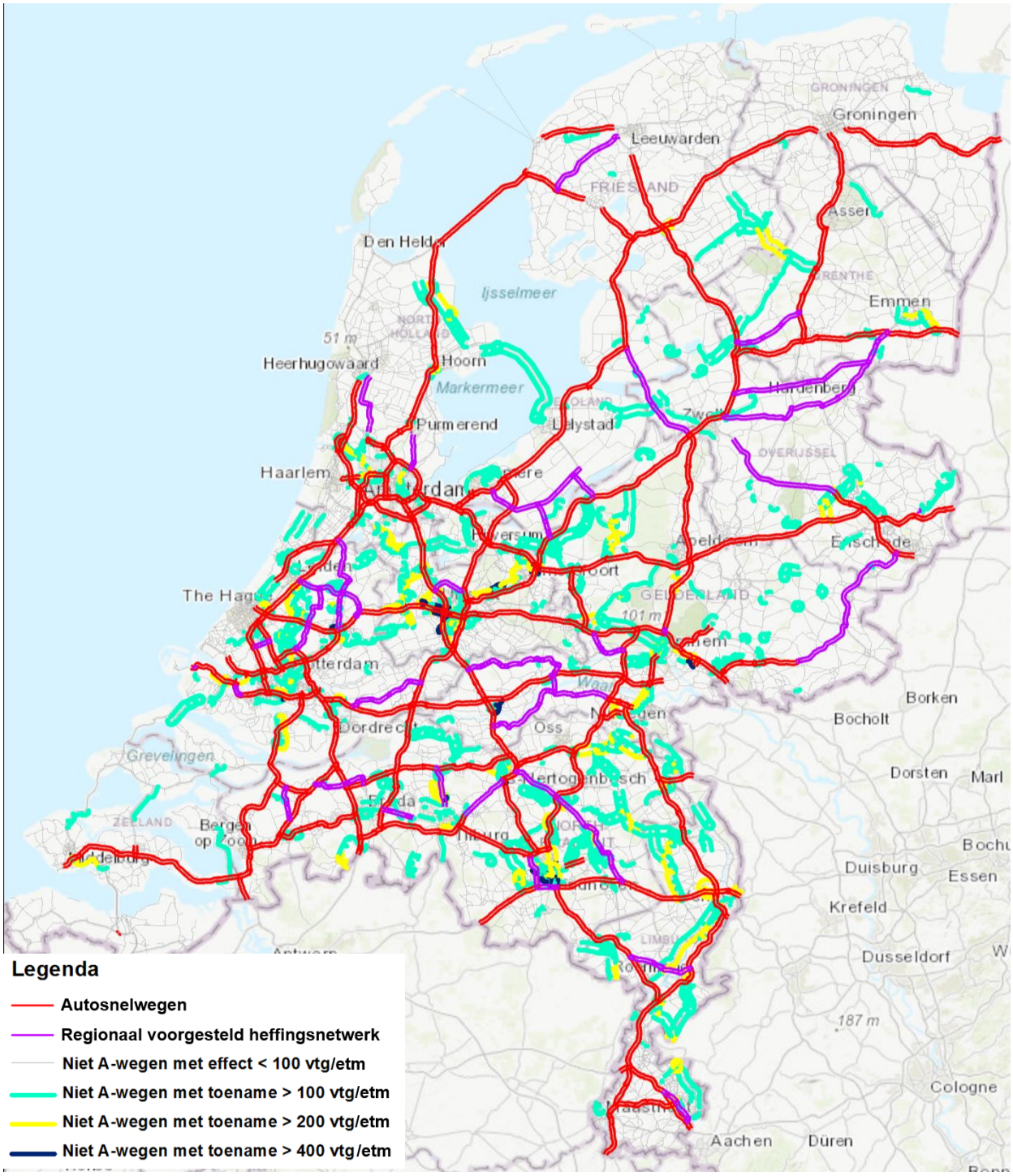
3.6 Modelresultaten uitwijk bij heffingsvariant B

Ook het heffingsnetwerk van figuur 3.3 is met het NRM-model doorgerekend op uitwijkverkeer. De resultaten zijn in figuur 3.4 op de kaart geprojecteerd. De rode (autosnelwegen) en paarse (niet-autosnelwegen) lijnen geven het heffingsnetwerk aan; voor de uitwijk hanteren we dezelfde kleurcoderingen als in figuur 3.2.

Duidelijk is dat nog maar op een heel klein deel van het wegennet sprake is van uitwijk van meer dan 400 vrachtwagens per etmaal, per rijrichting (in de figuur in donkerblauw aangegeven) – minder dan in variant A waarin alleen autosnelwegen werden belast. Het betreft enkele ‘doorsteekjes’ van een aansluiting op autosnelweg naar een andere aansluiting. Het model ziet deze routes nog als alternatieven voor routes via de autosnelwegen, maar in praktijk zullen deze doorsteekjes (vrijwel) niet gebruikt worden: het vrachtverkeer zal bij de kruispunten bij de aansluitingen te veel vertraging oplopen.

Het toevoegen van de in tabel 3.3 benoemde regionale wegen aan het heffingsnetwerk leidt volgens de modelresultaten tot een beperking van het uitwijkverkeer.

Figuur 3.4 *Modelresultaten van het uitwijkende vrachtverkeer bij heffingsnetwerk B samengesteld uit autosnelwegen en niet-autosnelwegen, (bron: NRM, bewerking: MuConsult).*



3.7 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagen bij heffingsvariant B

Tabel 3.4 toont van variant B de verkeersprestatie van de heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal, in de situatie zonder vrachtwagenheffing (referentie) en in de situatie met vrachtwagenheffing. De rechterkolom laat met indexcijfers zien hoe de verkeersprestatie verandert onder invloed van de heffing.

Tabel 3.4 Heffingsnetwerk B: absolute verkeersprestatie van het heffingsplichtig vrachtverkeer op een gemiddelde werkdag per etmaal (voertuigkilometers) en index door heffing op autosnelwegen en enkele niet-autosnelwegen (NRM 2030 Hoog).

Wegbeheerder	Referentie (geen heffing)	heffing autosnelwegen + regionale wegen	index (ref = 100)
Rijkswegen	18.500.000	16.700.000	90
Overige wegen	8.720.000	9.440.000	108
Totaal	27.300.000	26.100.000	96

We zien in de tabel vergelijkbare effecten als eerder in tabel 3.2 in paragraaf 3.4: een (beperkte) afname van het totaal aantal voertuigkilometers van heffingsplichtige vrachtwagens en een verschuiving van voertuigkilometers van de rijkswegen (heffingsnetwerk) naar de overige wegen.

Door het toevoegen van niet-autosnelwegen aan het heffingsnetwerk is het heffingsnetwerk groter geworden. Ook in deze variant neemt het totaal aantal voertuigkilometers met 4 procentpunt af, en die afname is net zo groot als in variant A (heffing op alleen de autosnelwegen).

Wel verandert de verdeling van het verkeer over de rijkswegen en de overige wegen. De toename op de regionale wegen is in deze variant kleiner; de afname van het aantal vrachtwagenkilometers op de rijkswegen is in deze variant minder groot dan in de variant met een heffing op de autosnelwegen. Door het toevoegen van regionale wegen aan het heffingsnetwerk, is de uitwijk naar het regionale wegennet dus kleiner.

4. Heffingsnetwerk aan de hand van input uit het regioproces

In het voorgaande hoofdstuk zijn de twee eerste varianten (A en B) van het heffingsnetwerk besproken. Deze input – kaarten en bijbehorende modelberekeningen over de uitwijk – is vervolgens in enkele werksessies aangevuld met de expertise uit de regio's. De effecten van de voorgestelde aanpassingen aan het heffingsnetwerk zijn vervolgens doorgerekend. In dit hoofdstuk wordt beschreven tot welk voorstel deze input heeft geleid.

4.1 Afwegingen heffingsnetwerk regioproces

Zoals in paragraaf 2.1 is beschreven zijn bij de start van het regioproces de modeluitkomsten beschikbaar van twee varianten: één waarbij het heffingsnetwerk (A) bestaat uit de autosnelwegen en één heffingsnetwerk (B) waarin daaraan een aantal niet-autosnelwegen is toegevoegd. De modelresultaten van deze varianten zijn tijdens de bijeenkomsten toegelicht en vervolgens is in een iteratief proces een aantal nieuwe varianten samengesteld en – tussen de bijeenkomsten – doorgerekend. Er zijn meerdere rekenexercities uitgevoerd aan verschillende nieuwe varianten van het heffingsnetwerk, om met behulp van regionale kennis en expertise de effecten daarvan op de uitwijk te kunnen duiden en te komen tot een voorstel voor een samenhangend heffingsnetwerk.

Een eerste vraag bij het bestuderen van de modeluitkomsten is, of de uitkomsten plausibel zijn. Het ministerie heeft voor de beoordeling van de mate van uitwijk een criterium vastgesteld (zie hoofdstuk 3.1). Hierbij moet eerst de vraag worden gesteld: zullen de betreffende regionale wegen meer dan 200 extra vrachtwagens per rijrichting per etmaal aantrekken of zijn deze routes wellicht niet zo aantrekkelijk voor vrachtverkeer als het model doet voorkomen? Als de 200+ niet plausibel lijkt, dan kan dat een reden zijn voor een regio om in het voorstel de betreffende weg niet op te nemen.

Als de 200+ wel plausibel lijkt, dan is er nog de vervolgvraag: leidt het extra verkeer op die betreffende route tot een ongewenst effect? In het beleidskader voor de vrachtwagenheffing is opgenomen dat substantiële uitwijk ongewenst is als dit negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze factoren wegen dan ook mee bij het bepalen van de ernst van de uitwijk die uit de modelresultaten naar voren komt.

Maar uitwijk hoeft niet per definitie tot veiligheids- en leefbaarheidsproblemen te leiden. De regio's hebben aspecten als de *weginrichting* en de *doorstroming* meegewogen in de beoordeling: kan de weg het extra verkeer aan? Ook is gelet op punten als de mogelijkheid dat verkeer nog verder uitwijkt naar kleinere lokale wegen, de nabijheid van woonkernen of andere

kwetsbare gebieden: ontstaan er leefbaarheids- of milieuproblemen door de uitwijk? Verder is het aspect regionale economie meegenomen: wat zou het toevoegen van een weg aan het heffingsnetwerk betekenen voor de (regionale) economie?

In het navolgende geven we aan welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het heffingsnetwerk dat uiteindelijk in het conceptwetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing is opgenomen.

De autosnelwegen vormen de basis van het heffingsnetwerk

Uitgangspunt is dat net als in de omliggende landen met een vrachtwagenheffing, het heffingsnetwerk bestaat uit de verzameling autosnelwegen. Hierop zijn twee uitzonderingen gemaakt:

Tolwegen komen niet in het heffingsnetwerk

Op tolwegen is het niet toegestaan om daarnaast ook een vrachtwagenheffing in te voeren. Het vrachtverkeer zou dan immers dubbel betalen voor het gebruik van de weg.

Er zijn twee tolwegen in het autosnelwegennetwerk:

- ViA15: de toekomstige A15 tussen de aansluiting Bemmel en de A12;
- De toekomstige Blankenburgverbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen.

Deze wegen worden niet in het heffingsnetwerk opgenomen.

Autosnelwegen schrappen uit het heffingsnetwerk

Naar aanleiding van suggesties uit een aantal regionale bijeenkomsten zijn twee delen van het autosnelwegennetwerk niet in het heffingsnetwerk opgenomen, omdat het hier om op zichzelf staande netwerkdelen gaat die geen verbinding hebben met de rest van het heffingsnetwerk:

- A31 Harlingen – Leeuwarden;
- A270 Helmond – Eindhoven.

Ook over een aantal andere autosnelwegen is gesproken om deze niet in het heffingsnetwerk op te nemen. In tegenstelling tot de A31 en A270 maken de onderstaande wegen wel deel uit van een samenhangend heffingsnetwerk voor vrachtwagenheffing. De wens van de betrokken regionale wegbeheerders om deze wegen niet op te nemen in het heffingsnetwerk is daarom niet overgenomen door het Ministerie:

- A12 kp Prins Clausplein – Malieveld Den Haag;
- A35 Wierden – kp Azelo;
- A38 kp Ridderkerk – Ridderkerk.

Niet-autosnelwegen toevoegen aan het heffingsnetwerk

De modeluitkomsten laten zien dat op een aantal wegen de uitwijk van vrachtverkeer groter is dan 200 heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal. Door de vrachtwagenheffing neemt het aantal vrachtwagens op de uitwijkroute dus met meer dan 200 voertuigen per rijrichting per etmaal toe. Met de regionale wegbeheerders is beoordeeld of de uitwijk plausibel is. In het algemeen gesproken wordt de uitwijk plausibel geacht als de weg aantrekkelijk is voor vrachtverkeer en de reistijd niet (veel) langer is dan de vermeden route via het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Hierbij speelt ook de wegindeling een rol. Kruispunten, rotondes en verkeerslichten zorgen ervoor dat een route minder aantrekkelijk wordt voor vrachtverkeer en daardoor wordt de uitwijk uit de modeluitkomsten op dergelijke wegen minder plausibel geacht. Hoge uitwijk van vrachtverkeer is op zulke routes met veel gelijkvloerse kruisingen minder plausibel.

Het ligt voor de hand om wegen waarop de uitwijk in beide rijrichtingen groter is dan 200 heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal én de modeluitkomst ook plausibel is, om die wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

Voor een aantal wegen waarop de uitwijk volgens de modellen kleiner is dan 200 heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal in beide richtingen, is door regionale experts beoordeeld dat het plausibel is dat de uitwijk in de praktijk boven de 200 vrachtwagens zou kunnen zijn. Daarom is er voor gekozen om deze wegen toch toe te voegen aan het heffingsnetwerk en zo eventuele uitwijk te voorkomen.

De volgende niet-autosnelwegen zijn in de regionale bijeenkomsten toegevoegd aan het heffingsnetwerk:

- N2 Randweg Eindhoven;
- N2 Tunnel Maastricht;
- N44 Wassenaar – Den Haag;
- N65 Tilburg – ’s-Hertogenbosch;
- N201 – N212, aansluiting A12 – aansluiting A2;
- N207, aansluiting A4 – aansluiting A12;
- N209, aansluiting N11 – aansluiting A12 – aansluiting A13;
- N214, aansluiting A15 - aansluiting A27;
- N225 – N781 door Wageningen, aansluiting A50 - aansluiting A15;
- N230 Noordelijke Randweg Utrecht, aansluiting A2 – aansluiting A27;
- N235 – N247, Purmerend – ’t Schouw – aansluiting A10;
- N237 Utrecht – Amersfoort en aansluitend N221, N237 Stichtse rotonde – aansluiting A28;
- N244 – N246 – N8, Alkmaar – aansluiting A8;
- N263, aansluiting A16 – Belgische grens;
- N268, aansluiting A4 - aansluiting A17;
- N278, aansluiting A2 – Belgische grens;
- N279, aansluiting A50 - aansluiting A67;
- N280, aansluiting A2 – aansluiting A73 – Duitse grens;

- N281, aansluiting A76 (Voerendaal) – aansluiting A76 (Simpelveld);
- N282 – N260, aansluiting A27 – aansluiting A58;
- N285, aansluiting A59 - aansluiting A17;
- N321 – N324, aansluiting A73 – Grave – aansluiting A59;
- N322 – N323, aansluiting A15 – A50 kp Ewijk;
- N325, A12 Velperbroek – A325;
- N401, aansluiting A12 – N212;
- N470, aansluiting A4 – aansluiting A13;
- N640, aansluiting A58 - aansluiting A17;
- N641, aansluiting A17 – N268 Oud Gastel.

Daarnaast zijn enkele lokale wegen aan het heffingsnetwerk toegevoegd: het betreft gemeentelijke wegen in Maastricht, Oosterhout, ‘s-Hertogenbosch en de parallelweg van de A15 tussen aansluiting 19 en de Maasvlakte.

Plausibele uitwijk op regionale wegen van meer dan 200 voertuigen, maar wegen worden toch niet aan het heffingsnetwerk toegevoegd

Een beperkt aantal regionale wegen is niet aan het heffingsnetwerk toegevoegd, ondanks dat de uitwijk daar volgens de modeluitkomsten groter is dan 200 heffingsplichtige vrachtwagens in beide rijrichtingen per etmaal en deze modeluitkomst wél plausibel wordt geacht. De route is dus aantrekkelijk voor vrachtwagens en de vrachtwagenheffing vergroot die aantrekkelijkheid, maar om uiteenlopende redenen is voorgesteld om de weg toch niet toe te voegen aan het heffingsnetwerk. Een van de argumenten daarvoor is de verwachte ongunstige invloed van de heffing op de regionale economie.

In de regiobijeenkomsten is voorgesteld om de volgende wegen niet aan het heffingsnetwerk toe te voegen, ondanks een plausibele uitwijk van meer dan 200 voertuigen per etmaal in beide richtingen:

- N11, aansluiting A4 – aansluiting A12;
- N50, kp Hattemerbroek – Ens (Emmeloord);
- N279, aansluiting A2 – aansluiting A50;
- N305, Almere – Zeewolde.

Bij de afweging om deze wegen daadwerkelijk niet aan het heffingsnetwerk toe te voegen, is door het Ministerie vervolgens gekeken of de weg het extra vrachtverkeer aan kan, of er geen woningen in de buurt zijn en of er geen natuurgebied in de buurt is. Dat heeft er toe geleid dat de N11 en de N50 alsnog aan het heffingsnetwerk zijn toegevoegd. Dit om te voorkomen dat er ongewenste effecten op natuurgebied (in geval van de N50) en op woningen (in geval van de N11) zal plaatsvinden.

Uitwijk groter dan 200 voertuigen, maar wordt niet plausibel geacht, wegen worden niet aan het heffingsnetwerk toegevoegd

In de modeluitkomsten komt een aantal wegen naar voren, waarop volgens het model de uitwijk groter is dan 200 heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal in beide rijrichtingen, maar waarvan de regionale experts aangeven dat zo'n hoge uitwijk niet plausibel is. Verklaringen die daarvoor worden genoemd zijn kruispunten en rotondes, al dan niet voorzien van verkeersregelinstallaties, zorgen voor een langere rijtijd, waardoor de uitwijkroute minder aantrekkelijk is dan uit de modeluitkomsten naar voren komt. Dat geldt voor de volgende wegen, die om deze reden niet aan het heffingsnetwerk zijn toegevoegd:

- N206, aansluiting A4 – aansluiting A12;
- N320 – N233, aansluiting A2 – aansluiting A15;
- N340 – N36 – N34, aansluiting A28 – aansluiting A37;
- N375, aansluiting A28 – aansluiting A32;
- N413, Soest – A28 Soesterberg;
- N487 – N488 – N489, aansluiting A29 – aansluiting A29 (Hoekse Waard);
- Appelaarsdijk, Fijnaart, Moerdijk
- Lokale wegen in Eindhoven;
- Lokale wegen omgeving Garderen.

Doorsteekjes

Naast de genoemde trajecten, is er ook een aantal korte doorsteekjes van slechts enkele kilometers die volgens de modeluitkomsten gebruikt worden door uitwijkend vrachtverkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld – maar niet uitsluitend – om een doorsteekje zoals van de A2 naar de A15 in de omgeving van kp Deil, waar volgens het model de vrachtwagens via de aansluiting Waardenburg de A2 afrijden en over 3,8 km via de N830 naar de toerit Meteren op de A15 rijden (en vice versa). Andere voorbeelden zijn de doorsteek van de A2 aansluiting Nieuwegein naar de A12 aansluiting Papendorp, via de lokale wegen in Nieuwegein, en de doorsteek van de A2 aansluiting Papendorp naar de A12 aansluiting De Meern via de N198. Het wordt door regionale experts als onwaarschijnlijk beoordeeld dat vrachtwagens voor deze korte uitwijkroutes de autosnelweg zullen verlaten en even verderop weer zullen oprijden.

4.2 Heffingsnetwerk op basis van regionale inbreng

Het resultaat van het regioproces is ingetekend in de navolgende figuur 4.1. De autosnelwegen van het voorstel zijn in de figuur met een rode kleur aangegeven; de niet-autosnelwegen zijn paars ingetekend.

Het heffingsnetwerk uit het regioproces is in ***Bijlage 1*** opgenomen in de vorm van een wegenlijst.

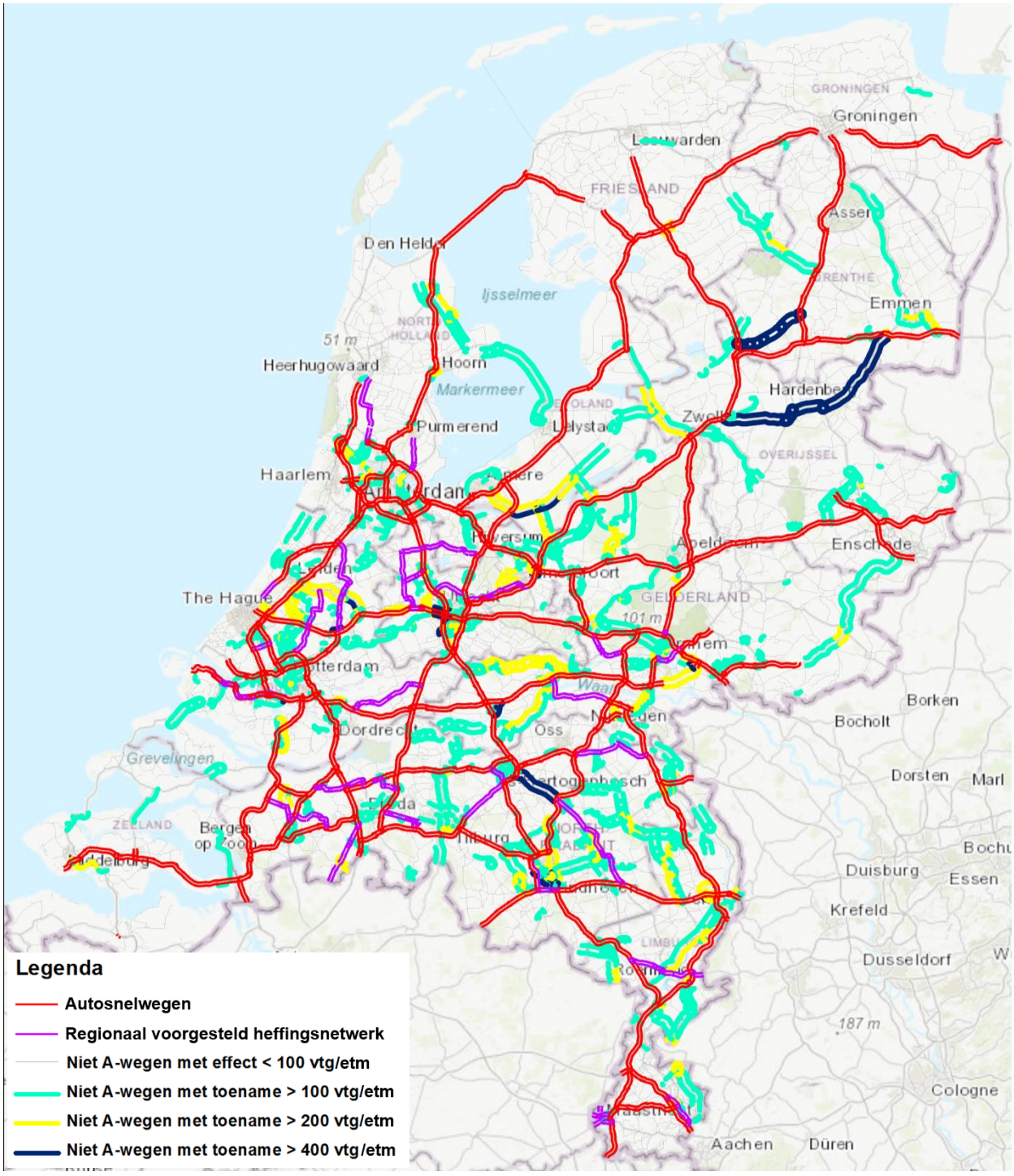
Figuur 4.1 *Voorstel heffingsnetwerk op basis van regionale inbreng (bron: NRM, bewerking: MuConsult). In rood zijn de autosnelwegen ingetekend en in paars de niet-autosnelwegen*.

4.3 Modelresultaten uitwijk op basis van regionale inbreng

Het voorstel dat is gevormd met de regionale inbreng is doorgerekend met het verkeersmodel NRM. In figuur 4.2 is het uitwijkverkeer, zoals dat door het verkeersmodel is berekend, geprojecteerd op de kaart. Hierbij zijn dezelfde kleurcoderingen gebruikt als figuur 3.4; in rood zijn de autosnelwegen aangegeven, in paar de niet-autosnelwegen.

Duidelijk is dat op enkele regionale wegen sprake is van een grote uitwijk van meer dan 400 heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal per richting (in donkerblauw aangegeven). Dat geldt voor de N375 in Drenthe, de route N340 - N36 - N34 tussen Overijssel en Drenthe, de N305 in Flevoland (één rijrichting) en de N279 tussen ’s-Hertogenbosch en Veghel.

Figuur 4.2 *Modelresultaten van het uitwijkende vrachtverkeer op voorgestelde heffingsnetwerk met autosnelwegen, aangevuld met lokale en regionale wegen, op basis van regionale input (bron: NRM, bewerking: MuConsult).*



4.4 Verkeersprestatie heffingsplichtige vrachtwagens

Tabel 4.3 toont van heffingsnetwerk op basis van de regionale inbreng de verkeersprestatie van de heffingsplichtige vrachtwagens per etmaal, in de situatie zonder vrachtwagenheffing (referentie) en in de situatie met vrachtwagenheffing. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen rijkswegen en overige wegen. De rechterkolom laat met indexcijfers zien hoe de verkeersprestatie verandert onder invloed van de heffing.

Tabel 4.3 Heffingsnetwerk regioproces aan de hand van input: absolute verkeersprestatie van het heffingsplichtig vrachtverkeer op een gemiddelde werkdag per etmaal (voertuigkilometers) en index door heffing op het voorstel heffingsnetwerk (NRM 2030 Hoog).

wegbeheerder	referentie (geen heffing)	netwerk regioproces	index (ref = 100)
Rijkswegen	18.500.000	16.500.000	89
Overige wegen	8.720.000	9.580.000	110
Totaal	27.300.000	26.100.000	96

De effecten die tabel 4.3 laat zien, zijn vergelijkbaar met die in tabel 3.2 (heffing alleen autosnelwegen) en tabel 3.4 (heffing op combinatie van autosnelwegen en niet-autosnelwegen). De totale verkeersprestatie neemt ook hier af met 4 procentpunten.

Net als in de resultaten in hoofdstuk 3, treedt ook hier een verschuiving van voertuigkilometers van het heffingsplichtige vrachtverkeer van de rijkswegen naar de overige wegen op. De tabel laat zien dat de verkeersprestatie op de rijkswegen afneemt, met landelijk gemiddeld 11%. Deze afname doet zich in alle provincies voor. Het verschil met de varianten A en B is klein. De verkeersprestatie van heffingsplichtige vrachtwagens op de overige wegen neemt toe, doordat dit vrachtverkeer uitwijkt van het heffingsnetwerk naar niet-heffingswegen.

De verkeersprestatie van de heffingsplichtige vrachtwagens op het gehele wegennet neemt, zoals gezegd, af, maar dit doet zich niet voor in alle provincies. In Flevoland neemt de verkeersprestatie van heffingsplichtige vrachtwagens op het gehele wegennet toe. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door vrachtverkeer dat de heffing op de A28 in Gelderland mijdt en in plaats daarvan de N305 in Flevoland kiest.

5. Conclusies

In dit afsluitende hoofdstuk wordt teruggeblikt op het ‘regioproces’ van de vrachtwagenheffing, waarin de uitwijk van vrachtverkeer aan de hand van modelstudies is verrijkt met kennis uit de regio om te komen tot een voorstel voor het heffingsnetwerk. In hoeverre hebben regionale wegbeheerders en andere relevante partijen een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van de vrachtwagenheffing?

5.1 Conclusies regioproces

In het regioproces zijn de regio’s breed geïnformeerd over de verschillende aspecten van de vrachtwagenheffing en de mogelijke effecten ervan op de regionale wegen. De regio heeft een actieve en zinvolle bijdrage geleverd aan het verrijken van de modelresultaten met regionale kennis en het identificeren van wegen waarop mogelijk uitwijkend vrachtverkeer kan plaatsvinden. Daarnaast heeft de regio input geleverd voor het monitoring- en evaluatieplan inclusief een eerste invulling voor wegen die moeten worden opgenomen in het monitoringsnetwerk.

Het intensieve regioproces heeft geleid tot inzicht in de verwachte effecten van de vrachtwagenheffing voor wat betreft de uitwijk van heffingsplichtige vrachtwagens naar niet-heffingswegen. In deze regionale werksessies is eveneens een koppeling gelegd met het monitoring- en evaluatieplan (zie hiervoor de rapportage Monitoring en Evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing).

Het regioproces heeft geleid tot het verrijken van de modelresultaten met de regionale expertise en heeft daarmee input gegeven voor de beslisinformatie voor de Minister ten aanzien van de samenstelling van het heffingsnetwerk in het conceptwetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing.

5.2 Keuze voor het heffingsnetwerk zoals dat in de internetconsultatie is aangeboden

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft bovenbeschreven input vanuit de regionale werksessies vrijwel geheel overgenomen bij het opstellen van het heffingsnetwerk voor het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Zoals ook in 4.1 beschrven, stelt de regio voor enkele wegen voor om die niet in het heffingsnetwerk op te nemen, namelijk:

- N11 Leiden – Bodegraven
- N50 Emmeloord – kp Hattemerbroek (gedeeltelijk rijksweg 838).

De regio stelt dit voor ondanks dat de modelberekeningen een uitwijk laten zien die groter is dan 200 vrachtwagens per etmaal en die door de regionale experts als plausibel wordt beoordeeld.

Voor de genoemde twee wegen maakt de Minister een andere afweging ten aanzien van de geuite wens door de regio, zie paragraaf 4.1. Het heffingsnetwerk dat afgelopen zomer (2019) ter internetconsultatie is aangeboden, is daarom aangevuld met deze twee wegen.

Op 26 juni 2019 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het conceptwetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing met daarbij het vastgestelde heffingsnetwerk openbaar gemaakt ten behoeve van de internetconsultatie. Belanghebbenden en belangstellenden hebben zes weken de tijd gehad om te reageren. Eind oktober 2019 is het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie gepubliceerd op de websites www.internetconsultatie.nl en www.vrachtwagenheffing.nl.

Een afbeelding van de wegenkaart zoals deze in het conceptwetsvoorstel is weergegeven dat ter internetconsultatie is aangeboden volgt hieronder.

Wegen vrachtwagenheffing
A12 A-wegen
N12 N-wegen
* gemeentelijke wegen

Bijlage 1a. Wegenlijst heffingsnetwerk

In deze bijlage is het heffingsnetwerk uit het regioproces opgenomen in de vorm van een wegenlijst. Een afbeelding van het heffingsnetwerk is opgenomen in figuur 4.1.

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 1	Amsterdam – Amersfoort – Apeldoorn – Oldenzaal – Duitsland
A1	knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg – knooppunt Eemnes – knooppunt Hoevelaken – Barneveld – knooppunt Beekbergen – knooppunt Azelo
	Het wegdeel tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren is aangegeven als A35 (zie Rijksweg 35)
A1	knooppunt Buren – Duitse grens
Rijksweg 2	Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Weert – Maastricht – België
A2	knooppunt Amstel – knooppunt Holendrecht – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Everdingen – knooppunt Deil – knooppunt Empel – knooppunt Hintham – knooppunt Vught – knooppunt Ekkersweijer– knooppunt Batadorp – knooppunt De Hogt – knooppunt Leenderheide
N2	knooppunt Batadorp – knooppunt Leenderheide
A2	knooppunt Leenderheide – knooppunt Het Vonderen – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kruisdonk – aansluiting Maastricht-Centrum Noord
N2	aansluiting Maastricht-Centrum Noord – aansluiting Maastricht-Centrum Zuid
A2	aansluiting Maastricht-Centrum Zuid – Belgische grens
Rijksweg 4	Amsterdam – ’s-Gravenhage – Rotterdam – Bergen op Zoom – België
A4	knooppunt De Nieuwe Meer – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt De Hoek – knooppunt Burgerveen – aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Ypenburg – knooppunt Kethelplein – knooppunt Benelux
A29	knooppunt Vaanplein – knooppunt Hellegatsplein
A29/A59	knooppunt Hellegatsplein – knooppunt Sabina
A4/A29	knooppunt Sabina – knooppunt Zoomland
A4/A58	knooppunt Zoomland – knooppunt Markiezaat
A4	knooppunt Markiezaat – Belgische grens
Rijksweg 5	Hoofddorp – Zwanenburg
A5	knooppunt De Hoek – knooppunt Raasdorp – knooppunt Coenplein

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 6	Muiderberg – Lelystad – Emmeloord – Joure
A6	knooppunt Muiderberg – knooppunt Almere – knooppunt Emmeloord – knooppunt Joure
Rijksweg 7	Zaanstad – Purmerend – Den Oever – Zurich – Groningen – Duitsland
A7	Zaandam (vanaf kilometer 4,0) – knooppunt Zaandam – aansluiting Den Oever – knooppunt Zurich – aansluiting IJlst
A7	aansluiting Sneek-Oost – knooppunt Joure
A7	knooppunt Joure – knooppunt Heerenveen – aansluiting Drachten – knooppunt Julianaplein
A7	aansluiting Westerbroek – knooppunt Zuidbroek – Duitse grens
Rijksweg 8	Amsterdam – Zaanstad – Beverwijk
A8	knooppunt Coenplein – knooppunt Zaandam – aansluiting Zaanstad-Noord
Rijksweg 9	Diemen – Badhoevedorp – Haarlem – Alkmaar – Den Helder
A9	knooppunt Diemen – knooppunt Holendrecht – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Raasdorp – knooppunt Rottepolderplein – knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk – knooppunt Kooimeer
Rijksweg 10	Ringweg Amsterdam
A10	knooppunt Coenplein – knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Nieuwe Meer
Rijksweg 12	’s-Gravenhage – Utrecht – Arnhem – Duitsland
A12	’s-Gravenhage (vanaf kilometer 3,3) – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Gouwe – knooppunt Bodegraven – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Lunetten – knooppunt Maanderbroek – knooppunt Grijsoord
A12/A50	knooppunt Grijsoord – knooppunt Waterberg
A12	knooppunt Waterberg – knooppunt Velperbroek – knooppunt Oud-Dijk – Duitse grens
Rijksweg 13	’s-Gravenhage – Rotterdam
A13	knooppunt Ypenburg – knooppunt Doenkade – knooppunt Kleinpolderplein
Rijksweg 15	Oostvoorne – Rotterdam – Bemmel

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
A15	aansluiting Oostvoorne (vanaf kilometer 25,1) – aansluiting Brielle – knooppunt Benelux – knooppunt Vaanplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A15/A16	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A15	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting Papendrecht – knooppunt Gorinchem – knooppunt Deil – knooppunt Valburg
A18	knooppunt Oud-Dijk – Varsseveld
Rijksweg 16	Rotterdam – Dordrecht – Breda – België
A16	knooppunt Doenkade – knooppunt Terbregseplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A16/A15	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A16	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting N3 – knooppunt Klaverpolder
A16/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Zonzeel
A16	knooppunt Zonzeel – knooppunt Princeville
A16/A58	knooppunt Princeville – knooppunt Galder
A16	knooppunt Galder – Belgische grens
Rijksweg 17	Moerdijk – Roosendaal
A17/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Noordhoek
A17	knooppunt Noordhoek – knooppunt De Stok
Rijksweg 20	Maasdijk – Rotterdam – Gouda
A20	Aansluiting Westerlee– knooppunt Kethelplein – knooppunt Kleinpolderplein – knooppunt Terbregseplein– knooppunt Gouwe
Rijksweg 22	Velsen – Beverwijk
A22	knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk
Rijksweg 27	Breda – Gorinchem – Utrecht – Almere
A27	knooppunt St.Annabosch – knooppunt Hooipolder – knooppunt Gorinchem – knooppunt Everdingen – knooppunt Lunetten – knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Eemnes – knooppunt Almere
Rijksweg 28	Utrecht – Amersfoort – Zwolle – Assen – Groningen
A28	knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Hoevelaken – knooppunt Hattemerbroek – knooppunt Lankhorst – knooppunt Hoogeveen – knooppunt Assen –knooppunt Julianaplein

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 29	Rotterdam – Klaaswaal
A29	knooppunt Vaanplein – Klaaswaal
	Het wegdeel tussen Klaaswaal en knooppunt Sabina valt onder A4 (zie Rijksweg 4)
Rijksweg 30	Ede – Barneveld
A30	knooppunt Maanderbroek – aansluiting Barneveld
Rijksweg 32	Meppel – Heerenveen – Wirdum
A32	knooppunt Lankhorst – knooppunt Heerenveen – aansluiting Wirdum
Rijksweg 35	Wierden – Enschede
A35	aansluiting Wierden – aansluiting Almelo-West – knooppunt Azelo
A35/A1	knooppunt Azelo – knooppunt Buren
A35	knooppunt Buren – aansluiting Enschede-West – Enschede
Rijksweg 37	Hoogeveen – Duitse grens
A37	knooppunt Hoogeveen – knooppunt Holsloot – Duitse grens
Rijksweg 38	Ridderkerk – Rotterdam
A38	Ridderkerk Rotterdamseweg – knooppunt Ridderkerk
Rijksweg 44	Burgerveen – Wassenaar
A44	knooppunt Burgerveen – Wassenaar
N44	Wassenaar – aansluiting N14 (Landscheidingsweg)
Rijksweg 50	Eindhoven – Oss – Ravenstein – Arnhem – Apeldoorn – Kampen – Ens
A50	John F. Kennedylaan Eindhoven (tot Tempellaan) – aansluiting Ekkersrijt
A50	knooppunt Ekkersweijer – aansluiting Ekkersrijt – knooppunt Paalgraven – knooppunt Bankhoef – knooppunt Ewijk – knooppunt Valburg – knooppunt Grijsoord
	Het wegdeel van knooppunt Grijsoord tot knooppunt Waterberg valt onder A12 (zie Rijksweg 12)
A50	knooppunt Waterberg – knooppunt Beekbergen – knooppunt Hattemerbroek

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 58	Eindhoven – Breda – Vlissingen
A58	knooppunt Batadorp – knooppunt De Baars – knooppunt St.Annabosch
A58	knooppunt St.Annabosch – knooppunt Galder
	Het wegdeel tussen knooppunt Galder en knooppunt Pinceville is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A58	knooppunt Princeville – knooppunt de Stok – knooppunt Zoomland
	Het wegdeel tussen knooppunt Zoomland en knooppunt Markiezaat is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A58	knooppunt Markiezaat – Vlissingen (tot kilometer 171,3)
Rijksweg 59	Hellegatsplein - Willemstad – Den Bosch – Oss
	Het wegdeel tussen knooppunt Hellegatsplein en knooppunt Sabina is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A59	knooppunt Sabina – knooppunt Noordhoek
	Het wegdeel tussen knooppunt Noordhoek en knooppunt Zonzeel is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A59	knooppunt Zonzeel – knooppunt Hooipolder – knooppunt Empel
	Het wegdeel tussen knooppunt Empel en knooppunt Hintham is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A59	knooppunt Hintham – knooppunt Paalgraven
Rijksweg 65	’s-Hertogenbosch – Tilburg
A65	knooppunt Vught – Vught
N65	Knooppunt Vught – aansluiting Berkel-Enschot
A65	aansluiting Berkel-Enschot – knooppunt De Baars
Rijksweg 67	België – Eindhoven – Venlo – Duitsland
A67	Belgische grens – knooppunt De Hogt
	Het wegdeel tussen knooppunt De Hogt en knooppunt Leenderheide is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A67	knooppunt Leenderheide – knooppunt Zaarderheiken – Duitse grens
Rijksweg 73	Echt – Susteren – Maasbracht – Boxmeer – Nijmegen
A73	knooppunt Het Vonderen – knooppunt Tiglia – knooppunt Zaarderheiken – knooppunt Rijkevoort – knooppunt Neerbosch – knooppunt Ewijk

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 74	Duitsland – Venlo
A74	Duitse grens– knooppunt Tiglia
Rijksweg 76	België – Geleen – Heerlen – Duitsland
A76	Belgische grens – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kunderberg – Duitse grens
Rijksweg 77	Boxmeer – Duitsland
A77	knooppunt Rijkevoort – Duitse grens
Rijksweg 79	Maastricht – Heerlen
A79	knooppunt Kruisdonk – knooppunt Kunderberg
Rijksweg 200	Halfweg – Haarlem
A200	aansluiting Halfweg – knooppunt Rottepolderplein – aansluiting Haarlem-Centrum (tot kilometer 11,8)
Rijksweg 205	Haarlem-Zuid
A205	aansluiting Haarlem – knooppunt Rottepolderplein
Rijksweg 708	Santpoort – IJmuiden
A208	aansluiting Velserbroek (vanaf kilometer 7,3) – knooppunt IJmuiden
Rijksweg 783	knooppunt Neerbosch – Nijmegen
A73	knooppunt Neerbosch – Nijmegen (tot kilometer 108,6)
Provinciale weg 256	
A256	Goes - knooppunt De Poel
Provinciale weg 325	
A325	Arnhem Nijmeegseplein - knooppunt Ressen
Provinciale weg 326	
A326	Knooppunt Bankhoef - Palkerplein, Wijchen
Provinciale weg 348	

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
A348	Knooppunten Velperbroek – Ellecom
Provinciale weg 201	
N201	N212 - A2 aansluiting Vinkeveen
N201	A2 aansluiting Vinkeveen – A27 aansluiting Hilversum
Provinciale weg 207	
N207	A4 aansluiting Burgerveen - A12 aansluiting Gouda (via N452 en N451)
Provinciale weg 209	
N209	N11 aansluiting Hazerswoude - A12 aansluiting Bleiswijk
N209	A12 aansluiting Bleiswijk - A13 aansluiting Berkel en Rodenrijs
Provinciale weg 212	
N212	N201 - A12 aansluiting Harmelen (via N198 en N419)
Provinciale weg 214	
N214	A15 aansluiting Papendrecht - A27 aansluiting Noordeloos
Provinciale weg 221	
N221	N237 Stichtse Rotonde - A28 aansluiting Maarn
Provinciale weg 225	
N225	A50 aansluiting Renkum - N781 Diedenweg Wageningen
Provinciale weg 230	
N230	A2 aansluiting Maarsen - A27 aansluiting Maarssen
Provinciale weg 235	
N235	Verzetslaan Purmerend - N247 Het Schouw
Provinciale weg 237	
N237	Berenkuil, Waterlinieweg Utrecht - Stichtse Rotonde (N221)
Provinciale weg 244	
N244	A7 aansluiting Hoorn – N246

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Provinciale weg 246	
N246	A8 aansluiting Zaanstad-Noord (Coentunnelweg) - N244 Westgraftdijk
Provinciale weg 247	
N247	N235 Het Schouw - A10 aansluiting Volendam
Provinciale weg 260	
N260	A58 aansluiting Gilze - N282
Provinciale weg 263	
N263	A16 aansluiting Breda - Belgische Grens
Provinciale weg 268	
N268	A4 aansluiting Dinteloord - A17 aansluiting Roosendaal-Noord
Provinciale weg 278	
N278	Belgische Grens - Tongerseweg, Prins Bisschopssingel, J.F. Kennedybrug, J.F. Kennedysingel - A2 aansluiting Maastricht MECC
Provinciale weg 279	
N279	A50 aansluiting Veghel - A67 aansluiting Asten
Provinciale weg 280	
N280	A2 aansluiting Kelpen-Oler - A73 aansluiting Roermond
N280	A73 aansluiting Roermond - Duitse Grens
Provinciale weg 281	
N281	A76 aansluiting Voerendaal - A76 aansluiting Simpelveld
Provinciale weg 282	
N282	A27 aansluiting Breda-Noord - N260
Provinciale weg 285	
N285	A59 aansluiting Terheijden - A17 aansluiting Zevenbergen

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Provinciale weg 321	
N321	A73 aansluiting Cuijk - N324 Grave
Provinciale weg 322	
N322	N323 - A50 knooppunt Ewijk
Provinciale weg 323	
N323	A15 aansluiting Echteld - N322
Provinciale weg 324	
N324	A59 aansluiting Oss-Oost - N321 Grave
Provinciale weg 325	
N325	A12 Knooppunt Velperbroek - A325 Nijmeegseplein Arnhem
Provinciale weg 401	
N401	A2 aansluiting Breukelen - N212
Provinciale weg 470	
N470	A4 aansluiting Delft - A13 aansluiting Delft Zuid
Provinciale weg 640	
N640	A58 aansluiting Etten-Leur-West (A58) - A17 aansluiting Oudenbosch (via N641)
Provinciale weg 641	
N641	A17 aansluiting Oudenbosch - N268 Oud Gastel
Provinciale weg 781	
N781	A12 aansluiting Wageningen - N225 Ritsma Bosweg Wageningen
Rotterdam	
parallelweg A15 Rotterdam	Route via Moezelweg, Calandbrug, Droespolderweg, Botlekweg, Oude Maasweg, Botlekbrug, Vondelingenweg
Maastricht	

Lijst van wegen voor vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Belgische Grens – Aansluiting A2 Maastricht Noord	Via Regia, Nobellaan, Fagotstraat, Frans vd Laarplein, Fort Willemweg, Noorderbrug, Viaductweg tot A2 aansluiting Maastricht Noord
Belgische grens - Noorderbrug	Route Belgische grens - Brusselseweg, Belvederelaan tot kruising Noorderbrug
Oosterhout	
Oosterhout, Weststadweg – Bovensteweg	A27 aansluiting Oosterhout - A59 aansluiting Made
’s-Hertogenbosch	
's-Hertogenbosch, Vlijmenseweg – Randweg	A59 aansluiting 's-Hertogenbosch-West - A65 aansluiting Vught-Centrum

Bijlage 1b. Wegenlijst heffingsnetwerk zoals opgenomen in het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing

Op 26 juni 2019 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de concept wet op de vrachtwagenheffing openbaar gemaakt, ten behoeve van internetconsultatie.

Het heffingsnetwerk van het regioproces is ten behoeve van de wet aangevuld met twee wegen. Het betreft:

- N11 Leiden – Bodegraven
- N50 Emmeloord – kp Hattemerbroek (gedeeltelijk rijksweg 838).

Die wegen zijn in de navolgende tabel opgenomen.

Lijst van wegen die toch worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk voor de vrachtwagenheffing	
Nr.	**Benaming**
Rijksweg 11	Leiden – Alphen a/d Rijn – Bodegraven
N11	aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Bodegraven
Rijksweg 50	Kp Hattemerbroek – Ens
N50	knooppunt Hattemerbroek – aansluiting Ens
N50	Het wegdeel van aansluiting Ens tot knooppunt Emmeloord valt onder de administratieve noemer Rijksweg 838, zie verder aldaar.
Rijksweg 838	Ens – Emmeloord
N50	aansluiting Ens – knooppunt Emmeloord

Bijlage 2. Lijst van bijeenkomsten regioproces

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de regionale bijeenkomsten van het regioproces. Die zijn onderverdeeld in verschillende typen bijeenkomsten, zoals uiteengezet in paragraaf 2.3:

- De kick off bijeenkomsten (januari / februari 2019),
- De expertsessies (serie 1 in februari en serie 2 in maart) en
- De ambtelijke eindsessies (april).

Naast de regionale en veel lokale wegbeheerders zijn bij elke sessie ook regionale vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en de vervoerssector aanwezig geweest. In de tabel is het totaal aantal deelnemers opgenomen. Dit aantal is inclusief de aanwezigen namens de begeleidingsgroep en consortium (in elke sessie 6 tot 8 personen).

Tabel B2.1 Kick-off bijeenkomsten

Datum	locatie	gebied	deeln
29-1-2019	Haarlem	Provincie Noord-Holland en VRA	27
30-1-2019	Utrecht	Provincie Utrecht	16
30-1-2019	Groningen	Provincie Groningen	22
31-1-2019	Leeuwarden	Provincie Fryslân	18
31-1-2019	Roden	Provincie Drenthe	20
4-2-2019	Zwolle	Provincie Overijssel	17
5-2-2019	Rotterdam	Provincie Zuid-Holland en MRDH	31
6-2-2019	‘s-Hertogenbosch	Provincie Noord-Brabant	40
6-2-2019	Middelburg	Provincie Zeeland	25
7-2-2019	Arnhem	Provincie Gelderland	49
7-2-2019	Lelystad	Provincie Flevoland	11
11-2-2019	Maastricht	Provincie Limburg	25

Tabel B2.2 Expertsessies, serie 1

Datum	locatie	gebied	deeln
15-2-2019	Assen	Provincies Drenthe, Groningen en Fryslân	31
19-2-2019	Rotterdam	provincies Zuid-Holland (incl MRDH) en Zeeland	30
20-2-2019	Deventer	Provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland	37
21-2-2019	Eindhoven	Provincie Noord-Brabant	31
25-2-2019	Utrecht	Provincie Noord-Holland (incl VRA), Utrecht en Flevoland	34
26-2-2019	Roermond	Provincie Limburg	19

Tabel B2.3 Expertsessies, serie 2

Datum	locatie	gebied	deeln
11-3-2019	Apeldoorn	Provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland	38
14-3-2019	Assen	Provincies Drenthe, Groningen en Fryslân	31
18-3-2019	Utrecht	Provincies Noord-Holland (incl VRA), Utrecht en Flevoland	28
19-3-2019	Rotterdam	Provincie Zuid-Holland (incl MRDH)	32
20-3-2019	Tilburg	Provincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland	46

Tabel B2.4 Ambtelijke eindsessies

Datum	locatie	gebied	deeln
8-4-2019	Den Haag	Provincies Zuid-Holland (incl MRDH) en Zeeland	23
10-4-2019	Zwolle	Provincie Overijssel	17
10-4-2019	Leeuwarden	Provincie Fryslân	15
11-4-2019	Assen	Provincie Drenthe	22
11-4-2019	Groningen	Provincie Groningen	9
15-4-2019	Amsterdam	Provincie Noord-Holland (incl VRA)	16
15-4-2019	Utrecht	Provincie Utrecht	16
16-4-2019	Roermond	Provincie Limburg	16
16-4-2019	‘s-Hertogenbosch	Provincie Noord-Brabant	23
17-4-2019	Arnhem	Provincie Gelderland	24
17-4-2019	Lelystad	Provincie Flevoland	11