



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Monitoring en Evaluatie uitwijkverkeer bij Vrachtwagenheffing: Van data tot en met maatregel

Een plan van aanpak voor de inrichting van het monitoring- en evaluatieproces van uitwijkverkeer ten gevolge van de vrachtwagenheffing

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies en Rijkswaterstaat
Auteur	Werkgroep Inrichting procedure M&E bij uitwijk door vrachtwagenheffing
Mobiel	persoonsgegevens
E-mail	persoonsgegevens
Datum	12 maart 2024
Versie	1.0
Status	Definitief

Inhoud

Samenvatting en leeswijzer 5

1 Context en scope 7

- 1.1. Wet vrachtwagenheffing 7
- 1.2. Monitoring en Evaluatie (M&E) Uitwijkverkeer 7
- 1.3. Scope van dit plan van aanpak 8
- 1.4. Procesbeschrijving 8
- 1.5. Tijdpad 9

2 Aanspreekpunten M&E proces 10

- 2.1. Inleiding 10
- 2.2. Regioaanspreekpunten VWH bij de provincies (12 provincies) 10
- 2.3. Aanspreekpunt VWH per RWS regio (7 regio's) 10
- 2.4. Rijksaanspreekpunt VWH bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) 10
- 2.5. Rijksloket VWH bij Rijkswaterstaat (RWS) 11
- 2.6. Rol van de aanspreekpunten in de M&E procedure: 11
 - 2.6.1. Inrichting proces 11
 - 2.6.2. Testen 11
 - 2.6.3. Tijdens monitoring 11
 - 2.6.4. Escalatie 12

3 De stappen van het M&E proces 13

- 3.1. Algemeen 13
- 3.2. Meten 13
- 3.3. Analyseren en Duiden 14
- 3.4. Adviseren 15
- 3.5. Beslissen 16
- 3.6. Realiseren 17
 - 3.6.1. Het reguliere wetgevingsproces 17

4 Bij spoed: tijdelijke noodmaatregelen en/of de spoedprocedure 18

- 4.1. Tijdelijke noodmaatregelen 18
 - 4.1.1. Tijdelijk probleem of vervolgstappen 18
 - 4.1.2. Kansrijke maatregelen 19
- 4.2. De spoedprocedure 19
 - 4.2.1. Wijziging heffingsnetwerk via een spoedregeling 20
 - 4.2.2. Spoedregeling 20
 - 4.2.3. Versnelling van de spoedregeling 21

5 Overleggen in het M&E proces 22

- 5.1. Regionale duidings- en adviesteams M&E 22
 - 5.1.1. Regionale duidingsteams M&E (zie ook 3.3) 22
 - 5.1.2. Regionaal adviesteam M&E (zie ook 3.4) 22
- 5.2. Het landelijk regiocoördinatorenoverleg vrachtwagenheffing 22
- 5.3. Het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) 23

6 Afspraken en aanbevelingen 25

- 6.1. Implementatie afspraken en aanbevelingen 25
 - 6.1.1. Implementatie afspraken 25

- 6.1.2. Aanbevelingen inrichting M&E proces 26
- 6.1.2. Overige aanbevelingen (buiten scope plan van aanpak) 26

7 Bijlage 1: kansrijke maatregelen 27

8 Bijlage 2: begrippen/afkortingenlijst 28

- 8.1. Begrippen 28
- 8.2. Afkortingen 28

Samenvatting en leeswijzer

Op 30 augustus 2022 is de Wet vrachtwagenheffing gepubliceerd. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 wordt ingevoerd, waarbij als werkhypothese 1 juli 2026 wordt gehanteerd. Dit is een plan van aanpak voor de inrichting van monitoring en evaluatie van mogelijk uitwijkend vrachtverkeer, en de inrichting van een proces om zo nodig maatregelen te nemen.

In het plan van aanpak is een aantal afspraken uitgewerkt. Zo komt er een rijksaanspreekpunt vrachtwagenheffing bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) dat verantwoordelijk is voor de overkoepelende voorbereiding en uitvoering van de monitoring en evaluatie (M&E) van het uitwijkverkeer. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het in te stellen rijksloket vrachtwagenheffing bij Rijkswaterstaat (RWS).

Per provincie komt er een regioaanspreekpunt. De regioaanspreekpunten zijn verantwoordelijk voor het inrichten van het M&E proces binnen de regio, en hebben ook een coördinerende rol naar de gemeenten. Ze werken samen met de aanspreekpunten van de 7 RWS regio's. De rollen en verantwoordelijkheden zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 2.

Gedurende minimaal 3 jaar na invoering wordt door bestaande en nieuw te realiseren meetpunten gemonitord of er in de praktijk uitwijk van vrachtverkeer plaatsvindt. Op basis van de tellingen worden monitoringsrapportages opgesteld. In hoofdstuk 3 zijn de volgende stappen beschreven:

- **Metten en Rapporteren:** RWS/NDW is verantwoordelijk voor het monitoren, de monitoringsrapportages en voor het bijbehorend dashboard.
- **Analyse en Duiden:** de rapportages worden besproken in de regionale overleggen, aangevuld met andere bronnen zoals bevindingen van wegingspecteurs, politie en meldingen van burgers. Er wordt bekeken of de (eventuele) verschillen na invoering komen door de vrachtwagenheffing of door andere oorzaken.
- **Adviseren:** Bij wegtrajecten waar (als gevolg van vrachtwagenheffing) uitwijk van vrachtverkeer optreedt en waar problemen ontstaan, stelt de regio een advies op over eventueel te nemen maatregelen.
- **Beslissen:** Het regioaanspreekpunt van de provincie legt het adviesvoorstel ter besluitvorming voor aan een regionaal bestuurlijk beslisgremium. Naast besluiten over lokale maatregelen kan hierin ook besloten worden om via het rijksaanspreekpunt bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verzoek te doen tot wijziging van het heffingsnetwerk.
- **Realiseren:** De betreffende wegbeheerder realiseert de maatregelen of een traject wordt toegevoegd aan het heffingsnetwerk. Vervolgens kan op basis van de monitoring bekeken worden of de maatregelen voldoende effect hebben.

In spoedeisende gevallen kunnen de wegbeheerders tijdelijke noodmaatregelen nemen en/of een spoedprocedure starten voor het wijzigen van het heffingsnetwerk. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

In de aanloop naar de invoering van de vrachtwagenheffing vindt minstens 3x per jaar een landelijk regiocoördinatorenoverleg vrachtwagenheffing plaats onder leiding van het rijksaanspreekpunt en het rijksloket vrachtwagenheffing. In dit overleg zijn

de koepels (Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW), Provincies, Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), RDW en de 7 regio's van Rijkswaterstaat vertegenwoordigd. Na invoering van de heffing (juli 2026) is dit landelijke overleg het platform om ervaringen en kennis te delen.

De regioaanspreekpunten van de provincie zijn verantwoordelijk voor het inrichten van de regio-overleggen voor de stappen Analyse & Duiden en Adviseren. In de praktijk zullen deze werkgroepen vaak overlappend zijn. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande overleggen. In hoofdstuk 5 zijn de overleggen verder uitgewerkt.

De afspraken en aanbevelingen die volgen uit dit plan van aanpak zijn verder beschreven in hoofdstuk 6.

1 Context en scope

1.1. Wet vrachtwagenheffing

Op 30 augustus 2022 is de Wet vrachtwagenheffing gepubliceerd.¹ Na invoering van de wet zullen houders van vrachtwagens voortaan per kilometer belast worden voor het gebruik van de weg. De netto-opbrengsten uit de heffing worden in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en gelden voor innovatie en verduurzaming.

De vrachtwagenheffing wordt naar verwachting in 2026 ingevoerd, met als werkhypothese 1 juli 2026. De heffing zal gelden op autosnelwegen en op wegen waar op basis van modelberekeningen en/of expert judgement anders substantiële uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht. Van uitwijk is sprake als vrachtwagens heffingsplichtige wegen vermijden door routes te kiezen over heffingsvrije wegen.

1.2. Monitoring en Evaluatie (M&E) Uitwijkverkeer

Het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden is zorgvuldig vastgesteld op basis van onderzoek en na overleg met de wegbeheerders (waterschappen, gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat), werkgroepen en commissies van de Unie van Waterschappen (UvW), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO).² Uit modelresultaten volgt dat er naar verwachting geen substantiële uitwijk zal optreden. Toch blijven er zorgen over negatieve gevolgen als er desondanks uitwijk zou plaatsvinden. Daarom is ook in de wet de monitoring van de uitwijk vastgelegd.

In het BO MIRT 2019 zijn afspraken gemaakt over de monitoring van uitwijkverkeer door de invoering van de vrachtwagenheffing. Door minimaal 3 jaar de feitelijke uitwijk te monitoren kunnen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en (gezamenlijke) wegbeheerders, indien nodig, maatregelen treffen om deze uitwijk tegen te gaan. Zo nodig kan dit door bepaalde wegvakken op te nemen of te verwijderen uit het heffingsnetwerk. Los hiervan kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), al dan niet op verzoek van de Tweede of Eerste Kamer, door gewijzigde omstandigheden besluiten het heffingsnetwerk aan te passen.

Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) levert data en rapportages ten behoeve van inzicht in de initiële ongewenste omrijdeffecten. Hiervoor is een 3-tal werkpakketten benoemd:

1. Realisatie extra meetpunten

In overleg met de betrokken regio's (RWS en provincies) is er een monitoringsnetwerk vastgesteld. Om de monitoring adequaat uit te kunnen voeren, maakt NDW bestaande meetpunten geschikt en realiseert NDW waar nodig nieuwe meetpunten. Deze nieuwe punten zijn minimaal anderhalf jaar voor de invoering

1

https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20220830/publicatie_wet_3/document3/f=/v/vwd0atpwx2.pdf

² Hoe dit proces is verlopen is terug te lezen in het rapport 'Regionale inbreng voor het heffingsnetwerk' van MuConsult (2019)

<https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/rapporten/2020/03/19/regionale-inbreng-voor-heffingsnetwerk>

van de vrachtwagenheffing operationeel, zodat er gedurende een periode van een half jaar gelegenheid tot testen is. Bij invoering van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 betekent dit dat de nieuwe punten op 1 januari 2025 operationeel zijn. Op basis van de vooraf geformuleerde kwaliteitseisen worden alle meetpunten (bestaande en nieuwe voor zowel monitorings- als heffingsnetwerk) getest, zodanig dat deze vanaf een jaar voor inwerking treden van de vrachtwagenheffing kwalitatief goede data kunnen leveren. De periode van 1 jaar tot de start van de heffing wordt gebruikt voor de "nulmeting".

2. Monitoringsrapportages en dashboard

Naast de voormetingsperiode (nulmeting) van 1 jaar tot de invoering van de vrachtwagenheffing worden na invoering van de vrachtwagenheffing nametingen gedaan van de vrachtwagenintensiteiten. De ijkmomenten zijn 1 maand, 3 maanden, 6 maanden, 1 jaar, 2 jaar en 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing. Hierover rapporteert NDW binnen één maand na afronding van de meting. Tevens worden de monitoringsgegevens in de vorm van data, tabellen en grafieken gepubliceerd in een (online) dashboard voor alle meetpunten.

3. Evaluatie

De evaluatie betreft het duiden van de monitoringsresultaten na elk meetmoment en is daarmee de toets op de mogelijke oorzaken van een eventuele significante toename van uitwijkend vrachtverkeer.

Dit plan van aanpak richt zich op de inrichting van het proces rondom het tweede en derde werkpakket: Monitoring en Evaluatie.

1.3. Scope van dit plan van aanpak

Kern

Dit plan van aanpak beschrijft afspraken en biedt handvatten hoe vastgesteld kan worden of er als gevolg van de vrachtwagenheffing ongewenste uitwijk optreedt en als dat het geval is hoe dit adequaat aangepakt kan worden. Het plan van aanpak beschrijft hoe tot besluitvorming over maatregelen te komen en hoe tot implementatie over te gaan. De voorgestelde procedures kunnen in elke regio toegepast worden. Dit neemt niet weg dat per individuele wegbeheerder ook nog maatwerk nodig is om het eigen interne proces in te richten. Verder wordt in dit plan van aanpak opgenomen hoe de inrichting van het aanspreekpunt voor het Rijk en iedere regio vorm krijgt.

Doelgroep

Dit plan van aanpak is voor iedereen die een rol speelt binnen de monitoring en evaluatie van de vrachtwagenheffing. In het bijzonder gaat het daarbij om de wegbeheerders, NDW, RWS, het Ministerie van IenW en RDW. Dit plan van aanpak maakt voor hen inzichtelijk hoe zij zich kunnen voorbereiden op de invoering van de vrachtwagenheffing.

1.4. Procesbeschrijving

Dit plan van aanpak voor inrichting van het proces M&E bij uitwijkverkeer is gemaakt door een werkgroep onder leiding van het Ministerie van IenW en RWS, met daarin ook vertegenwoordigers van provincies en een regionale verkeerscentrale.

In de werkgroep is eerst de scope van dit plan vastgesteld, vervolgens input geleverd voor de uitwerking ervan en kritisch meegelezen op verschillende versies. Het concept plan van aanpak is naast intern ook in een regiocoördinatorenoverleg vrachtwagenheffing en bij het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) besproken.

Besluitvorming vindt plaats in het voorjaar van 2024.

1.5. Tijdpad

Wat	Wanneer	Uitleg
Vaststellen Plan van Aanpak Monitoring & Evaluatie	Q2 2024	Brief namens de Minister
Aanleg nieuwe telpunten	Q3+Q4 2024	
Start testen telpunten	Q1 2025	Half jaar voor start nulmeting
Start nulmeting	1 juli 2025	Jaar voor invoering
Realisatie dashboard	Q1+Q2 2025	
Afronding dashboard	Q3 2025	
Testen en instructie	Q1 2026	
Invoering Vrachtwagenheffing; start monitor	1 juli 2026	
Periodieke monitoringsrapportages uitwijk	1 juli 2026 t/m 2029	2, 4, 7, 13, 25 & 37 maanden na invoering vrachtwagenheffing

2 Aanspreekpunten M&E proces

2.1. Inleiding

In het BO MIRT 2019 is afgesproken dat er een rijksaanspreekpunt zal worden ingericht. Vervolgens is in het plan van aanpak van MuConsult, opgesteld na overleg met de regio, benadrukt dat het voor het goed werken van het proces van belang is dat er ook regioaanspreekpunten worden ingericht.

In de praktijk zal wat betreft het rijksaanspreekpunt voor zowel Rijkswaterstaat (RWS) als voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een rol zijn weggelegd. De regioaanspreekpunten zullen zowel bij de provincies als bij de regionale onderdelen van RWS worden benoemd. Hieronder volgt de beschrijving van die rollen.

2.2. Regioaanspreekpunten VWH bij de provincies (12 provincies)

Iedere provincie wijst een aanspreekpunt aan. Functies van dit regioaanspreekpunt zijn o.a. het vervullen van een coördinerende rol tussen de wegbeheerders binnen de regio en het inrichten van het M&E proces binnen de regio. Hieronder vallen het in gereedheid brengen van de benodigde beslisgremia, het zorgen voor het volgen van de procedure, het ontvangen van de meetresultaten, het organiseren van de advies- en duidingsoverleggen (zie ook hoofdstuk 3), het inrichten van het bestuurlijk besluitvormingsproces, het betrekken van lokale/regionale partijen, het fungeren als ingang voor vragen over uitwijk in de regio, het verzamelen van signalen uit de regio, het fungeren als vraagbaak (informereren, communiceren, uitwisselen van ervaringen/best practices) en het fungeren als schakel tussen Rijk en regio.

Alhoewel iedere regio in principe vrij is hoe deze rol ingevuld wordt, is het advies om het regioaanspreekpunt te beleggen bij de persoon die namens de provincie deelneemt aan het landelijk regiocoördinatorenoverleg VWH. Deze kan met kennis van het programma Vrachtwagenheffing, het heffings- en monitoringsnetwerk en het relatienetwerk deze rol invullen. Het regioaanspreekpunt bij de provincie werkt hierbij nauw samen met de aanspreekpunten van de regionale onderdelen van RWS die eveneens vertegenwoordigd zullen zijn in het landelijk regiocoördinatorenoverleg VWH.

2.3. Aanspreekpunt VWH per RWS regio (7 regio's)

Iedere RWS regio laat zich vertegenwoordigen in het landelijk regiocoördinatorenoverleg VWH. Deze persoon is het aanspreekpunt VWH voor de betreffende RWS regio. Er zijn 7 regio's bij RWS. Het gebied van een RWS regio valt niet 1 op 1 met de provinciegrenzen.

De aanspreekpunten van de RWS regio's werken nauw samen met de regioaanspreekpunten van de provincies en zorgen voor deelname van RWS als wegbeheerder in de duidings- en adviesoverleggen.

2.4. Rijksaanspreekpunt VWH bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

Bij IenW wordt een rijksaanspreekpunt ingericht. Het rijksaanspreekpunt houdt samen met het rijksloket toezicht op de inrichting van het M&E proces. In aanloop naar de invoering van de vrachtwagenheffing, onderhouden het rijksaanspreekpunt en het rijksloket regelmatig contact met de regionale aanspreekpunten en ze zorgen

voor 'directe lijnen'. Na de invoering van de vrachtwagenheffing fungeert het als ingang voor aanpassingen van de wet en het in behandeling nemen van voorstellen tot aanpassing van het heffingsnetwerk. Dit aanspreekpunt is ook verantwoordelijk voor het organiseren van de landelijke regiocoördinatoren overleggen VWH. Dit in nauwe samenwerking en afstemming met het rijksloket VWH bij RWS. Het rijksaanspreekpunt is de schakel tussen het M&E proces en de publiekscommunicatie rondom VWH.

Er wordt nog duidelijk gemaakt waar de rol van rijksaanspreekpunt in de organisatie van IenW wordt belegd. Dit rijksaanspreekpunt moet ten minste 1,5 jaar voor invoering van de heffing operationeel zijn.

2.5. Rijksloket VWH bij Rijkswaterstaat (RWS)

Het rijksloket VWH wordt bij RWS belegd, naar verwachting bij een landelijk organisatieonderdeel als Verkeer- en Watermanagement (VWM) of Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL). Dit loket houdt samen met het rijksaanspreekpunt toezicht op de invoering van het M&E proces. Verder is het de eerste vraagbaak op het gebied van M&E voor de regioaanspreekpunten van zowel provincie als RWS, onderhoudt het contacten met de aanspreekpunten van de RWS regio's en fungeert het als schakelpunt tussen de verschillende betrokkenen als het om M&E gaat.

Uiterlijk 1,5 jaar voor de invoering van de heffing, wordt duidelijk waar de rol van rijksloket VWH in de RWS organisatie wordt belegd.

2.6. Rol van de aanspreekpunten in de M&E procedure:

2.6.1. Inrichting proces

In het jaar voorafgaand aan de invoering van de vrachtwagenheffing (dus vanaf medio 2025) is er overleg tussen het rijksaanspreekpunt, het rijksloket en de regionale aanspreekpunten van provincie en RWS regio nodig om de invoering zo goed mogelijk te kunnen begeleiden en eventuele onvoorziene zaken direct te kunnen adresseren. Ook wordt het hiermee mogelijk om informatie uit te wisselen.

Dit overleg zal worden ingebed in het bestaande landelijk regiocoördinatorenoverleg VWH en georganiseerd door het rijksloket en het rijksaanspreekpunt.

De regioaanspreekpunten bij de provincie zorgen ervoor dat voorafgaand aan de invoering vergaderdata van duidings- en adviesgremia voor (in ieder geval) het eerste jaar zijn vastgelegd, zodat bij onvoorziene zaken snel overlegd en gehandeld kan worden. Ook zorgen deze regioaanspreekpunten voor de benodigde mandatering van de bij de procedure betrokken gremia/personen om te kunnen besluiten over te nemen maatregelen. Verder organiseren zij de inrichting van het bestuurlijke beslisproces, inclusief de communicatie en de afstemming.

2.6.2. Testen monitoring en evaluatieproces

De regioaanspreekpunten bij de provincies en de RWS regio's zorgen voor kennisdeling binnen de eigen organisatie en met de wegbeheerders in de regio. Hiervoor wordt o.a. door RWS-WVL/NDW een testomgeving ingericht waarbij de beoogde rolhouders, duidings- en adviseringgroepen kunnen wennen aan het dashboard (3.2) en het te doorlopen proces.

2.6.3. Tijdens monitoring

Het regioaanspreekpunt bij de provincie zorgt ervoor dat het proces vanaf ontvangen van meetgegevens tot en met besluitvorming snel en zorgvuldig wordt doorlopen. Per stap wordt in hoofdstuk 3 verder uitgewerkt wat dat inhoudt.

2.6.4. Escalatie

In geval van geen overeenstemming tussen rijk en regio is escalatie naar de programmadirecteur Vrachtwagenheffing/directeur Wegen en Verkeersveiligheid bij het Ministerie van IenW en betrokken bestuurder mogelijk. Het rijksaanspreekpunt (IenW) en het betrokken regioaanspreekpunt bij de provincie bereiden dit voor. Indien er geen overeenstemming is, beslist de Minister van IenW.

Aanspreekpunten in het M&E proces	Organisatie	Rol bij inrichting	Rol tijdens M&E
Rijksaanspreekpunt VWH	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Toezicht/regie op inrichting M&E proces.	Ingang voor aanvragen aanpassingen heffingsnetwerk en wetgeving. Voorzitter landelijk regiocoördinatorenoverleg
Rijksloket VWH	Rijkswaterstaat (landelijk)	Assisteert rijksaanspreekpunt in regie op inrichting proces	Eerste vraagbaak voor aanspreekpunten Provincies en RWS tijdens M&E. Heeft landelijk overzicht lopende aanvragen. Zorgt voor afstemming tussen RWS en regio's.
Regio aanspreekpunt VWH	Provincies	Inrichting proces in regio. Zorgt voor kennisdeling in regio.	Verantwoordelijk voor doorlopen stappen analyse, duiden, beslissen en realiseren in M&E proces. Organiseert duidings- en adviesoverleggen. Eerste vraagbaak voor wegbeheerders in regio. Deelname in landelijk regiocoördinatorenoverleg.
Aanspreekpunt VWH RWS	Rijkswaterstaat (regio's)	Assisteert regioaanspreekpunt. Zorgt voor kennisdeling in RWS regio.	Deelname in duidings- en adviesoverleggen. Deelname in landelijk regiocoördinatorenoverleg.

Figuur 1: Aanspreekpunten in het M&E proces

3 De stappen van het M&E proces

3.1. Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft de stappen in het M&E proces te weten: meten, analyse en duiden, adviseren, beslissen en realiseren.

1. Monitoring <i>meten</i>	2. Evaluatie <i>analyseren en duiden</i>	3. Beleid <i>adviseren</i>	4. Besluiten <i>kiezen</i>	5. Implementatie <i>realiseren</i>
Hoe verandert de omvang van de voertuigstroom van vrachtwagens?	Wordt de gemeten verandering veroorzaakt door de vrachtwagenheffing?	Zijn maatregelen nodig en zo ja, welke stellen we voor?	Op basis van het advies wordt een besluit genomen.	De wegbeheerder neemt een maatregel of het heffingsnetwerk wordt aangepast.
				

Figuur 2: De stappen van het M&E proces

3.2. Meten

Om uitwijkgedrag op het vastgestelde monitoringsnetwerk te kunnen meten wordt gebruik gemaakt van detectielussen in de weg.³ Het monitoringsnetwerk omvat een combinatie van bestaande lussen en speciaal voor de vrachtwagenheffing gerealiseerde lussen. Het is de taak van NDW om te zorgen dat de lussen voor de start van de nulmeting op de juiste plaats liggen en dat de datakwaliteit van de nieuwe en bestaande tellussen voldoende is. Dit proces omvat inwinning van (nieuwe) lusdata, ontsluiting en beheer van de lusdata en toetsen op datakwaliteit. De gegevens zijn actueel en er is onderscheid in voertuigcategorie, waarmee personenauto van vrachtverkeer kan worden onderscheiden. Er wordt nog onderzocht of de data in een later stadium aangevuld kan worden met data uit On-Board Units.

Dashboard en monitoringsrapportage

De verkeersintensiteiten, zowel totaal als per voertuigcategorie, zijn weergegeven in een dashboard. Op dit dashboard is ook het verschil met een referentieperiode (de periode van nulmeting) te zien. Hiermee is inzichtelijk of sinds de invoering van de vrachtwagenheffing de intensiteit van vrachtverkeer in absolute zin is toegenomen, afgenomen of gelijk is gebleven op de trajecten waar door deze lussen wordt gemeten. Naast het dashboard worden toe- en afnames in vrachtwagenintensiteit periodiek gerapporteerd. NDW wordt voor beide verantwoordelijk. In deze monitoringsrapportage wordt vermeld of een verschil in verkeersintensiteit

³ Binnen de scope van Vrachtwagenheffing worden alleen intensiteiten per lengtecategorie gemeten door middel van detectielussen in de weg. Hoewel er voor de wegbeheerder duidelijk meerwaarde zit in het meenemen van gegevens over overbelading/overbelasting en gevaarlijke stoffen, vallen deze data niet binnen de scope van VWH en zijn deze ook niet meetbaar met de gekozen systemen.

statistisch significant is. Dit is input voor het duidingsproces (zie 3.3). Verschillen in vrachtwagenintensiteit voor en na invoering van de vrachtwagenheffing kunnen makkelijk uit het dashboard en de rapportage worden gehaald zodat er al een voorselectie is gemaakt voor verdere duiding.

De wegbeheerder kan het dashboard te allen tijde raadplegen en daarmee ook gebruiken voor eigen analyse. Op basis van deze analyse kan een wegbeheerder zelf tijdelijke maatregelen treffen, zonder dat de wegbeheerder op een monitoringsrapportage hoeft te wachten. Dit kan belangrijk zijn wanneer er acute verkeersveiligheidsproblemen dreigen te ontstaan. Het gebruik van het dashboard zal per wegbeheerder beperkt worden tot geautoriseerde medewerkers die door middel van een inlogcode toegang krijgen.

NDW zal in 2024 de regiocoördinatoren betrekken bij de inrichting van de monitoringsrapportages en het dashboard.

Kwaliteitsstandaard telpuntdata

De vanuit de telpunten aangeleverde data zal moeten voldoen aan de hoogste kwaliteitsstandaard, NDW Kwaliteit A, vanuit de SOW (Statement of Work) van NDW. Dit houdt onder andere in dat er per locatie maximaal 120 uur aaneengesloten geen intensiteiten mogen worden geleverd en dat er een maximale totaaluitval van 25% van het totaal aantal minuten per kalendermaand mag zijn. Ook zijn er eisen aan de maximale onnauwkeurigheid en onbetrouwbaarheid.

3.3. Analyseren en Duiden

Basis voor analyseren en duiden effecten

De monitoringsrapportage en het dashboard vormen het uitgangspunt voor de analyse en de duiding. Hiermee worden de veranderingen in aard en omvang, tussen voor- en na situatie duidelijk, op telpunt- en traject niveau.

De significantietoets uit de monitoringsrapportage geeft een overzicht van telpunten en trajecten waar de toename van het vrachtverkeer meer is dan op basis van toeval of autonome groei mag worden aangenomen. Mogelijke oorzaken van een (plotselinge) toename in de omvang van het vrachtverkeer:

- ontwikkelingen aan de vraagzijde, bijvoorbeeld een nieuw bedrijfsterrein;
- ontwikkelingen aan de aanbodkant, bijvoorbeeld een nieuwe ontsluitingsweg, grootschalige werkzaamheden of beperkingen bij vrachtvervoer via water;
- vrachtwagenheffing.

Duidings-team VWH

Per regio zal worden onderzocht wat, op plekken waar sprake is van een significante toename (of afname) van vrachtverkeer, hiervan de oorzaak is. Hiervoor zal het regioaanspreekpunt bij de provincie het overleg organiseren binnen de regio. Bij voorkeur zijn hierin provincie en de betrokken RWS regio('s) vertegenwoordigd en daarnaast NDW. Het is belangrijk om bij de duiding gebruik te maken van specifieke regionale kennis over de ontwikkelingen in de regionale logistiek en het goederenvervoer. Denk hierbij aan input uit regionale samenwerkingsverbanden en overleggen (bijv. Smartwayz en Regioregie). Vanuit NDW wordt het overleg gefaciliteerd (planning, verslaglegging). Er wordt naar gestreefd om de rapportages over de regio's te uniformeren. NDW biedt ook ondersteuning (inbreng uit monitoringsresultaten) bij het overleg. NDW zal ook uitleggen welke data beschikbaar is.

Input vanuit andere bronnen dan de monitoringsdata kan ook in het overleg van het duidingsteam VWH worden ingebracht. Denk hierbij aan kennis van collega's op de werkvloer, wegininspecteurs, wegverkeersleiders, politie, meldingen van burgers.

Planning

Er is afgesproken dat in ieder geval 3 jaar na de invoering van de vrachtwagenheffing gemonitord zal worden of er door de vrachtwagenheffing uitwijk optreedt. Een maand na het beëindigen van een meetperiode is de monitoringsrapportage gereed. De analyse en duiding op basis van de rapportage en het dashboard worden een maand later opgeleverd door de regio's. Dit leidt tot het volgende rapportage schema:

Einde inwinperiode data t.o.v. start vrachtwagenheffing	Monitoringsrapportage gereed	Duidingsrapportage gereed
1 maand (na invoering)	2 maanden na invoering	3 maanden na invoering
Na 3 maanden	4 maanden na invoering	5 maanden na invoering
Na 6 maanden	7 maanden na invoering	8 maanden na invoering
Na 12 maanden	13 maanden na invoering	14 maanden na invoering
Na 24 maanden	25 maanden na invoering	26 maanden na invoering
Na 36 maanden	37 maanden na invoering	38 maanden na invoering

Tegen het einde van de inwinperiode (na 3 jaar) wordt na overleg met de regio's door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten of langer monitoren noodzakelijk is.

Mochten er in een regio dusdanige (infrastructurele) ontwikkelingen zijn, die zich tussen het stramien van de rapportages na 13, 25 en 37 maanden voordoen, dan bestaat de mogelijkheid om een extra duiding-team VWH ronde, met ondersteuning en verslaglegging van de NDW, in te lassen.

3.4. Adviseren

Bij wegtrajecten waar uitwijk van vrachtverkeer optreedt en waar in de stap analyseren en duiden is vastgesteld dat dit komt door vrachtwagenheffing, wordt een advies opgesteld over eventueel te nemen maatregelen. De eerste vraag hierbij is of ingrijpen noodzakelijk is: wanneer vastgestelde uitwijk geen problemen veroorzaakt, kan geadviseerd worden om geen maatregelen te nemen. Dit is bijvoorbeeld het geval als er genoeg verkeersruimte is op het traject en er geen knelpunten zijn ten aanzien van leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu.

Het regioaanspreekpunt bij de provincie roept een ambtelijke werkgroep bijeen die tot taak heeft om te komen tot een adviesvoorstel aan een regionaal bestuurlijk overleg over wat te doen: niets doen, tijdelijke en/of permanente maatregelen nemen en/of een verzoek doen om betreffende wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

De ambtelijke werkgroep kan bestaan uit een vast kernteam waarin o.a. de provincie en de RWS regio('s) zitting hebben. Het kernteam wordt aangevuld met de wegbeheerders en met omgevingspartijen in de directe omgeving waar sprake is van toename van vrachtverkeer door invoering van de vrachtwagenheffing, bijvoorbeeld regio's, bedrijfsleven en politie/hulpdiensten.

De ambtelijke werkgroep heeft kennis van de lokaal-specifieke verkeerssituatie en het functioneren van het wegennet. Tevens is er kennis van de problematiek, de belangen en de ins en outs van kansrijke en uitvoerbare maatregelen. Indien gewenst kan het rijksaanspreekpunt meedenken bij het selecteren/nemen van maatregelen.

De invulling van de ambtelijke werkgroep is aan de regio zelf. In de praktijk zullen de werkgroepen voor duiden en adviseren vaak deels overlappend zijn.

Het regioaanspreekpunt bij de provincie richt het adviesproces in met daarin de overlegmomenten en de beoogde opleverdata van de adviesvoorstellen (indicatie: maximaal 2 maanden na beschikbaar komen van een monitoringsrapportage) en draagt zorg voor de afstemming met het rijksaanspreekpunt, met de reguliere regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteit waar de wegbeheerders aan tafel zitten, en met het team dat dat de duiding voor zijn rekening neemt.

Het adviesvoorstel moet in ieder geval bevatten:

- omvang en aard problematiek, urgentie en relatie met vrachtwagenheffing;
- voorgestelde maatregel(en), verantwoordelijke voor realisatie en implementatie, effect op leefbaarheid, verkeersveiligheid, milieu en doorstroming;
- aandachtspunten bij keuze voor maatregelen: draagvlak, kosten, stappen/procedures, actoren, doorlooptijd;
- effectevaluatie maatregel(en): actoren, aanpak en rapportagemoment.

3.5. Beslissen

Het regioaanspreekpunt bij de provincie legt het adviesvoorstel van de ambtelijke werkgroep ter besluitvorming voor aan een regionaal bestuurlijk beslisgremium.

Voor veel (tijdelijke) maatregelen ligt de beslissingsbevoegdheid bij de wegbeheerder die voor de uitvoering aan de lat staat. Dit geldt niet zonder meer voor andere, meer regio overstijgende maatregelen. Daarom kan het praktisch zijn om het adviesvoorstel in te brengen in een regulier regionaal bestuurlijk mobiliteitsoverleg waar de wegbeheerders aan tafel zitten.

Het regionaal bestuurlijk overleg kan besluiten om aan het rijksaanspreekpunt bij IenW een verzoek te doen tot het wijzigen van het heffingsnetwerk. Dit verzoek, voorzien van een onderbouwing, wordt ingediend door de portefeuillehouder mobiliteit in het bestuurlijk overleg.

Het regioaanspreekpunt bij de provincie organiseert voorafgaand aan de start van de heffing de inrichting van het beslisproces, inclusief de communicatie en de afstemming.

Het regioaanspreekpunt, in afstemming met de relevante wegbeheerder(s), geeft een aanvraag tot aanpassing van het heffingsnetwerk door aan het rijksaanspreekpunt. Zowel de lokale/regionale wegbeheerders als het rijksloket vrachtwagenheffing worden geïnformeerd. Het rijksloket houdt een totaaloverzicht bij aanvragen voor aanpassingen aan het heffingsnetwerk.

De aanvraag dient door middel van een bestuurlijk besluit van de betreffende wegbeheerder te zijn afgedekt. Voor een gemeente is dat een Collegebesluit dan wel

een besluit door een wethouder met bestuurlijke mandatering. Voor de Provincie een besluit van Provinciale staten of een gemandateerde bestuurder. Voor RWS is dat een besluit van de HID van de betreffende regio of een gemandateerd bestuurder.

3.6. Realiseren

De realisatie van maatregelen om de effecten van uitwijkverkeer bij VWH te mitigeren wordt door de betreffende wegbeheerder waar de uitwijk optreedt uitgevoerd, in afstemming met aanliggende wegbeheerders en indien aan de orde in samenhang met maatregelen op andere delen van het regionale netwerk.

De wegbeheerders moeten zich bewust zijn dat in geval van spoed er snel maatregelen genomen moeten kunnen worden. Advies aan wegbeheerders is om na te denken met welke procedure dit geborgd kan worden. De inrichting van deze procedures valt buiten de scope van dit plan van aanpak.

Als besloten wordt het heffingsnetwerk te wijzigen, zal de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd moeten worden. Hiervoor zullen normaal gesproken de reguliere wettelijke/juridische procedures gevolgd moeten worden. In spoedeisende gevallen met betrekking tot de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving is een wijziging via een ministeriële regeling mogelijk (zie 4.2).

3.6.1. *Het reguliere wetgevingsproces*

Er zijn veel zaken die kunnen beïnvloeden hoelang het duurt om een wet te wijzigen. In het onderstaande schema is aangegeven welke stappen er allemaal genomen moeten worden en hoelang deze stappen gemiddeld duren. Uiteindelijk duurt een wetswijziging gemiddeld 2 jaar vanaf de consultatiefase. Hierbij is de voorbereiding van de wet nog niet meegerekend.

Wat	Duur
Vorbereiding wet	Verschilt sterk; circa half jaar
Consultaties en toetsen wetgeving	Minimaal 3-4 maanden
Voorportaal, onderraden en ministerraad	Min. 10 weken
Raad van State	3-4 maanden
Tweede Kamer	4 tot 6 maanden
Eerste Kamer	2 tot 4 maanden
Bekendmaking in het Staatsblad	Min. 4 weken
Totale doorlooptijd	Ongeveer 2 jaar

4 Bij spoed: tijdelijke noodmaatregelen en/of de spoedprocedure

Mochten er na de invoering van de vrachtwagenheffing onverhoopt acute problemen ontstaan, dan kan het proces van Duiden, Adviseren en Beslissen op basis van monitoringsgegevens te veel tijd kosten. Ook kunnen er problemen ontstaan die niet uit een verandering van de vrachtwagenintensiteiten blijken. Als dit het geval is, kunnen er tijdelijke noodmaatregelen (4.1) worden genomen.

Wanneer uit het proces van Duiden, Adviseren en Beslissen, onder andere op basis van monitoringsgegevens, blijkt dat er ergens onverhoopt negatieve effecten optreden, kan er een spoedprocedure (4.2) worden gestart.

4.1. Tijdelijke noodmaatregelen

Na invoering van de vrachtwagenheffing kan, al voordat meetgegevens beschikbaar zijn, op een bepaald traject onverhoopt een acute probleemsituatie ontstaan. Als de spoedeisendheid dusdanig is, kan het wenselijk zijn dat de wegbeheerder per direct een tijdelijke noodmaatregel neemt. Het inzetten van maatregelen is gebonden aan regelgeving. De regionale en lokale wegbeheerders beschikken over specifieke expertise om de maatregelen op een adequate manier binnen deze regelgeving te verankeren.

Door de spoedeisende aard van de situatie, is voor bepaalde noodmaatregelen geen verkeersbesluit vereist. Deze maatregelen mogen maximaal vier maanden duren. Dit staat vastgelegd in art. 34 e.v. Besluit administratiefrechtelijke bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).⁴ Om te beginnen kunnen bepaalde verkeersborden geplaatst of verwijderd worden. In artikel 12 van het BABW staat toegelicht welke verkeersborden dit zijn. Bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod of een snelheidsverlaging. Daarnaast gaat het om maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer.

Als een noodmaatregel wordt overwogen, wordt het rijksloket hierover geïnformeerd. Als gewenst kan deze ook meedenken bij het selecteren/nemen van maatregelen.

De realisatie van de tijdelijke noodmaatregelen kan parallel lopen aan de spoedprocedure. Immers, het uiteindelijke doel is om tot een snelle structurele oplossing voor het ontstane probleem te komen.

4.1.1. Tijdelijk probleem of vervolgstappen

In de eerste maanden na livegang kan er sprake zijn van het vinden van een nieuwe balans. Het zou kunnen dat chauffeurs andere routes gaan uitproberen om de heffing te vermijden, maar er later achter komen dat deze route resulteert in veel tijdverlies. Vervolgens keren ze mogelijk terug naar bestaande routes over het

⁴ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2023-01-01#HoofdstukII>

heffingsplichtige netwerk.⁵ Als uit de meetgegevens blijkt dat de problemen met uitwijkend verkeer hierdoor verminderen of verdwijnen, kunnen de maatregelen al eerder opgeheven worden.

4.1.2. *Kansrijke maatregelen*

In samenspraak met vertegenwoordigers van provincies, gemeenten en Rijk is een aantal kansrijke tijdelijke maatregelen geïnventariseerd en vastgelegd in een rapport⁶. Vervolgens zijn de maatregelen beoordeeld op effectiviteit en haalbaarheid. Op basis daarvan zijn 8 maatregelen als kansrijk beoordeeld. In bijlage 1 staat in een tabel wat deze kansrijke maatregelen zijn.

Een van de maatregelen wordt al vóór de invoering van de vrachtwagenheffing uitgevoerd: het geven van een algemene voorlichting voor bedrijven met een toelichting hoe het heffingsnetwerk tot stand is gekomen, wat de negatieve effecten van uitwijkgedrag zijn (kosten / baten en de negatieve effecten op de leefbaarheid en veiligheid). Dit kan leiden tot een positieve houding tegenover vrachtwagenheffing en daarmee ook een beter opvolgedrag. Wellicht is een samenwerking mogelijk met landelijke brancheverenigingen als Evofenedex, TLN en VERN. Het Rijk neemt deze voorlichting mee in de publiekscommunicatie in aanloop naar de invoering van de vrachtwagenheffing. Het rijksaanspreekpunt en het rijksloket worden hierbij betrokken. Daarnaast kunnen regionale wegbeheerders voorlichtingen geven aan transporteurs en bedrijvengebieden waarmee zij in contact staan.

4.2. **De spoedprocedure**

Voor minimaal de eerste 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing zal de uitwijk gemonitord worden. In deze periode is het in spoedeisende gevallen mogelijk om op basis van monitoringsrapportages een spoedprocedure te volgen.

Het gaat hierbij om gevallen waarbij blijkt dat er als gevolg van de vrachtwagenheffing zodanige uitwijk van vrachtverkeer plaatsvindt naar wegen waarop geen vrachtwagenheffing wordt geheven, dat de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving in het geding komt. In dergelijke gevallen kunnen maatregelen genomen worden om de ontstane ongewenste situatie zo snel mogelijk op te lossen.

De spoedregeling kan dus niet voor alle willekeurige gevallen worden toegepast. Het is inmiddels vastgesteld dat er een vrachtwagenheffing ingevoerd zal worden. Daarom zal er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals een nieuw bedrijventerrein of woningbouw, ook rekening gehouden moeten worden met de mogelijke gevolgen van de vrachtwagenheffing. Dit betekent dat dergelijke gevallen niet als "spoedeisend" gezien zullen worden.

Het initiatief tot het starten van de spoedprocedure ligt bij de regio. De spoedprocedure biedt ruimte om vooruitlopend op een wetswijziging, een wegtraject al op te nemen in het heffingsnetwerk door middel van een ministeriële regeling. Op dezelfde manier kan het tarief op bepaalde wegtrajecten ook geschrapt worden uit

⁵ Rapport MuConsult (2019):

<https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/rapporten/2020/06/29/monitoring-en-evaluatie-uitwijkverkeer-agv-vrachtwagenheffing>

⁶Rapport Sweco (2022):

<https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/rapporten/2022/11/07/onderzoeksrapport-sweco-maatregelen-uitwijk-vrachtwagenheffing>

het heffingsnetwerk. Hierbij is een rol van het Ministerie van IenW noodzakelijk. Daarnaast kan de regio (eventueel vooruitlopend op de opname van een wegvak) een andere (tijdelijke) maatregel treffen.

Gedurende deze procedure is het streven het traject van analyse en duiden, adviseren en beslissen versneld te doorlopen in door de regio aangewezen gremia.

4.2.1. Wijziging heffingsnetwerk via een spoedregeling

In de Wet vrachtwagenheffing is een spoedregeling⁷ opgenomen die het mogelijk maakt om in spoedeisende gevallen door middel van een ministeriële regeling wegen toe te voegen aan of te schrappen uit de bijlage bij de wet waarin de wegen zijn aangewezen waar de vrachtwagenheffing wordt geheven. Als een ministeriële regeling gewenst is, wordt de voorbereiding daarvan zo spoedig mogelijk gestart om zo snel mogelijk een oplossing op maat te kunnen bieden.

Een wijziging van het heffingsnetwerk door een ministeriële regeling heeft een tijdelijk karakter. Zo snel mogelijk na het vaststellen van een ministeriële regeling, moet een wetsvoorstel worden ingediend bij de Tweede Kamer tot aanpassing van de bijlage van de wet. Als het voorstel door de regering echter wordt ingetrokken of de Tweede of Eerste Kamer besluit om het voorstel niet aan te nemen, dan wordt de Ministeriële Regeling ingetrokken.

4.2.2. Spoedregeling

Vanwege een spoedeisende situatie is het streven dat vanaf het moment dat een verzoek tot wijziging van het heffingsnetwerk binnenkomt bij het rijksaanspreekpunt, de rest van de procedure binnen 4 maanden is afgerond. Dit is een stuk sneller dan de basisprocedure die een regulier wetgevingstraject volgt en naar verwachting een paar jaar in beslag neemt. In de spoedprocedure worden de volgende stappen doorlopen:

A. Meten, analyseren en duiden, adviseren en beslissen

De regionale wegbeheerder (veelal de provincie) zal de stappen van het M&E proces die in hoofdstuk 3 beschreven staan, doorlopen. In een normale situatie, is de verwachting dat de analyse en duiding van de monitoringsgegevens na 3 maanden gereed zijn. Het is voorstelbaar dat dit proces sneller doorlopen kan worden in spoedeisende gevallen.

Het regioaanspreekpunt stemt het advies over het wijzigen van het heffingsnetwerk (in combinatie met de aanvraag tot wijziging) af met de relevante wegbeheerder(s) en het rijksloket. Vervolgens geeft het regioaanspreekpunt het advies door aan het rijksaanspreekpunt vrachtwagenheffing. De aanvraag moet met een bestuurlijk besluit van de betreffende wegbeheerder zijn afgedekt.

B. Rijksaanspreekpunt stelt besluit op

Het rijksaanspreekpunt neemt het advies in ontvangst en stemt daarover ambtelijk af met de wegbeheerder. Vervolgens stelt het rijksaanspreekpunt een besluit op over het traject/de trajecten waarvan de regio wenst dat deze worden opgenomen in het heffingsnetwerk, en legt dit voor aan de Minister van IenW voor wijziging.

C. De Minister neemt een besluit

Op grond van het regionaal advies/verzoek, neemt de Minister een besluit en informeert het regioaanspreekpunt. Wanneer de minister besluit dat de

⁷ Dit staat vastgelegd in artikel 33 van de wet vrachtwagenheffing

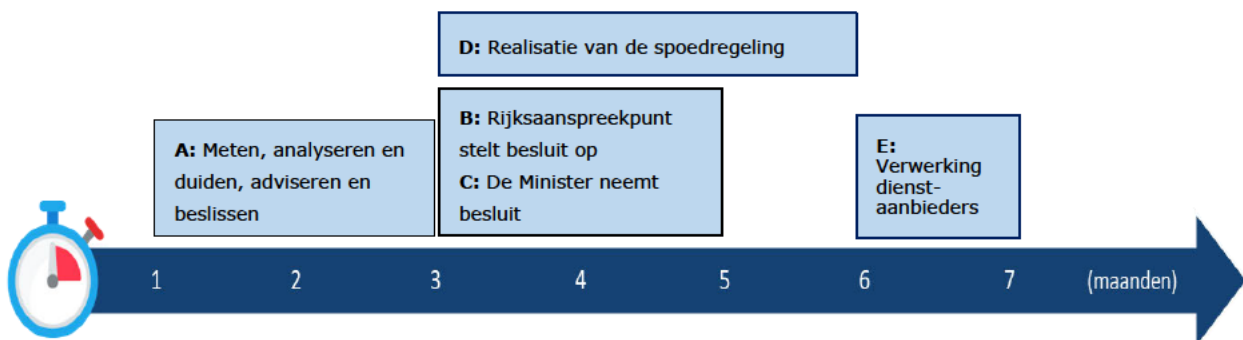
spoedeisendheid m.b.t. de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving dermate hoog is, zal een ministeriële regeling worden vastgesteld. Deze regeling moet vervolgens gepubliceerd worden in de Staatscourant. Wanneer de minister besluit niet mee te gaan met het verzoek van het regioaanspreekpunt, ontvangt de wegbeheerder een brief dat een wijziging van het heffingsplichtige netwerk (voorlopig) niet een de orde is. In dat geval worden stap 3 en 4 niet doorlopen.

D. Realisatie van de spoedregeling

De RDW vraagt een mutatieverzoek aan in het Nationaal Wegenbestand (NWB). Na verwerking bij het NWB wordt het bestand door NDW aan RDW geleverd. Dit bestand wordt vervolgens door RDW verwerkt in de tolcontextgegevens voor de systemen van de dienst-aanbieders⁸.

E. Verwerking door dienst-aanbieders

De dienst-aanbieders van de vrachtwagenheffing verwerken deze gegevens voor de correcte werking van de On-Board Units (OBU's)⁸.



Figuur 3: Schatting van de doorlooptijden van de spoedprocedure

4.2.3. Versnelling van de spoedregeling

Zoals gezegd, is voor stap A de verwachte doorlooptijd in een normale situatie 3 maanden. Het is aannemelijk dat in een spoedeisende situatie, dit proces een stuk sneller doorlopen zal worden.

Verder staat in de wet dat uiterlijk 8 weken na de plaatsing in de Staatscourant, de ministeriële regeling in werking treedt. Na afronding van stap C zijn er dus nog 8 weken om stap D en E, het technisch doorvoeren van de wijziging, af te ronden. Om dit mogelijk te maken, kan al met stap D worden begonnen, wanneer een verzoek tot wijziging van het heffingsnetwerk binnen komt (zie bovenstaand diagram). Verder is het streven om stap B en C binnen 2 maanden af te ronden.

Er zal verder naar gestreefd worden om het proces van de spoedprocedure te versnellen, zodat deze een kortere doorlooptijd heeft. Zoals gezegd kan in geval van spoed naar verwachting de eerste stap sneller doorlopen worden. Verder zou het bijvoorbeeld kunnen dat bepaalde stappen al doorlopen worden voordat eerdere stappen zijn afgerond. Het rijksaanspreekpunt maakt van tevoren een format voor de aanvraag van een wijziging van het heffingsnetwerk.

⁸ Uitleg in bijlage 2.

5 Overleggen in het M&E proces

5.1. Regionale duidings- en adviesteams M&E

De invulling van de teams is aan de regio zelf. In de praktijk zullen de werkgroepen voor duiden en adviseren vaak deels overlappend zijn.

5.1.1. Regionale duidingsteams M&E (zie ook 3.3)

Het regionale duidingsteam onderzoekt wat de oorzaak is van een significante toename (of afname) op bepaalde plekken. Het regioaanspreekpunt bij de provincie organiseert dit overleg binnen de regio. Bij voorkeur zijn provincie en de betrokken RWS regio(s) hierin vertegenwoordigd. NDW is in ieder geval aanwezig. Wanneer aanvullende lokale kennis nodig, kunnen ook relevante lokale wegbeheerders aansluiten bij het duidingsteam. Het is belangrijk om bij de duiding gebruik te maken van specifieke regionale kennis over de ontwikkelingen in de regionale logistiek en het goederenvervoer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inbreng vanuit regionale samenwerkingsverbanden en overleggen als Regioregie. De NDW zal voor dit overleg een faciliterende (planning, verslaglegging) en ondersteunende (inbreng uit monitoringsresultaten) rol hebben en streven naar uniformering van de duidingsrapportages over de regio's heen.

Input vanuit andere bronnen dan de objectieve data kan ook in het overleg van het duidingsteam VWH worden ingebracht. Denk hierbij aan kennis van collega's op de werkvloer, weginspecteurs, wegverkeersleiders, politie, meldingen van burgers.

5.1.2. Regionaal adviesteam M&E (zie ook 3.4)

Dit is een ambtelijke werkgroep die een adviesvoorstel maakt voor een regionaal bestuurlijk overleg over wat te doen: niets doen, tijdelijke en/of permanente maatregelen nemen en/of een verzoek doen om betreffende wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

De ambtelijke werkgroep kan bestaan uit een vast kernteam waarin o.a. de provincie en de regionale dienst van Rijkswaterstaat zitting hebben. Het kernteam wordt aangevuld met de wegbeheerders en met omgevingspartijen in de directe omgeving waar sprake is van toename van vrachtverkeer door invoering van de vrachtwagenheffing, bijvoorbeeld regio's, bedrijfsleven en politie/hulpdiensten.

De ambtelijke werkgroep heeft kennis van de lokaal-specifieke verkeerssituatie en het functioneren van het wegennet. Tevens is er kennis van de problematiek, de belangen en de ins en outs van kansrijke en uitvoerbare maatregelen. Indien gewenst kan het rijksaanspreekpunt meedenken bij het selecteren/nemen van maatregelen.

5.2. Het landelijk regiocoördinatorenoverleg vrachtwagenheffing

In de jaren in aanloop naar de invoering van de vrachtwagenheffing, vindt minstens 3 x per jaar een landelijk regiocoördinatorenoverleg vrachtwagenheffing plaats o.l.v. het Ministerie van IenW en RWS. Hierin worden de ontwikkelingen rondom de vrachtwagenheffing besproken en input gegeven met betrekking tot de regionale

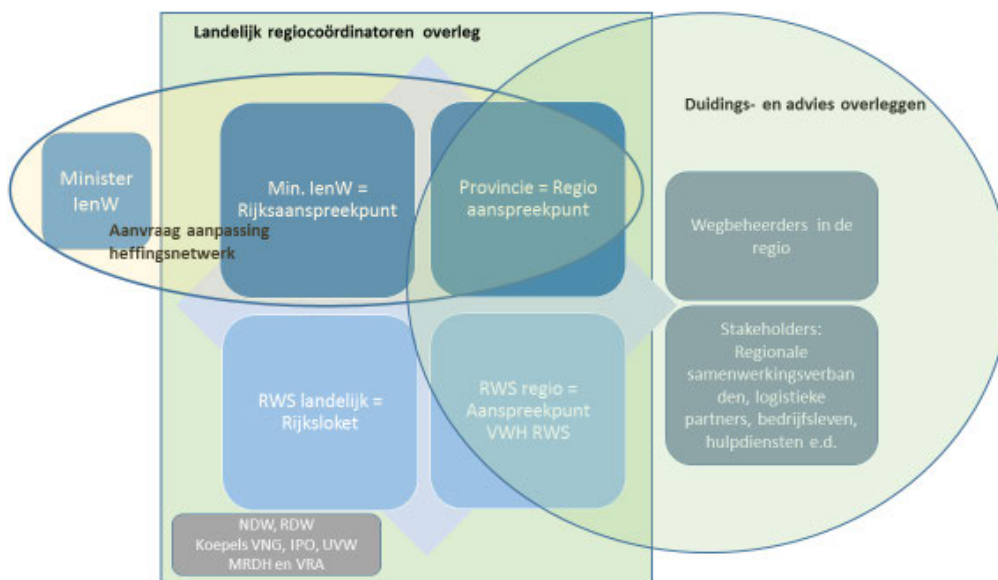
vraagstukken. Deze groep is ook actief betrokken bij de totstandkoming van het heffings- en het monitoringsnetwerk.

In het regiocoördinatorenoverleg zijn de volgende groepen vertegenwoordigd:

- Koepels (IPO, VNG en UvW)
- Provincies
- Rijkswaterstaat (regio's, WVL, VWM)
- NDW
- RDW
- Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH)

In dit overleg wordt in de komende jaren tot de invoering van de heffing de voortgang van de implementatie gemonitord.

Na invoering van de heffing (juli 2026) wordt dit overleg als platform gebruikt om ervaringen en kennis te delen. De deelnemers zijn de regioaanspreekpunten VWH van de provincie en de regioaanspreekpunten van de RWS regio's en daarnaast de koepels, VRA en MRDH, de M&E experts vanuit NDW en WVL en RDW.



Figuur 4: Aanspreekpunten en overleggen

5.3. Het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB)

Het Landelijk Verkeersmanagement Beraad is een landelijk platform waar door veel Nederlandse wegbeheerders wordt overlegd over vraagstukken op het brede terrein van (weg)verkeersmanagement. Het LVMB concentreert zich op vraagstukken op het strategische en tactische niveau en formuleert randvoorwaarden voor de uitvoering. Het LVMB beschikt over regio-overstijgende kennis.

Na de invoering van de vrachtwagenheffing, worden in het LVMB ontwikkelingen gedeeld rondom de werking van de vrachtwagenheffing in de praktijk. Ook kan uitwisseling plaatsvinden van ervaringen met de inzet van maatregelen in geval van uitwijk in een bepaalde regio. Het LVMB kan ook een rol spelen in de ondersteuning

van wegbeheerders, bijvoorbeeld door de uitwerking van het proces om te komen tot effectieve maatregelen.

6 Afspraken en aanbevelingen

Uit dit plan van aanpak volgt een aantal afspraken die in ieder geval geïmplementeerd zullen worden en een aantal aanbevelingen. In 6.1 staan de concrete afspraken die in dit plan van aanpak zijn gemaakt. In 6.2 staan aanbevelingen voor de regio om het M&E proces zo goed mogelijk in te richten en overige aanbevelingen.

6.1. Implementatie afspraken en aanbevelingen

6.1.1. Implementatie afspraken

Bij de uit te voeren afspraken ligt een grote verantwoordelijkheid bij de rijks- en regioaanspreekpunten. Zo zien zij in de voorbereiding toe op de inrichting van het M&E proces.

In onderstaande tabel staan de afspraken met daarbij de planning wanneer ze uitgevoerd worden in aanloop naar en na de invoering van de vrachtwagenheffing:

Wanneer	Afspraak	Trekker
Q3 2024	NDW bespreekt met de regio de inrichting van de monitoringsrapportages en het faciliteren van het duidingsproces.	NDW
Q3 2024	Aanleveren standaardpresentatie vrachtwagenheffing en M&E.	Ministerie van IenW
Q4 2024 t/m Q2 2025	Bouwen dashboard met input van de regio's.	NDW
Q1 2025	Benoemen rijksaanspreekpunt, rijksloket, regioaanspreekpunt bij de Provincies en aanspreekpunten RWS.	Rijksaanspreekpunt & rijksloket
Q1 2025	Inregelen regiocoördinatorenoverleggen	Rijksaanspreekpunt & rijksloket
Q1 2025 t/m Q4 2025	Inregelen regioproces, duidings- en adviesteams, aanscherping intern proces. Plannen overlegmomenten duidings- en adviesteams. Inrichten bestuurlijke beslisproces, inclusief de communicatie en de afstemming.	Regioaanspreekpunt per provincie
1 juli 2025	Mijlpaal: Start nulmeting.	
Q3 2025 t/m 2026 Q1	Testen M&E proces met wegbeheerders en instructie dashboard.	NDW/RWS WVL
1 juli 2026	Mijlpaal: Livegang vrachtwagenheffing en start M&E proces.	
Q3 2026	Eerste duidingsoverleg.	Regionale duidingsteams
Q1 2027	Evaluatie werking inrichting proces M&E en eventueel bijstellen.	Rijksaanspreekpunt
Q1 2029	Vorbereiden besluit Min IenW over continueren M&E proces VWH.	Rijksaanspreekpunt

6.1.2. Aanbevelingen inrichting M&E proces

- Vergaderdata van overleggen voor de eerste maanden na de invoering van de vrachtwagenheffing inplannen, voorafgaand aan de invoering van de heffing.
- Al voor het verschijnen van de rapportages, kan een eerste analyse en duiding plaatsvinden op basis van het dashboard of eigen tellingen.
- Wegbeheerders wordt geadviseerd om van tevoren al na te denken over een procedure om in geval van spoed zo snel mogelijk maatregelen te kunnen nemen.
- Zorgen voor voldoende mandatering voor eventueel te nemen maatregelen en dat wegbeheerders en bestuurders gemakkelijk met elkaar in contact kunnen komen. Bij tijdelijke maatregelen denken aan een mandaat van bijvoorbeeld de gemeenteraad om snel besluiten te nemen, met verantwoording achteraf.
- Geef voorafgaand aan de vrachtwagenheffing voorlichtingen aan transporteurs en bedrijvengebieden over de heffing. Geef hierbij ook een toelichting over hoe het heffingsnetwerk tot stand is gekomen en wat de negatieve effecten van uitwijkgedrag zijn (kosten / baten en de negatieve effecten op de leefbaarheid en veiligheid).

6.1.2. Overige aanbevelingen (buiten scope plan van aanpak)

- De mogelijkheden tot handhaving door politie vroegtijdig aanvragen bij het Openbaar Ministerie in geval van situaties waar men mogelijk problemen verwacht.
- Vooraf inventariseren van ongewenste situaties en deze opnemen in een regionaal regelscenario. Zo kunnen wegbeheerders gezamenlijk snel ingrijpen conform dit scenario.
- Contact leggen met bedrijven in gebieden waarvan goederenstromen mogelijk via het heffingsnetwerk of uitwijkroutes zullen lopen. Zo kunnen eventuele ongewenste routes besproken worden.
- Bij enkele wegen op het onderliggend wegennet waar het op voorhand niet ondenkbaar wordt geacht dat er uitwijk optreedt, kan het helpen om omwonenden te attenderen op het zorgvuldig doorlopen verkeerskundig proces. Ook kunnen de maatregelen die mogelijk zijn om – desgewenst per direct – de verkeersafwikkeling in goede banen te leiden uitgelegd worden. Dit vraagt lokaal openheid en communicatief maatwerk.
- Zorg ervoor dat bij nieuwe planontwikkelingen bekend is dat de vrachtwagenheffing is/wordt ingevoerd en dat hier rekening mee wordt gehouden in verband met mogelijke gevolgen voor uitwijkverkeer. De vrachtwagenheffing is inmiddels een bestaande wet, dus moet er in nieuwe planontwikkelingen (aanleg nieuwe wegen, wijken e.d.) voortaan rekening mee gehouden worden.

7 Bijlage 1: kansrijke maatregelen

In een onderzoeksrapport van Sweco⁹ zijn in factsheets verschillende maatregelen uitgewerkt en beoordeeld op effectiviteit en haalbaarheid. De maatregelen die als kansrijk en zeer kansrijk zijn beoordeeld zijn in onderstaande tabel weergegeven. De maatregelen zijn gesorteerd op basis van de scores (de hoogste score eerst).

Maatregel	Criteria					
	Verwacht effect	Neveneffecten	Implementatiesnelheid	Kosten	Afstemming	Kansrijkheid
Algemene voorlichting bedrijven	+	+	++	++	++	Zeer kansrijk
Afstemming met specifiek bedrijf	0/+	0	++	+	++	Zeer kansrijk
Uitbreiding heffingsnetwerk	++	+/0	0	+	+	Zeer kansrijk
Verkeersregelaar	++	0	++	+/-	+	Zeer kansrijk
Tijdelijk verbod vrachtverkeer	++	-	0	+	-	Kansrijk
Verbod vrachtverkeer	++	-	0	+	-	Kansrijk
Informatieverstrekking met tekstkar	+	0	++	-	+	Kansrijk
Prioritering vrachtverkeer bij VRI's	+	0	++	+	+	Kansrijk

Deze tabel is gebaseerd op tabel 3 uit het Sweco-rapport, maar in afstemming met Sweco is geconcludeerd dat er in die versie enkele scores fout weergegeven waren. In bovenstaande tabel en in de factsheets van Sweco, staan de goede scores.

⁹ <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/rapporten/2022/11/07/onderzoeksrapport-sweco-maatregelen-uitwijk-vrachtwagenheffing>

8 Bijlage 2: begrippen/afkortingenlijst

8.1. Begrippen

Dashboard:

Real time inzicht per meetpunt. Confronteert actuele data met de nulmeting.

Duidingsrapportage:

Rapportage die, onderbouwd en per regio, aangeeft of en welke maatregelen worden voorgesteld op basis van de in de monitoringsrapportage en het dashboard gevonden significante afwijkingen in toegenomen vrachtwagenintensiteiten op telpunten en/of trajecten.

Monitoringsrapportage:

Eerste rapportage van de NDW. Hierin is in ieder geval opgenomen: samenvatting van de resultaten van de voorgaande meetperiode (op basis van de tellingen en weergave in het dashboard), toets op significantie, weergave in overzichten, tabellen en grafieken, gestructureerd per regio. Er wordt niet alleen gekeken naar de individuele telpunten. Zo worden ook trajecten binnen of tussen regio's onderscheiden.

Nulmeting

Meting van vrachtverkeer in het jaar voorafgaand aan invoering van Vrachtwagenheffing. Wordt ook wel voormetingsperiode genoemd. Deze periode van nulmeting is de referentieperiode. Hiermee is inzichtelijk of sinds invoering Vrachtwagenheffing de intensiteit van vrachtverkeer in absolute zin is toegenomen, afgenomen of gelijk is gebleven op de trajecten waar door deze lussen wordt gemeten.

Dienstaanbieders en On-Board Units

Voor de vrachtwagenheffing zal worden gewerkt met boordapparatuur (On-Board Units) in een vrachtwagen die met behulp van een satellitnavigatiesysteem (dat wil zeggen plaatsbepaling per satelliet) registreert hoeveel kilometers een vrachtwagen op welke wegen rijdt. Er moet een contract afgesloten worden met diensaanbieders. Deze zullen zorgen voor registratie, inning en afdracht van de vrachtwagenheffing.

Uitwijkverkeer:

Heffingsplichtige vrachtwagens vermijden wegen waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen over heffingsvrije wegen.

8.2. Afkortingen

- BO MIRT: Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
- HID: Hoofdingenieur-Directeur
- IPO: Interprovinciaal Overleg
- LVMB: Landelijk Verkeersmanagement Beraad
- Ministerie van IenW: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- NDW: Nationaal Dataportaal Wegverkeer
- NWB: Nationaal Wegenbestand

- MRDH: Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- RDW: Dienst Wegverkeer
- RWS: Rijkswaterstaat
- RWS Regio: De 7 regionale organisatieonderdelen bij RWS, ook wel regio's genoemd zijn: RWS Noord Nederland (RWS NN), RWS Oost Nederland (RWS ON), RWS Zuid Nederland (RWS ZN), Rijkswaterstaat Midden Nederland (RWS MN), RWS West Nederland Noord (RWS WNN), RWS West Nederland Zuid (WNZ), RWS Zee en Delta (RWS ZD).
- RWS VWM: Verkeer- en Watermanagement, een landelijk opererend organisatieonderdeel.
- RWS WVL: Water, Verkeer en Leefomgeving, een landelijk opererend organisatieonderdeel.
- SOW: Statement of Work van NDW
- UvW: Unie van Waterschappen
- VNG: Vereniging Nederlandse Gemeenten
- VRA: Vervoerregio Amsterdam
- VWH: Vrachtwagenheffing
- WVL: Water, Verkeer en Leefomgeving, een landelijk opererend organisatieonderdeel.