

Kansrijke (tijdelijke) maatregelen bij uitwijk

Vrachtwagenheffing



Verantwoording

Titel: Kansrijke (tijdelijke) maatregelen bij uitwijk
Projectnummer: 51007374
Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Referentienummer: 31174103
Versie: D4

Datum: 16-09-2022

Auteur: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]

Gecontroleerd door: [REDACTED]
Paraaf gecontroleerd: [REDACTED]

Vrijgegeven door: [REDACTED]
Paraaf vrijgegeven: [REDACTED]

Inhoudsopgave

0	Samenvatting.....	4
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
1.3	Leeswijzer.....	5
2	Procesbeschrijving	6
2.1	Inventarisatie maatregelen	6
2.2	Kansrijke (tijdelijke) maatregelen	6
2.3	Rapportage.....	7
3	Resultaatbeschrijving	8
3.1	Inventarisatie maatregelen	8
3.2	Kansrijke (tijdelijke) maatregelen	10
4	Implementatie kansrijke (tijdelijke) maatregelen	11
5	Conclusies	13

0 Samenvatting

Het ministerie van IenW werkt aan de invoering van de Vrachtwagenheffing. In een intensief proces is het heffingsnetwerk zorgvuldig met behulp van modellen en regionale expertise tot stand gekomen. De Programmadirectie Vrachtwagenheffing (IenW) voert alvast een inventarisatie uit van mogelijke maatregelen om onverhoopt optredend uitwijkend vrachtverkeer, als gevolg van de vrachtwagenheffing, tegen te gaan. Conform afspraken tussen IenW en de regionale overheden op het BO Mobiliteit (februari 2021) wordt voorafgaand aan de invoering van de vrachtwagenheffing onderzocht welke (tijdelijke) maatregelen kunnen worden ingezet indien uitwijk optreedt en wat de rol van Rijk en regio daarbij kan zijn. Sweco is gevraagd om hierbij te ondersteunen.

Samen met een werkgroep van enkele vertegenwoordigers van gemeenten, provincies en Rijk is een enquête opgesteld om te inventariseren welke wensen en ideeën er in de regio zijn, om in te kunnen grijpen als uitwijkend vrachtverkeer met negatieve effecten op onderliggend wegennet optreedt. Op deze enquête hebben 120 vertegenwoordigers van het Rijk, provincies en gemeenten uit heel Nederland gereageerd. Het resultaat van de inventarisatie is opgenomen in de onderliggende rapportage.

Uit de enquête is een lijst van maatregelen ontstaan. Deze maatregelen zijn hierna uitgewerkt door een toelichting te geven op de implementatie met daarbij de voor- en nadelen. Ook zijn de maatregelen beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader, waarin effectiviteit (effecten) en haalbaarheid (kosten, draagvlak) centraal staan. Hieruit volgen 8 maatregelen die als kansrijk of zeer kansrijk zijn beoordeeld. Naast de uitwerking van de maatregelen is een doorkijk gegeven naar de fase van monitoring en evaluatie en hoe het proces van implementatie van (tijdelijke) maatregelen hierin past.

Voor de uitwerking van de kansrijke maatregelen is gekozen voor 'factsheets'. Dat is een beknopte beschrijving van de maatregelen op één pagina, met daarbij de scores op de haalbaarheid en effectiviteit.

Ook is een processchema opgesteld als hulpmiddel voor de regionale werkgroepen om aan de hand van een aantal vragen te komen tot een type maatregel dat ingezet kan worden. De factsheets en het processchema zijn als bijlagen van dit rapport opgenomen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is opgenomen dat, in navolging van omringende landen, zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het betreft een heffing voor vrachtwagens waarbij houders van vrachtwagens betalen naar gereden kilometer. De netto-opbrengsten zullen terugvloeien naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming. Op 15 september 2021 is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Op 14 maart 2022 heeft het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer plaatsgevonden. De volgende stap is de Eerste Kamer.

In het wetsvoorstel zijn de wegen opgenomen waarop de vrachtwagenheffing zal gelden (het z.g. heffingsnetwerk). Eerder, in maart 2020, is de Tweede Kamer met een Kamerbrief al geïnformeerd over het wegennet waarop de heffing gaat gelden, hoe en waarom er voor dit wegennet is gekozen.

Het heffingsnetwerk voor de vrachtwagenheffing is tot stand gekomen op basis van modelstudies waarbij onderzocht is waar mogelijk uitwijk optreedt naar het onderliggend wegennet. Uitwijk kan optreden op het moment dat chauffeurs kiezen voor een andere route om de kosten voor de heffing te voorkomen. De onderzoeksresultaten zijn met de regionale wegbeheerders besproken waarbij de regionale kennis is benut om te bezien of aanvullende wegen naast autosnelwegen aan het heffingsnetwerk moeten worden toegevoegd om uitwijk naar onderliggend wegennet te voorkomen. Het eindresultaat is een heffingsnetwerk op (nagenoeg) alle autosnelwegen en de wegen waarop verwacht wordt dat substantiële uitwijk gaat plaatsvinden met negatieve effecten voor de verkeersveiligheid.

Daarnaast is met regionale wegbeheerders ook uitgebreid gesproken over de monitoring en evaluatie van de vrachtwagenheffing en wat te doen in het geval onverhoopt toch uitwijkend optreedt. Om dit te kunnen vaststellen en ook nadrukkelijk stilgestaan bij de uitvoering van een nulmeting in het jaar voorafgaand aan de invoering.

Hoewel met de keuze van het heffingsnetwerk uitwijk dus zoveel mogelijk wordt voorkomen, blijft er een mogelijkheid dat er alsnog vrachtverkeer gaat uitwijken. Hiervoor is op verzoek van de regio op het BO Mobiliteit begin 2021 de afspraak gemaakt tussen Rijk en regio om voor deze situatie te onderzoeken welke (kansrijke) tijdelijke maatregelen¹ dan genomen kunnen worden.

1.2 Doel

Vanuit het ministerie heeft DGMO, Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing behoefte aan een inventarisatie van mogelijke tijdelijke maatregelen die genomen kunnen worden om uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing tegen te gaan. De maatregelen dienen onderbouwd en afgestemd te worden met de wegbeheerders. In dit onderzoek dient expliciet aandacht besteed te worden aan de rol van de regio en het Rijk.

Sweco is gevraagd om de inventarisatie en de uitwerking van de maatregelen uit te voeren. In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek beschreven.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport start in hoofdstuk 2 met een beschrijving van de aanpak en het proces van dit onderzoek. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten beschreven. De resultaten richten zich op wat er uit de inventarisatie naar maatregelen is gekomen. In hoofdstuk 4 is het proces voor de implementatie van de maatregelen beschreven. Dit rapport sluit in hoofdstuk 5 af met de conclusies van het onderzoek.

¹ tijdelijke maatregelen zijn hierbij bedoeld als maatregelen die direct kunnen worden genomen als overbrugging voor het toevoegen van een weg aan het heffingsnetwerk (of andere permanente maatregel) en die minder dan 4 maanden duren zodat er geen verkeersbesluit nodig is.

2 Procesbeschrijving

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende stappen van het onderzoek om te komen tot een lijst van kansrijke (tijdelijke) maatregelen. Het onderzoek bestaat op hoofdlijnen uit 3 stappen:

1. Inventarisatie naar maatregelen via een online enquête onder wegbeheerders;
2. Vanuit een beoordelingskader toewerken naar kansrijke maatregelen;
3. Rapportage.

Bij de uitwerking van deze stappen is samengewerkt met verschillende groepen, namelijk:

- Kerngroep: Ministerie, Rijkswaterstaat en Sweco;
- Werkgroep: 6 vertegenwoordigers van provincies, gemeenten en Rijk;
- Regio: ca. 250 vertegenwoordigers van provincies, gemeenten en Rijk.

2.1 Inventarisatie maatregelen

Om te komen tot een lijst van maatregelen is samen met de werkgroep een enquête opgesteld via de online tool Maptionnaire. De tool Maptionnaire stelt deelnemers in de gelegenheid individueel en locatiespecifiek te reageren. De enquête is uitgezet onder de regionale overheden en wegbeheerders.

Het doel van de enquête was om de maatregelen waar de regio aan denkt in kaart te brengen. Door open vragen te stellen is ook inzicht verkregen in de achterliggende gedachte van de maatregelen en de verwachte problematiek.

Op hoofdlijnen zijn in de enquête de volgende vragen gesteld:

1. Aan welke maatregel denkt u om uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan?
2. Wat voor type maatregel is dit? (bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding of fysieke maatregel)
3. Waarom wenst u deze maatregel?
4. Is deze maatregel locatiespecifiek of ook toepasbaar voor de rest van Nederland?

2.2 Kansrijke (tijdelijke) maatregelen

Uit de enquête is een lijst van maatregelen gekomen. Voor een eerste selectie van de maatregelen is eerst beschouwd of zij (1) veel lijken op een andere maatregel, of (2) op voorhand niet reëel zijn.

De overgebleven maatregelen zijn beoordeeld op haalbaarheid en effectiviteit. De criteria zijn in onderstaand schema weergegeven.

Criteria	
Effectiviteit	Verwacht effect
	Neveneffecten
Haalbaarheid/uitvoerbaarheid	Implementatiesnelheid
	Kosten
	Afstemming / draagvlak

Tabel 1: Beoordelingscriteria

Iedere maatregel is door middel van expert judgement beoordeeld via een vijfpuntschaal: --, -, 0, +, ++. Een maatregel is zeer kansrijk als er geen negatieve scores zijn en een aspect minimaal één ++ scoort. Een maatregel is kansrijk als een aspect minimaal één ++ scoort en maximaal twee aspecten een - scoort. Een maatregel is beperkt kansrijk als er één aspect - - scoort.

De maatregelen zijn beoordeeld door een pool van verkeersexperts van Sweco. De beoordeling door Sweco, evenals vooraf het kader, is afgestemd met de werkgroep.

2.3 Rapportage

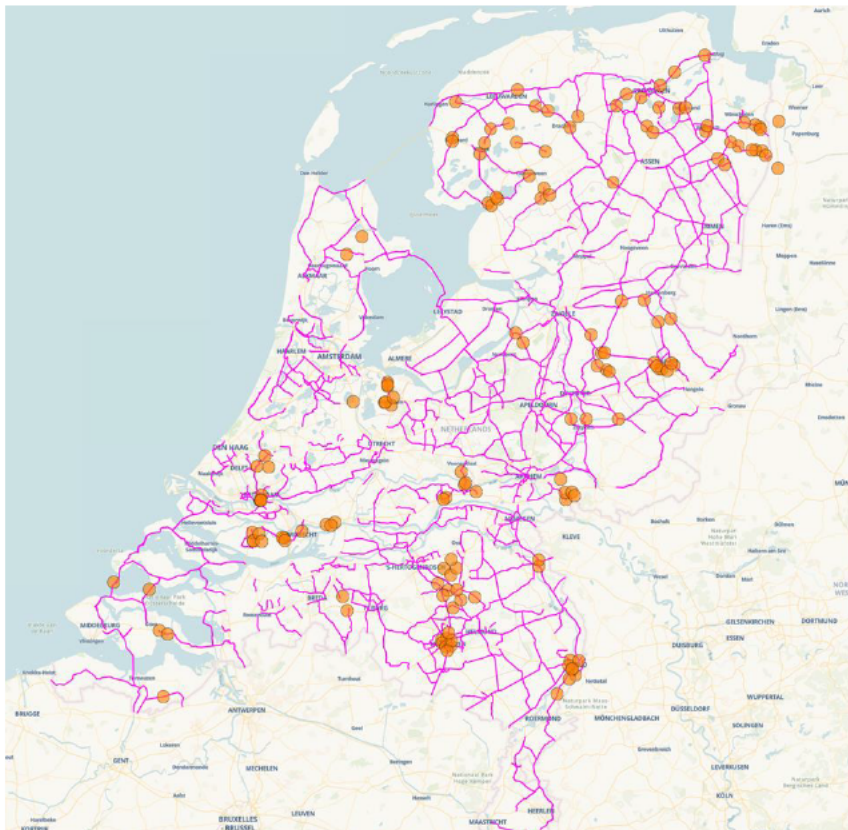
Het resultaat van de inventarisatie is opgenomen in de onderliggende rapportage. Voor de uitwerking van de kansrijke maatregelen is gekozen voor 'factsheets'. Dat is een beknopte beschrijving van de maatregelen op één pagina, met daarbij de scores op de haalbaarheid en effectiviteit. Er is een processchema opgesteld als hulpmiddel om aan de hand van een aantal vragen te komen tot een type maatregel dat ingezet kan worden. De factsheets en het schema zijn als bijlagen van dit rapport opgenomen.

3 Resultaatbeschrijving

In dit hoofdstuk beschrijven we het resultaat van het enquêteonderzoek. De enquête is uitgezet onder circa 250 wegbeheerders. 120 deelnemers hebben gereageerd. Er bleven 88 volledig ingevulde en bruikbare reacties over. Een reactie is bruikbaar wanneer een enquête volledig is ingevuld en we verbanden kunnen leggen tussen een genoemde maatregel, een type maatregel, een achterliggende gedachte en onderbouwing.

Onderstaande kaart geeft een beeld vanuit welke regio's de enquête is ingevuld. Op deze kaart konden de deelnemers de maatregelen op een specifieke locatie in de betreffende gemeente of provincie aangeven.

Met het aantal respondenten en de verdeling over Nederland beoordelen wij dit als een representatieve groep.



Figuur 1: Verdeling respons

3.1 Inventarisatie maatregelen

Bij de 88 bruikbare reacties zijn er minimaal 1 en soms 2 of 3 maatregelen benoemd. Dit waren niet allemaal unieke maatregelen, waardoor de totale lijst van maatregelen kleiner was.

Zoals beschreven onder 2.2 zijn niet alle maatregelen uitgewerkt tot een beoordeling op de criteria haalbaarheid en effectiviteit. De volgende maatregelen vielen bijvoorbeeld na een eerste analyse af (met cursief gedrukt de reden):

- Vliegende brigades om te registreren, staande te houden en bekeuren.
Naast de privacy gevoeligheid van registreren met camera's is het niet mogelijk om verkeer staande houden en te bekeuren omdat er geen verkeersregels worden overtreden.
- Belonen gewenste routes
Deze maatregel is tegenstrijdig met de vrachtwagenheffing.
- In-car communicatie vanuit RWS
RWS faciliteert hier niet in, alleen vanuit de serviceproviders met de routeplanners
- Voorlichting aan chauffeurs

De voorlichting (instructies) aan chauffeurs is de verantwoordelijkheid van de bedrijven. Wel zijn maatregelen opgenomen die zich richten op de brancheverenigingen en de bedrijven zelf.

- Ongewenste prijsprikkels uit het vervoerssysteem weghalen
Dit valt buiten de scope van dit onderzoek. Het is geen maatregel die door een wegbeheerder genomen kan worden.
- Beloning van de gewenste route.
Waar dit financieel wordt bedoeld is deze maatregel tegenstrijdig met de vrachtwagenheffing (je kan niet heffen en tegelijk belonen op dezelfde weg), als het om belonen in tijd gaat kan dit onderdeel zijn van de maatregel Smart Mobility.
- Boetes uitdelen op basis van GPS op ongewenste routes
Boetes uitdelen kan alleen wanneer er een verbod van kracht is (is onderdeel van handhaving van andere maatregelen). GPS verzamelen om boetes uit te delen kan niet vanuit privacy redenen.

De maatregelen die in potentie kansrijk zijn, zijn in onderstaand schema beschreven. Deze maatregelen zijn uitgewerkt, met onder andere de voor- en nadelen, in factsheets die in de bijlage van dit rapport zijn toegevoegd.

De maatregelen zijn ingedeeld in een aantal typen. Vanuit de regio wordt met name het minder aantrekkelijk maken van de uitwijkroute genoemd (36%). Deze maatregelen zijn volgens de regio nodig om doorgaand verkeer te beïnvloeden t.b.v. doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in de kernen. De voornaamste maatregel die genoemd wordt, is het uitbreiden van het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Het belang van de nulmeting wordt daarbij benoemd. Ook worden fysieke (tijdelijke) maatregelen genoemd om uitwijk minder aantrekkelijk te maken zoals snelheid remmende maatregelen. Daarbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat fysieke maatregelen ook bestemmingsverkeer, hulpdiensten en ander lokaal verkeer kunnen treffen. Ook zijn deze maatregelen meer structureel van aard omdat hiervoor een verkeersbesluit en aanpassing aan de infrastructuur voor nodig is. Omdat het wel mogelijke maatregelen zijn die een wegbeheerder kan inzetten zijn ze voor de volledigheid wel opgenomen in de verdere uitwerking.

Ook gedragsbeïnvloedingsmaatregelen (23%) vaak genoemd. Hieronder vallen maatregelen zoals het in gesprek gaan met chauffeurs vanuit de leveranciers en het plaatsen van tekstkarren. Evenals Smart Mobility maatregelen worden deze maatregelen gezien als makkelijk in te voeren en flexibeler geacht dan een fysieke maatregel. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de begrijpelijkheid voor buitenlandse chauffeurs. Ten slotte is er een deel dat nu nog geen maatregel wenst of kan bedenken. Zij willen eerst de effecten van de vrachtwagenheffing afwachten.

Type	Maatregelen
Verbod	<ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijk verbod vrachtverkeer (d.m.v. beweegbare palen, bebording en camera's) gedurende venstertijden - Tijdelijk verbod vrachtverkeer (m.u.v. bestemmingsverkeer / ontheffing houders) - Verkeersregelaars voor acuut veiligheidsprobleem
Gedragsbeïnvloeding	<ul style="list-style-type: none"> - Vanuit routeplanners van serviceproviders: voorkeursroutes en geen alternatieve routes - Informatieverstrekking m.b.v. tekstkar
Afstemming met leveranciers	<ul style="list-style-type: none"> - Algemene voorlichting bedrijven (met inzicht in kosten en baten zoals brandstof vs. tijd) - In gesprek gaan met bedrijven als er meldingen binnenkomen over uitwijk dat door een specifiek bedrijf wordt veroorzaakt
Uitwijkroute minder aantrekkelijk maken	<ul style="list-style-type: none"> - Uitbreiding heffingsnetwerk - Snelheidsremmende maatregelen (rotondes, versmallingen) - Snelheidsverlaging 60 km/uur op uitwijkroute
Smart Mobility	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritering voor vrachtverkeer bij VRI's op gewenste route - Doseren met behulp van VRI's op uitwijkroute

Tabel 2: Overzicht maatregelen

3.2 Kansrijke (tijdelijke) maatregelen

De verschillende maatregelen in tabel 2 zijn uitgewerkt in factsheets. Deze factsheets zijn in de bijlage opgenomen. Deze maatregelen zijn beoordeeld op effectiviteit en haalbaarheid. De maatregelen die als kansrijk en zeer kansrijk zijn beoordeeld zijn in onderstaande tabel weergegeven. Hierbij is ook de score weergegeven zoals beschreven is in paragraaf 2.2. De maatregelen zijn gesorteerd op basis van de scores (de hoogste score eerst).

Maatregel	Criteria					Kansrijkheid
	Verwacht effect	Neveneffecten	Implementatiesnelheid	Kosten	Afstemming	
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	0	-	Kansrijk
Verbod vrachtverkeer	++	-	0	0	-	Kansrijk
Informatieverstrekking met tekstkar	+	0	++	-	+	Kansrijk
Prioritering vrachtverkeer bij VRI's	+	0	++	+	+	Kansrijk

Tabel 3: Kansrijke maatregelen

4 Implementatie kansrijke (tijdelijke) maatregelen

In dit hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van de procedure voor het nemen van (tijdelijke) maatregelen. Het proces is eerder uitgewerkt met de regio². De relevante onderdelen voor het treffen van tijdelijke maatregelen zijn in dit hoofdstuk samengevat.

De procedure voor het monitoren, evalueren en treffen van maatregelen bestaat op hoofdlijnen uit de volgende vijf stappen:

1. Monitoren: het meten van de verandering van de omvang van de vrachtwagenstromen
2. Evaluatie: het duiden van de verandering en bepalen of dit wordt veroorzaakt door de vrachtwagenheffing
3. Beleid: het adviseren of en welke maatregelen nodig zijn om de ongewenste effecten te verminderen
4. Besluitvorming: keuze welke maatregelen wordt getroffen
5. Implementatie: het realiseren van de maatregel

Bij de uitvoering van deze stappen werken Rijk en regio samen. De exacte invulling verschilt per regio. Het is mogelijk om dit onder te brengen in een bestaand overleg (zoals een ambtelijk Verkeer & Vervoer overleg, AvvB, Regionaal Tactisch Team (RTT), PVB of GGA-overleg), of hiervoor een specifiek overleg (ad hoc of structureel) op te zetten.

In landelijke overleggen (in mei, juli en september 2019) tussen het Rijk en de regio is in ieder geval afgesproken dat:

- Het Rijk een centraal Rijksaanspreekpunt vrachtwagenheffing instelt om alle communicatie en besluiten te coördineren en af te stemmen met de regio.
- Het centraal Rijksaanspreekpunt stemt af met de Regionale afdelingen van Rijkswaterstaat en met (per regio) het Regionaal aanspreekpunt (een medewerker van een provincie of gemeente). De functies van dit Regionaal aanspreekpunt zijn o.a. het ontvangen van de meetresultaten, het opvangen van signalen uit de regio, het verzamelen daarvan, het fungeren als vraagbaak (informerende, communiceren, uitwisselen van ervaringen en 'best practices' enz.), het betrekken van lokale/regionale partijen indien gewenst en het vervullen van een coördinerende rol binnen regio en het fungeren als schakel tussen Rijk en regio.

De 5 stappen voor het beoordelen en treffen van maatregelen worden hierna kort toegelicht. Voor een volledige beschrijving verwijzen wij naar het rapport "Monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing, MuConsult 16 december 2019".

1. Monitoring: meten

Tijdens de voorbereiding van de Wet Vrachtwagenheffing zijn in 2019 verschillende onderzoeken uitgevoerd³ en zijn werksessies met de regio georganiseerd om te bepalen op welke wegen de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De hoofdlijn 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. Dit laatste is bedoeld om uitwijk te voorkomen naar lokale en regionale wegen.

Om te bepalen of er sprake is van uitwijkend vrachtverkeer worden een groot aantal regionale wegen, voor zover deze nog niet aanwezig zijn, voorzien van meetpunten: het z.g. 'monitoringsnetwerk'. Rijkswaterstaat en NDW gaan deze meetpunten realiseren en voeren de monitoring uit. Deze meetpunten zijn ten minste één jaar voor invoering van de vrachtwagenheffing operationeel om goed de effecten na invoering te kunnen vergelijken in dezelfde periode onder vergelijkbare omstandigheden. De regio kan zelf al eerder starten met de monitoring en analyse op de eigen meetpunten.

Na 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maanden worden de tellingen geanalyseerd en wordt een monitoringsrapportage opgesteld.

² Monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing, MuConsult 16 december 2019

³ Effectstudies vrachtwagenheffing, MuConsult 2018

2. Evaluatie: duiden

Door middel van statistische analyses wordt bepaald op welke wegvakken een significante verandering (toe- of afname) is gemeten. De monitoringsinformatie wordt door middel van een dashboard of periodieke rapportages gedeeld met de regio. Als een toename is geconstateerd wordt met aanvullende regionale kennis vastgesteld of de uitwijk wordt veroorzaakt door vrachtwagenheffing, of dat dit wordt veroorzaakt door reguliere fluctuaties, wegwerkzaamheden of andere regionale ontwikkelingen (zoals nieuwe bedrijventerreinen of instellen van Zero-Emissie zones).

3. Beleid: adviseren

Als in het regionale overleg is vastgesteld dat een toename van het vrachtverkeer wordt veroorzaakt door vrachtwagenheffing, wordt in deze stap afgewogen of het treffen van een maatregel noodzakelijk is.

Naast de informatie uit de evaluatie kan er ook een verzoek voor het treffen van een maatregel binnenkomen op basis van een klacht, door signalen van politie of vanuit een lokale bestuurder.

Het opgestelde processchema in bijlage 2 kan gebruikt worden als hulpmiddel om te komen tot een type (tijdelijke) maatregel dat ingezet kan worden. Alle maatregelen zijn hiervoor in beeld (ook de minder kansrijke). De beoordeling blijft maatwerk. Iedere locatie of situatie is anders. Lokale kennis is noodzakelijk om in te schatten of de maatregel effectief is en of dit opweegt tegen eventuele negatieve neveneffecten. Het schema is opgesteld zodat eerst wordt geprobeerd om de overlast met lichte (gedrags)maatregelen op te lossen. Als dit niet voldoende is kunnen zwaardere maatregelen worden ingezet of kunnen wegen worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk.

Een van de maatregelen is om een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk. Hierbij zijn 2 mogelijkheden:

1. Basisprocedure: op basis van een monitoring van 1 jaar. Op basis van de uitkomsten kunnen wegen worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk of kunnen regionale maatregelen worden genomen;
2. Spoedprocedure (in de eerste 18 maanden na invoering): op basis van een monitoring van ten minste 20 meetdagen: hierbij kunnen wegen worden toegevoegd door middel van de Ministeriële Regeling (spoedprocedure met een doorlooptijd van 4 maanden) of kunnen regionale maatregelen worden genomen;

Het regionale gremium komt met een advies voor het uitvoeren van een maatregel waar op bestuurlijk niveau een besluit over wordt genomen. Acute maatregelen of maatregelen kunnen eventueel ook direct worden genomen als een wegbeheerder of derde partij hier een mandaat voor heeft (zoals het plaatsen tekstkar of inzet verkeersregelaar).

4. Besluitvorming: kiezen

Het is aan de wegbeheerder en regio zelf om een besluit te nemen over een maatregel. Vooral bij maatregelen over de grenzen van een wegbeheerder heen en bij uitstraling in een groter gebied is regionale afstemming gewenst, dit kan in de bestaande gremia. Het Rijk besluit over wijzigingen aan het heffingsnetwerk of maatregelen op Rijkswegen. De bevoegdheid tot het nemen van een besluit ligt op bestuurlijk niveau.

Het advies over het toevoegen van wegen aan het heffingsnetwerk (in combinatie met de aanvraag tot opname) wordt door het regionale aanspreekpunt in afstemming met de relevante wegbeheerder(s) doorgegeven aan zowel de lokale/regionale wegbeheerders als aan het Rijksaanspreekpunt vrachtwagenheffing. De aanvraag dient door middel van een Collegebesluit dan wel door een wethouder c.q. gedeputeerde via een bestuurlijke mandatering afgedekt te zijn.

5. Implementatie: realiseren

Na besluit over het treffen van de maatregel zal de betreffende wegbeheerder de maatregel realiseren. Afhankelijk van het type maatregel zal dit in afstemming met andere wegbeheerders gebeuren. Er vindt terugkoppeling plaats naar het overleg gremium om de werking van de maatregel te monitoren en weer op te heffen als de maatregel niet meer noodzakelijk is.

5 Conclusies

- Met behulp van de online enquêtetool Maptionnaire is onder 250 medewerkers van gemeentes, provincies, regionale samenwerkingen en het rijk een inventarisatie uitgevoerd naar maatregelen om mogelijke uitwijk van vrachtverkeer na invoering van vrachtwagenheffing tegen te gaan.
- In een eerste stap bij de uitwerking zijn veel op elkaar lijkende maatregelen samengevoegd en zijn niet reële maatregelen gefilterd. De overgebleven maatregelen zijn uitgewerkt in factsheets (zie bijlage 1) waarbij de maatregelen zijn beoordeeld op verschillende criteria op effectiviteit en haalbaarheid. Als hulpmiddel voor het selecteren van maatregelen bij uitwijk is een stroomschema (zie bijlage 2) opgesteld.
- 8 maatregelen zijn als kansrijk of zeer kansrijk beoordeeld:
 - Algemene voorlichting bedrijven;
 - Afstemming met specifieke bedrijven;
 - Uitbreiding heffingsnetwerk;
 - Inzet van verkeersregelaars;
 - Tijdelijk verbod vrachtverkeer;
 - Verbod vrachtverkeer;
 - Informatieverstrekking met tekstkar;
 - Prioritering vrachtverkeer bij VRI's
- De keuze voor de maatregelen blijven maatwerk. Bij veel maatregelen zijn (negatieve) neveneffecten en worden bijvoorbeeld ook andere weggebruikers getroffen (autoverkeer of bestemmingsverkeer).
- Een aantal maatregelen die zijn geïnventariseerd hebben een permanent karakter omdat deze een verkeersbesluit nodig hebben en soms ook fysieke aanpassing van de weg nodig hebben (zoals snelheidsremmende maatregelen).
- De algemene voorlichting aan bedrijven is een zeer kansrijke maatregel die overal goed op scoort. Dit kan gezien worden als een 'no regret' maatregel en werkt ook preventief.
- Ten minste 1 jaar voor invoering van de vrachtwagenheffing begint de monitoring van het vrachtverkeer (nulmeting) op een groot aantal wegen (het monitoringsnetwerk). De Monitoring wordt uitgevoerd door NDW in samenwerking met RWS. Per regio zal een gremium (bestaand of nieuw) samenkomen om de effecten te duiden en te komen met een advies over de maatregelen die kunnen worden genomen, of een verzoek om een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk.
- Het Rijk kan bijdragen aan het geven aan de algemene voorlichting aan bedrijven en in de eerste maanden na invoering op specifieke locaties ondersteunen bij de inzet van verkeersregelaars en tekstkarren.
- De Minister heeft toegezegd in gesprek te gaan als uitwijkend vrachtverkeer naar onderliggend wegennet optreedt en hier lokale maatregelen noodzakelijk zijn. Per situatie wordt beoordeeld welke maatregelen noodzakelijk zijn en wie de kosten hiervoor moet dragen.
- Het bestuurlijke proces zal nader worden uitgewerkt in samenwerking met de regio.

Bijlage 1: Factsheets

Type maatregel	Maatregelen			
Verbod (i.p.v. tijdelijke maatregel)	Tijdelijk verbod vrachtverkeer (d.m.v. beweegbare palen, bebording en camera's) gedurende venstertijden	Tijdelijk verbod vrachtverkeer (m.u.v. bestemmingsverkeer / ontheffing houders)	Verkeersregelaars voor acuut veiligheidsprobleem	
Gedragsbeïnvloeding	Vanuit routeplanners: voorkeursroutes en geen alternatieve routes – truckmeister/TOMTOM	Informatieverstrekking d.m.v. tekstkar		
Afst. leveranciers	Algemene voorlichting bedrijven (met inzicht in kosten en baten zoals brandstof vs. tijd)	In gesprek met bedrijven als het door één bedrijf wordt veroorzaakt		
Uitwijkroute minder aantrekkelijk maken	Uitbreiding heffingsnetwerk	Snelheidsremmende maatregelen (rotondes, versmallingen)	Snelheidsverlaging 60 km/uur op uitwijkroute	
Anders	Middels smart mobility prioritering toebrengen bij VRI's op gewenste route	Doseren met behulp van VRI's op uitwijkroute		

Tijdelijke verbodsmaatregelen

- Tijdelijk verbod vrachtverkeer (d.m.v. beweegbare palen, bebording en camera's) gedurende venstertijden
- Tijdelijk verbod vrachtverkeer (m.u.v. bestemmingsverkeer / ontheffing houders)
- Verkeersregelaar

INRIJVERBOD VENSTERTIJDEN VRACHTVERKEER

TYPE MAATREGEL: VERBOD



Nadere toelichting:

Bij deze maatregel blijft de weg toegankelijk voor hulpdiensten, OV en voor bestemmingsverkeer. Hiervoor dienen ontheffingen te worden geregeld. De maatregel kan alleen in stedelijke omgeving worden toegepast op specifieke locaties met relatief weinig (en liefst vooraf bekend) vrachtverkeer. Handhaving is niet nodig omdat de weg fysiek wordt afgesloten. Voorwaarde is dat er geen ander logisch alternatief aanwezig is. De maatregel heeft wel een permanent karakter en dient alleen te worden toegepast als er een structureel probleem wordt verwacht.

De maatregel grijpt in op de wegenstructuur van de omgeving. Er dient een verkeersbesluit te worden genomen, afhankelijk van de bezwaren (draagvlak omgeving) kan dit tijdrovend zijn, tenzij er een acuut verkeersveiligheidsprobleem is. De kosten zijn daarentegen relatief laag en je weert hiermee het doorgaand verkeer. Het bereikte effect hangt af van hoe groot de toename van het vrachtverkeer is.

Effectiviteit

Verwacht effect	0	Vaak niet toepasbaar voor type wegen
Neveneffecten	-	Lokaal verkeer ondervindt ook hinder waardoor mogelijke uitwijk naar andere sluiproute. Mogelijk ook een lokaal positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	0	Afhankelijk van bezwaren en urgentie
Kosten	-	Afhankelijk van civieltechnische aanpassingen
Afstemming	-	Veel stakeholders (hulpdiensten, bewoners)

Kansrijkheid

Zeer beperkt kansrijk. De maatregel is met name kansrijk op zeer specifieke locaties, zoals autoluwe gebieden. Echter, het uitwijkend vrachtverkeer gaat juist over doorgaande wegen die een alternatief zijn voor het heffingsnetwerk en autoluwe gebieden zijn dat niet. Draagvlak van de omgeving is nodig voor het (snel) verkrijgen van een verkeersbesluit en dus een kortere doorlooptijd.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente.

GESLOTEN VOOR VRACHTAUTO'S TYPE MAATREGEL: VERBOD



Nadere toelichting:

Bij deze maatregel blijft de weg toegankelijk voor hulpdiensten, OV en voor bestemmingsverkeer. De maatregel kan alleen in stedelijke omgeving worden toegepast op specifieke locaties met relatief weinig (en liefst vooraf bekend) vrachtverkeer. Handhaving (en eventueel beboeten bij staandehouding) is nodig. Dit vergt capaciteit en inzet van handhavers.

De maatregel grijpt in op de wegenstructuur van de omgeving. Er dient een verkeersbesluit te worden genomen, afhankelijk van de bezwaren (draagvlak omgeving) kan dit tijdrovend zijn, tenzij er een acuut verkeersveiligheidsprobleem is. De kosten zijn daarentegen relatief laag en je weert hiermee het doorgaand verkeer. Het bereikte effect hangt af van hoe groot de toename van het vrachtverkeer is. Vraag is of deze maatregel tijdelijk kan zijn (tijdelijk verkeersbesluit).

Effectiviteit

Verwacht effect	++	Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd
Neveneffecten	-	Mogelijke uitwijk vrachtverkeer naar andere sluiproute. Mogelijk ook een lokaal positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	0	Afhankelijk van bezwaren en urgentie
Kosten	+	
Afstemming	-	Veel stakeholders (hulpdiensten, bewoners)

Kansrijkheid

Kansrijk. De maatregel is met name kansrijk op zeer specifieke locaties. In een stedelijke omgeving waar dit past in de wegenstructuur. Draagvlak van de omgeving is nodig voor het (snel) verkrijgen van een verkeersbesluit en dus een kortere doorlooptijd. Het effect kan wel groot zijn. Als hangt dit van de toename van het vrachtverkeer op het betreffende wegvak.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente.

VERKEERSREGELAAR

TYPE MAATREGEL: VERBOD



Nadere toelichting:

Bij een acuut verkeers(veiligheids)probleem kan besloten worden om een verkeersregelaar in te zetten. Een verkeersregelaar zal hierbij bijvoorbeeld ter ondersteuning voor een andere maatregel aanwezig zijn, bijvoorbeeld een inrij verbod of afsluiting of bij specifieke gevaarlijke situaties (met kwetsbare verkeersdeelnemers) om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. De verkeersregelaar zal met name ingezet worden binnen de bebouwde kom, hoewel inzet buiten de bebouwde kom niet is uitgesloten in specifieke situaties (bijvoorbeeld bij oversteekbaarheid en verkeersveiligheid).

Als er behoefte is aan het registreren van overtredingen of ongewenst gedrag kan een veldwerkbureau worden ingeschakeld worden om deze (rekening houdend met de AVG) hier onderzoek naar te doen. Dit past niet in de taken van een verkeersregelaar.

Effectiviteit

Verwacht effect	++	De verkeersregelaar ondersteunt een andere maatregel en zorgt voor een betere naleving
Neveneffecten	0	

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Binnen een dag kan deze ter plaatse zijn
Kosten	+/-	Afhankelijk van de duur
Afstemming	+	Weinig afstemming nodig

Kansrijkheid

De maatregel is zeer kansrijk. In specifieke gevallen zal het mogelijk zijn om de verkeersregelaar in te zetten (vooral in stedelijk gebied binnen de bebouwde kom) en als ondersteuning voor een (tijdelijke fysieke) afsluiting of inrijverbod.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder (provincie en of gemeente)

Gedragsbeïnvloeding

- Vanuit routeplanners: voorkeursroutes en geen alternatieve routes
- Informatieverstrekking tekstkar

BEÏNVLOEDING VIA ROUTEPLANNERS

TYPE MAATREGEL: GEDRAGSBEÏNVLOEDING



Nadere toelichting:

Vrachtwagenchauffeurs kunnen tijdens de rit gebruik maken van navigatiesystemen. Sommige van de navigatiesystemen of apps op de telefoon staan in verbinding met de routeplanners van de transportbedrijven. Deze zien de positie en de route van de vrachtwagens van hun eigen vloot. De navigatiesystemen vragen de route op bij serviceproviders. De berekening van de routes vindt plaats op basis van eigenschappen van wegen (zoals wegklasse) en instellingen van het transportbedrijf. Een instellingen die het bedrijf zelf kan aanpassen is bijvoorbeeld de grenswaarde die wordt gehanteerd voor het re-routen (vanaf hoeveel minuten reistijdwinst alternatieven in beeld komen).

Afgesloten wegen of nieuwe verboden worden binnen 24 uur verwerkt in de kaarten. Vanuit de wegbeheerder is het op dit moment niet mogelijk om te sturen in de strategische routing (beïnvloeden van het algoritme van de serviceproviders). Wel kunnen de routeplanners inzicht geven in welke chauffeurs uitwijken zodat de bedrijven hiermee in gesprek kunnen om het gedrag te veranderen. Wel geldt dat bij uitwijkgedrag de route over het onderliggend wegennet minder aantrekkelijker wordt. Dit wordt automatisch meegenomen in de routeadviezen wat een corrigerend effect heeft.

Effectiviteit

Verwacht effect	--	Er zijn geen mogelijkheden om vooraf strategische routes te definiëren of tijdens de rit actief te sturen.
Neveneffecten	0	De gemaakte routes kunnen achteraf door de transportbedrijven worden bekeken. Hiermee is het mogelijk om in gesprek te gaan met de chauffeurs. Dit zal vooral gebeuren als de uitwijk ook voor het transportbedrijf negatief uitpakt.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Routes worden bijgehouden en kunnen snel achterhaald worden
Kosten	++	De systemen zijn al geïmplementeerd bij de bedrijven
Afstemming	0	Medewerking nodig van de transportbedrijven

Kansrijkheid

Beperkt kansrijk. Als directe manier om te beïnvloeden is deze maatregel niet kansrijk. Wel zijn de systemen al operationeel en zijn er geen aanvullende kosten. Als uitwijk bij specifieke bedrijven wordt geconstateerd kan dit samen worden aangepakt. Het bedrijf kan de betreffende chauffeurs hierop aanspreken zodat er een gedragsverandering optreedt. Ook kunnen de bedrijven eventueel de instellingen van hun eigen routeplanners aanpassen om meer gewenste routes te berekenen.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de serviceproviders.

INFORMATIEVERSTREKKING TEKSTKAR TYPE MAATREGEL: TIJDELIJKE MAATREGEL



Nadere toelichting:

In de basis zijn er 2 situaties, (1) een ongeplande verstoring zoals een incident. De opvolging is vaak hoog. (2) een geplande verstoring is, bijvoorbeeld bij festivals. In deze situatie hangt de opvolging af van de aanleiding en tekst op de tekstkar. Wanneer de tekst duidt aan direct gevolg voor een weggebruiker is de opvolging hoog, wanneer het gaat om een nobele dienst dan is de opvolging vaak lager.

Het voordeel van dynamische tekstkarren is dat teksten aangepast kunnen worden als daar aanleiding voor is (bijvoorbeeld P1 is vol, rijdt door naar P2). Echter, de kosten zijn zo'n 1.000 euro per dag en worden vaak voor een korte periode ingezet. Voor een lange periode is een verkeersbord of vanuit bestaande dynamische informatiepanelen (zoals een DRIP) het kostentechnisch interessanter om informatie te plaatsen.

Wegbeheerders hebben meestal geen eigen tekstkarren. Deze zijn uitbesteed aan aannemers. Er zijn meestal afspraken dat een tekstkar binnen een aantal uur ter plaatse moet zijn.

Effectiviteit

Verwacht effect	+	Een tekstkar trekt de aandacht maar levert vaak niet direct een beïnvloeding op van gedrag. Hoe vaker iemand het leest, hoe groter de beïnvloeding.
Neveneffecten	0	Zijn er niet

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Tekstkar kan binnen enkele uren worden geplaatst
Kosten	-	Kosten ongeveer 1.000 per dag (kan regionaal verschillen afhankelijk van de contractuele afspraken).
Afstemming	+	Enkel tussen wegbeheerder en aannemer

Kansrijkheid

Kansrijk. Deze maatregel kan snel worden ingezet en levert tijdelijk een gewenst effect op. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de tijdsinzet van een tekstkar. Te lang kost te veel geld en te kort levert niet de gewenste beïnvloeding op.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder.

Afstemming

- Algemene voorlichting bedrijven (met inzicht in kosten en baten zoals brandstof vs. tijd)
- In gesprek met bedrijven als het door één bedrijf wordt veroorzaakt

ALGEMENE VOORLICHTING BEDRIJVEN TYPE MAATREGEL: AFSTEMMING



Nadere toelichting:

De maatregel Vrachtwagenheffing is mogelijk nog niet bij alle chauffeurs goed bekend. In de aanloop naar de invoering zal het Ministerie informatie verschaffen over verschillende onderwerpen zoals het heffingsnetwerk, de procedures omtrent de On-Board Units en de wijze waarop de financiën worden teruggesluisd naar de branche. Aanvullend kan samen met de 3 brancheverenigingen (TLN, EVO en VERN) gewerkt worden aan aanvullende informatieverschaffing via hun mediakanalen (vakbladen, websites, nieuwsbrieven, lokale kanalen etc.).

Via een gerichte communicatiestrategie kan gewerkt worden aan een toelichting op de wijze waarop het heffingsnetwerk tot stand is gekomen en inzicht in de negatieve effecten van uitwijkgedrag (kosten / baten en de negatieve effecten op de leefbaarheid en veiligheid). Dit kan leiden tot positieve houding ten opzichte van de maatregel en daarmee ook een beter opvolggedrag.

Effectiviteit

Verwacht effect	+	Meer bewustzijn van de negatieve effecten van uitwijkgedrag en daarmee meer ritten over het heffingsnetwerk.
Neveneffecten	+	Een positieve houding ten opzichte van de maatregel en vanuit het bedrijf bijdragen aan de doelen van Vrachtwagenheffing (optimalisatie ritten).

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Kan rondom de invoering samen opgepakt worden
Kosten	++	Kosten zijn laag en worden samen met de branche gedragen
Afstemming	++	Samen met de 3 brancheverenigingen

Kansrijkheid

Zeer kansrijk. De maatregel is erg kansrijk en is een No Regret maatregel. De maatregel werkt preventief en draagt bij aan een positieve houding ten opzichte van de wet Vrachtwagenheffing mede door de samenwerking vanuit de vervoerspartijen.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder. Het Rijk kan hierin ondersteunen en faciliteren, zoals algemene voorlichting ligt de verantwoordelijkheid bij het Rijk.

IN GESPREK MET SPECIFIEK BEDRIJF TYPE MAATREGEL: AFSTEMMING



Nadere toelichting:

Als er op een locatie sprake is van overlast door specifieke bedrijven kan hier contact mee worden gezocht. Het bedrijf kan uitgelegd worden wat de (negatieve) gevolgen zijn voor de omgeving en de verkeersveiligheid. Ze kunnen verzocht worden de chauffeurs hierover te informeren en te wijzen op het volgen van de voorkeursroute over het heffingsnetwerk.

Mogelijk dat door klachten vanuit de omgeving al duidelijk is welke bedrijven dit zijn. Zo niet dan door middel van kan het schouwen op locatie (met waarnemers of eerst door het inwinnen van videobeelden indien toegestaan) worden gekeken welke bedrijven er vaak langskomen (en wat geen lokaal verkeer is).

Veel lokale overheden hebben reeds "logistiek makelaars" die al bij bedrijven langsgaan. In Zuid-Holland bijvoorbeeld via Zuid-Holland Bereikbaar. Een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van I&W, RWS, Prorail, Den Haag, Rotterdam, Havenbedrijf, MRDH

Effectiviteit

Verwacht effect	0/+	Als medewerking wordt verkregen van het transportbedrijf kan doorgaand verkeer worden voorkomen.
Neveneffecten	0	Geen andere verkeersdeelnemers worden hiermee geraakt

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Binnen enkele dagen kan contact worden gelegd
Kosten	+	Een waarneming ter plaatste kan tegen relatief lage kosten worden uitgevoerd
Afstemming	++	Weinig afstemming nodig

Kansrijkheid

Zeer kansrijk. De maatregel is snel, goedkoop en specifiek gericht op de bedrijven die de overlast veroorzaken. Het bedrijf moet wel veel ritten maken wil de maatregel merkbaar effect hebben. De maatregel is niet kansrijk voor het lokaal verkeer. Er zal daarom goed moeten worden gekeken of deze bedrijven een beter alternatief hebben over het heffingsnetwerk.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente.

Uitwijkroute minder aantrekkelijk maken

- Uitbreiding heffingsnetwerk
- Snelheidsremmende maatregelen (rotondes, versmallingen)
- Snelheidsverlaging 60 km/uur op uitwijkroute

UITBREIDING HEFFINGSNETWERK TYPE MAATREGEL: UITWIJKROUTE MINDER AANTREKKELIJK



Nadere toelichting:

Als er sprake is van een structurele toename als gevolg van vrachtverkeer en er geen andere maatregelen mogelijk zijn kan worden overgegaan tot het toevoegen van de weg aan het heffingsnetwerk (of verwijderen van een weg uit het heffingsnetwerk). Hiervoor is een spoedprocedure opgenomen in de wet. Na afstemming met de stakeholders kan een aanvraag worden ingediend bij het Rijk.

Effectiviteit

Verwacht effect	++	De route wordt per direct minder aantrekkelijk voor het doorgaande vrachtverkeer
Neveneffecten	+/0	Het overige verkeer heeft geen overlast en uitwijkverkeer zal terugkeren naar de reguliere situatie (hoewel een alternatieve uitwijkroute in sommige gevallen nog steeds mogelijk is). Bedrijven aan een heffingsplichtige weg zullen moeten gaan betalen.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	0	Tijdens de eerste 18 maanden is er een spoedprocedure waarmee het mogelijk is een weg binnen 8 weken toe te voegen aan het heffingsnetwerk. Daarna kunnen jaarlijks nieuwe wegen worden aangevraagd.
Kosten	++	Aan de maatregel zelf zitten geen kosten vast
Afstemming	+	Afstemming met stakeholders zoals omliggende wegbeheerders en lokale transportbedrijven.

Kansrijkheid

Zeer kansrijk. De maatregel is kansrijk en effectief. Het lokale vrachtverkeer wordt wel geraakt, dit moet goed afgestemd worden.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk. Regio kan verzoek indienen.

SNELHEIDSVERLAGING

TYPE MAATREGEL: UITWIJKROUTE MINDER AANTREKKELIJK



Nadere toelichting:

Een dergelijke maatregel wordt vaak enkel ingezet bij (zeer) verkeersonveilige situaties, zoals bij dodelijke ongevallen. Met de verwachting van de uitwijk van het aantal vrachtwagens kan deze maatregel het doel voorbij schieten. Hierdoor verwachten we ook procedures en daarmee een lange doorlooptijd.

Bij een verlaging van 80 naar 60 km/h levert dit per kilometer 15 seconden extra reistijd op en van 50 naar 30 km/h 48 seconde extra reistijd. De extra reistijd is natuurlijk ook afhankelijk van de lengte van de verlaging. Per vrachtauto kost een minuut reistijd 1,20 tot 1,60 euro (afhankelijk van type vervoer en grootte vrachtauto). Afhankelijk van de situatie kan een snelheidsverlaging een effectieve oplossing zijn.

Draagvlak bij politie om te handhaven is groter wanneer inrichting ook wordt aangepast, door omgevingskenmerken of kleine infrastructurele maatregelen zoals een snelheidremmende maatregel (bijv. plateau).

Effectiviteit

Verwacht effect	-	Reistijdverlies is minimaal op korte afstand
Neveneffecten	0	Snelheidsverlaging leidt ook tot extra reistijd voor lokaal verkeer, hulpdiensten en OV. De (economische) bereikbaarheid wordt in sommige gevallen verminderd.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	-	Afhankelijk van bezwaren en urgentie
Kosten	+/-	Minimaal bij enkel bebording, de kosten worden hoger bij inrichtingsaanpassingen i.v.m. handhaafbaarheid
Afstemming	-	Veel afstemming door verwachting weinig draagvlak onder huidige weggebruikers.

Kansrijkheid

Beperkt kansrijk. Het effect wordt vergroot wanneer de snelheidsverlaging over vele kilometers wordt gerealiseerd. Dan zou het voor vrachtwagenchauffeurs een serieuze beperking kunnen zijn wat hen doet overwegen om niet via die route rijden. Echter raak je met deze oplossing ook het normale verkeer wat tot veel weerstand zal leiden.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk provincie en of gemeente.

SNELHEIDREMMENDE MAATREGEL

TYPE MAATREGEL: UITWIJKROUTE MINDER AANTREKKELIJK



Nadere toelichting:

Voorbeelden van maatregelen zijn drempels, plateau, versmalling slinger, rotonde. De maatregel levert naar verwachting een beperkt effect op. De snelheid neemt lokaal af, maar het rijdtijdverlies over het traject is niet heel hoog. Daarnaast tref je met deze maatregelen ook het normale (vracht)verkeer.

Deze maatregelen zijn ook niet altijd gewenst vanuit de omgeving in verband met trillingen. Ook kunnen dergelijke maatregelen in bepaalde regio's niet gerealiseerd worden i.v.m. ondergrond (bijv. veen) of beperkte ruimte.

Effectiviteit

Verwacht effect	0	Reistijd wordt niet aanzienlijk korter, wel minder comfort en daarom minder aantrekkelijk
Neveneffecten	-	Trillingen bij drempels en plateaus in gebieden met slappe ondergrond, reistijdtoename hulpdiensten en OV

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	-/--	Het kost in de meeste gevallen veel tijd om dergelijke maatregelen te treffen. Vaak in combinatie met gepland onderhoud.
Kosten	--	De meeste maatregelen die snelheid remmend zijn, zijn kostbaar
Afstemming	-	Veel afstemming nodig met veel stakeholders

Kansrijkheid

Bepikt kansrijk. Kansrijkheid neemt toe wanneer er al plannen zijn om een dergelijke maatregel in het kader van veiligheid te realiseren. Effect wordt vergroot wanneer meerdere maatregelen getroffen worden.

Verantwoordelijkheid

Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente.

Smart Mobility

- Prioriteren VRI's op gewenste routes
- Doseren iVRI's op ongewenste routes

PRIORITERING VRI'S

TYPE MAATREGEL: SMART MOBILITY



Nadere toelichting:

Steeds meer VRI's worden omgebouwd naar iVRI's. Met iVRI's is het mogelijk om slimmer prioriteit te geven aan bepaalde doelgroepen. Vrachtwagenchauffeurs die gebruik maken van speciale apps of in-car-systemen (en die in verbinding staan met de Talking Traffic keten) kunnen prioriteit aanvragen bij verkeerslichten. Als aan bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld tijdstip van de dag, verkeersbelasting, verliestijden of aanwezigheid openbaar vervoer/ hulpdiensten) is voldaan, kan het verkeerslicht ervoor zorgen dat de vrachtwagen sneller, langer of extra groen krijgt en in het gunstige geval ongehinderd kan doorrijden).

Deze maatregel is vooral effectief op routes die onderdeel zijn van het heffingsnetwerk, deze routes kunnen hiermee aantrekkelijker gemaakt worden. Als op één route sprake is van meerdere VRI's achter elkaar, kan hierbij immers een groene golf voor vrachtverkeer worden overwogen. Behalve een verbeterde doorstroming en daarmee aantrekkelijkere route, is een bijkomend voordeel dat ook sprake is van een verminderde emissie-uitstoot.

Effectiviteit

Verwacht effect	+	De maatregel kan tot vele seconden winst per verkeerslicht zorgen. Zeker in een netwerk met meerdere VRI's zal de winst groot kunnen zijn. Dit is wel afhankelijk van de optredende verliestijd zonder prioritering. Zo kan in rustige periodes al sprake zijn van minder verliestijd.
Neveneffecten	0	Vooraf de doorgaande verkeersstroom (met veel vrachtverkeer) krijgt meer groen. Personenauto's op deze richtingen profiteren hierin mee. Verkeer op zijrichtingen krijgen meer verlies. Door minder afremmen en optrekken van vrachtverkeer kan de uitstoot ook verminderen.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	++	Als de VRI reeds een iVRI is en op deze prioritering is voorbereid, is de maatregel binnen enkele weken te realiseren
Kosten	+	Onderdeel van de menukaart van Talking Traffic
Afstemming	+	De wegbeheerder kan dit zelf organiseren met de leverancier en afstemmen met de omliggende gemeentes.

Kansrijkheid

Kansrijk. De maatregel is kansrijk, vooral op routes op het heffingsnetwerk en de routes die hier naar toe leiden. Hiermee kan uitwijk dat plaatsvindt op alternatieve routes op het onderliggend wegennet weer terug het heffingsnetwerk op gekregen worden. Dit verbetert daarnaast de doorstroming voor de doorgaande verkeersstroom.

Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente en provincie.

DOSEREN MET VRI'S TYPE MAATREGEL: SMART MOBILITY



Nadere toelichting:

Door het doseren van verkeer met verkeersregelinstallaties (VRI's) kan de reistijd van (vracht)verkeer worden verhoogd. De route wordt hierdoor minder aantrekkelijk. Deze maatregel raakt echter ook personenauto's. Neveneffect is dat er een wachtrij kan ontstaan wat slecht is voor het milieu. Overstekende fietsers en voetgangers en overig verkeer dat een conflict heeft met de verkeersstroom die gedoseerd wordt profiteren wel. De maatregel is wel goedkoop en kan snel geïmplementeerd worden omdat het meestal een aanpassing van de instellingen van de verkeersregeling betreft. Wel moet worden voorkomen dat het vrachtverkeer niet verder uitwijkt naar andere ongewenste routes. Omdat ook het overige verkeer op de route extra vertraging ondervindt is het aan te bevelen om alleen te doseren als daadwerkelijk vrachtverkeer aanwezig is. Dit is wel lastiger te implementeren en kostbaarder.

Effectiviteit

Verwacht effect	+	De route wordt onaantrekkelijk en uitwijkgedrag kan hiermee worden tegengegaan
Neveneffecten	-	Het overige verkeer (personenauto's en lokaal vrachtverkeer) wordt ook geraakt en kan leiden tot klachten en secundaire uitwijk. Minder verliestijd voor (langzaam) verkeer dat een conflict heeft met de verkeersstroom die wordt gedoseerd.

Haalbaarheid

Implementatiesnelheid	+	De maatregelen is bij de meeste wegbeheerders binnen een week door te voeren in de verkeerslichten
Kosten	+	De kosten bedragen enkele duizenden euro's
Afstemming	+	De wegbeheerder kan dit zelf organiseren met de VRI beheerder

Kansrijkheid

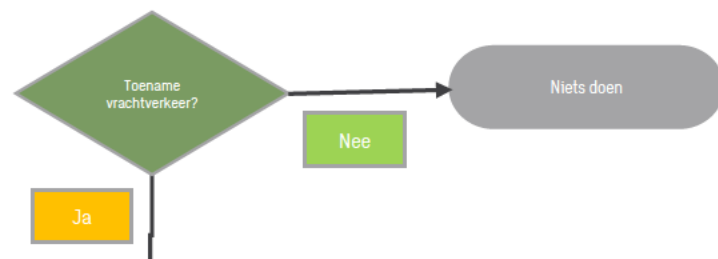
Beperkt kansrijk. Kansrijkheid neemt toe als deze maatregel op meerdere locaties wordt ingezet waardoor rijtijdverlies substantieel is. Uiteraard bepaalt ook de mate van doseren het optredende rijtijdverschil. Dit heeft echter nadelen voor het milieu en voor het verkeer dat er nu al rijdt. De maatregel is alleen mogelijk waar de overlast op het overige verkeer beperkt is.

Verantwoordelijkheid

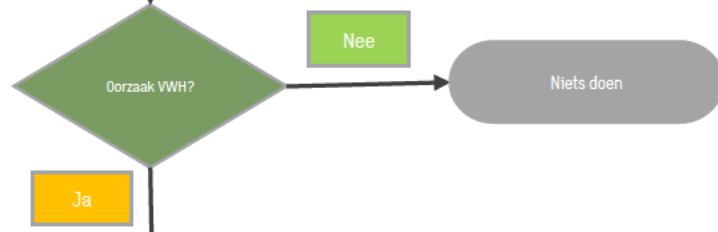
Mandaat en verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder, in dit geval hoofdzakelijk gemeente en provincie.

Bijlage 2: Processchema

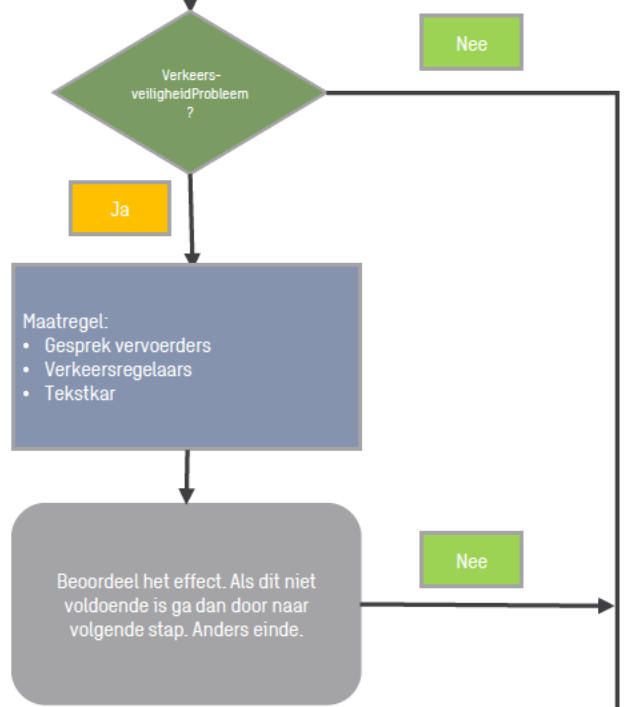
1: Is er sprake van een significante toename van het vrachtverkeer?



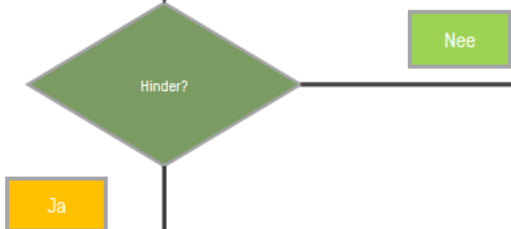
2: Is de vrachtwagenheffing de oorzaak van deze toename?



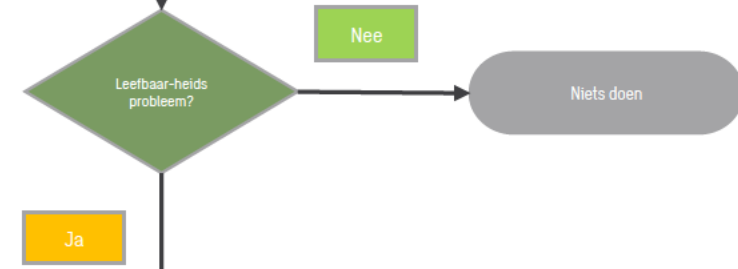
3: Is er sprake is van een (acuut) verkeersveiligheidsprobleem?



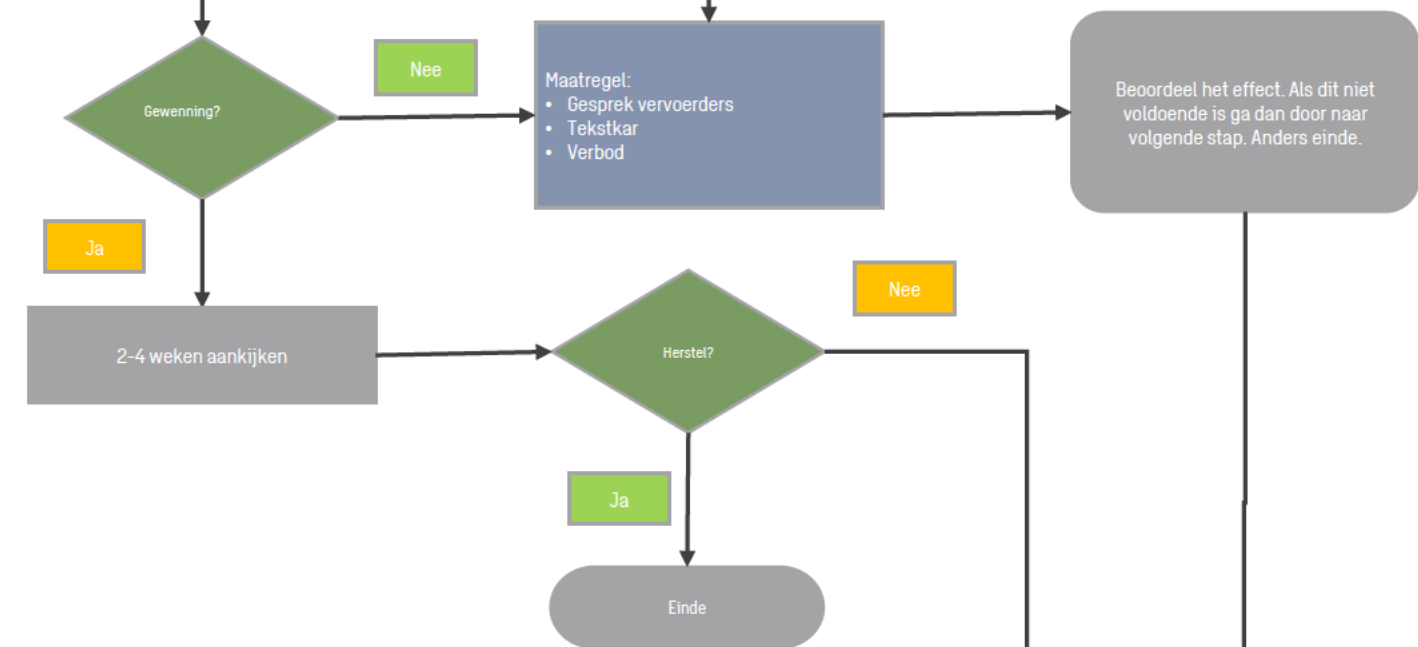
4: Is er sprake van verkeershinder (doorstroming)?



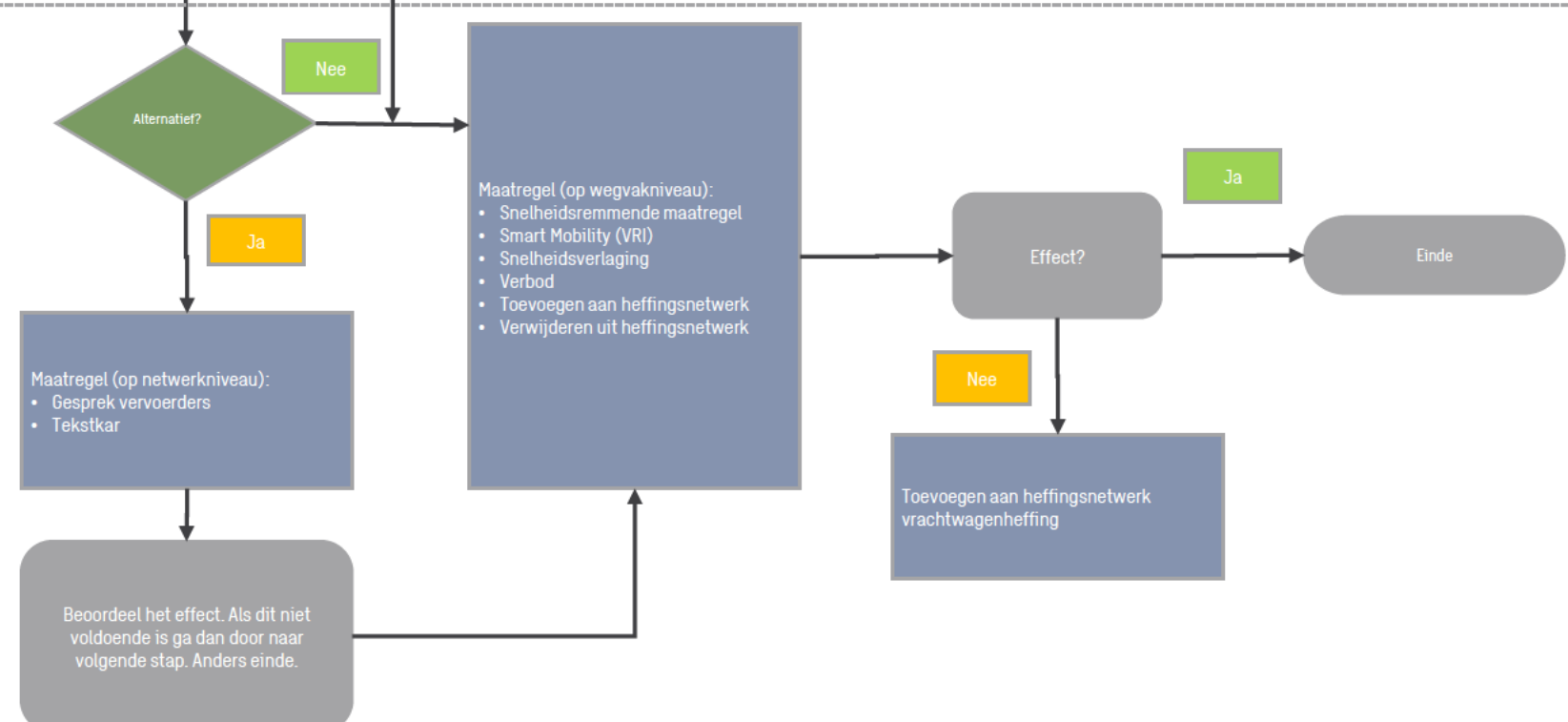
5: Is er sprake van negatieve effecten op de leefbaarheid en/of omgeving?



6: Is er kans op gewinning (tijdelijk probleem)



7: Is er kans op een uitwijk naar een andere alternatieve locatie?



Legenda:
Dit schema is bedoeld als hulpmiddel om stapsgewijs aan de hand van een aantal vragen (de wybertjes) te komen tot één of meerdere maatregelen die genomen kunnen worden om het extra vrachtverkeer door de vrachtwagenheffing tegen te gaan.
Het schema moet van boven naar beneden stapsgewijs gevolgd worden.
De keuze of en welke maatregel genomen kan worden blijft maatwerk en vereist lokale kennis en afstemming binnen de regio.
Zie de factsheets voor een beschrijving van de maatregelen.