

**Provincie Overijssel**

Luttenbergstraat 2  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle  
Telefoon 038 499 88 99  
Fax 038 425 48 88  
overijssel.nl  
postbus@overijssel.nl

KvK 51048329  
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

**Inlichtingen bij**

dhr. M.J. Beeftink  
telefoon 038 499 71 85  
MJ.Beeftink@overijssel.nl

Minister van IenW  
mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

<b>Datum</b>	<b>Kenmerk</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>Uw brief</b>	<b>Uw kenmerk</b>
29.07.2019	2019/0200378	1	Vrachtwagenheffing	WKG009595

Onderwerp: zienswijzen conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing

Excellentie,

Met interesse hebben we het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing gelezen. Vooropgesteld staat dat de provincie Overijssel en de Overijsselse gemeenten (hierna: regio Overijssel) waarde hecht aan verduurzaming in en innovatie van de transportsector. De regio Overijssel is echter niet zonder meer voorstander van invoering van Vrachtwagenheffing op de door u geselecteerde wegen in Overijssel. Daarom heeft de regio Overijssel besloten gezamenlijk zienswijzen op het conceptwetsvoorstel in te dienen.

De zienswijzen van de regio Overijssel zijn de volgende:

1. we verzoeken u de vormgeving van de Vrachtwagenheffing kritisch te heroverwegen, omdat met de huidige uitgangspunten de kans op negatieve effecten op het provinciale en gemeentelijke wegennet en de omgeving reëel is;
2. we hechten eraan dat u in Overijssel naast autosnelwegen géén wegen toevoegt aan het netwerk van Vrachtwagenheffing en we verzoeken u het wegvak A35 Wierden – Azelo eveneens niet op te nemen in het netwerk, onder voorwaarde dat het Ministerie bij ongewenste substantiële uitwijk naar onderliggend wegennet tijdig (binnen enkele weken) en adequaat maatregelen treft om de (effecten van) uitwijk tegen te gaan;
3. we verzoeken u de effecten van tariefdifferentiatie te analyseren voordat het wetsvoorstel definitief wordt;
4. we vinden het van belang dat u terughoudend bent met het uitbreiden van het heffingsnetwerk, vanwege de grote onzekerheden van de modelanalyses. We geven de voorkeur aan eventuele uitbreiding van het netwerk op basis van monitoring en evaluatie;
5. we zijn van mening dat het Rijk verantwoordelijk is voor acceptabele beheersmaatregelen om (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan. Het toevoegen van de betreffende uitwijkroutes aan het heffingsnetwerk is niet zonder meer acceptabel, vanwege de negatieve effecten van het uitbreiden van het heffingsnetwerk. Ook wanneer door decentrale

wegbeheerders beheersmaatregelen moeten worden genomen, menen wij dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is;

6. we zijn van mening dat het verwijderen van routes uit het heffingsnetwerk niet moeilijker moet zijn dan het toevoegen van routes;
7. we hechten eraan dat er adequate monitoring en evaluatie van (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer door invoering van Vrachtwagenheffing plaatsvindt, indien nodig ook op het onderliggend weggenet om een (tweede orde) uitwijk te kunnen meten. We zijn van mening dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is;
8. het is ons niet duidelijk waarom de Minister de invoering van Vrachtwagenheffing niet hetzelfde behandelt als andere projecten met stikstofdepositie op Natura2000 gebieden.

Toelichting op deze zienswijzen vindt u in de bijlage.

Mede namens alle Overijsselse gemeenten,

Namens Gedeputeerde Staten van Overijssel,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Boerman', with a horizontal line underneath.

dhr. B. Boerman

Gedeputeerde mobiliteit

## **Zienswijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten vrachtwagenheffing**

### **Opbouw memo**

De memo is als volgt opgebouwd:

1. Achtergrond
2. Proces totstandkoming zienswijzen
3. Zienswijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten over het wegennet
4. Argumentatie bij deze zienswijzen

Bijlagen 1 t/m 5

### **1 Achtergrond**

De ministerraad heeft 9 november 2018 ingestemd met het beleidskader vrachtwagenheffing. De doelen van de vrachtwagenheffing zijn:

- Binnenlands en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg per gereden kilometer;
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector door het terugsluizen van de inkomsten van de heffing.

Het beleidskader gaat uit van een heffing op de autosnelwegen en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaatsvindt als gevolg van een heffing op autosnelwegen. Per provincie is daarom in beeld gebracht op welke regionale wegen sprake kan zijn van substantiële uitwijk als gevolg van een heffing op autosnelwegen. Daarvoor zijn door het Rijk in de periode februari 2019 – april 2019 met de regio (provincie, gemeenten, vervoerssector) diverse sessies georganiseerd. Doel van de sessies was te komen tot een aanbeveling om bepaalde regionale wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk en het monitoringsnetwerk vast te stellen om de effecten van invoering van de vrachtwagenheffing goed te kunnen monitoren.

### **2 Proces totstandkoming zienswijzen**

Tijdens het regioproces hebben we ervaren dat het Ministerie van IenW en hun partners hard hebben gewerkt om onze vragen en verzoeken tot verduidelijking te beantwoorden. Via deze weg willen we de betrokkenen hiervoor bedanken. Door het ambitieuze tijdpad kon het Ministerie echter op enkele wezenlijke vragen niet ingaan en heeft de regio onvoldoende gelegenheid gehad om de consequenties van verschillende scenario's te doorgronden. Hierdoor bestaat de vrees dat de keuze voor het heffingsnetwerk onvoldoende integraal is gemaakt. Hieronder een korte beschouwing op het proces van de totstandkoming van de zienswijzen.

De regionale verkeer- en vervoerberaden zijn door het Rijk aangeschreven om te bespreken welke wegen aanvullend zouden moeten worden toegevoegd op het heffingsnetwerk om uitwijkgedrag te voorkomen. In reactie hierop is een Werkgroep gevormd met een aantal leden van de AO's Mobiliteit Twente en West-Overijssel en twee leden als afvaardiging van de Port Of Logistics Overijssel (kortweg: POLO). Deze werkgroep heeft gerapporteerd aan de betreffende AO's en BO's Mobiliteit.

Tijdens dit 'regioproces' zijn door het Rijk vier werksessies georganiseerd, waarvan twee samen met Gelderland. Aanvullend is een overleg georganiseerd over de Vechtdalverbinding, waarbij Drenthe en Emmen ook aanwezig waren.

De gesprekken met het Rijk zijn gebaseerd op modelberekeningen van het Nederlands Regionaal Model (NRM), waar Rijkswaterstaat standaard mee werkt. Vanaf het begin is door

het Rijk duidelijk gemaakt: het model is een benadering van de werkelijkheid en met kilometerbeprijzing zijn geen praktijkervaringen, dus het is niet bekend hoe goed het model veranderend mobiliteitsgedrag voorspelt. Daarnaast zijn vanuit gemeenten diverse onjuistheden in het model aangekaart, zoals ontbrekende wegaansluitingen.

Het Rijk heeft verschillende scenario's doorgerekend en deze gepresenteerd. Het uitgangsscenario is invoering van vrachtwagenheffing op alleen autosnelwegen. Daarnaast heeft het Rijk een eigen variant gemodelleerd, waarin ook heffing is ingevoerd op de wegen met substantiële uitwijk (zie bijlage 1). Op basis van opmerkingen en wensen uit de regio zijn daarbij aanvullende modelstudies uitgevoerd. Voor de Vechtdalverbinding is een aanvullend overleg gehouden. Deze resultaten zijn gepresenteerd tijdens de slotsessie.

Niet alle verzoeken zijn direct door het Rijk in behandeling genomen, zoals het verzoek om te berekenen wat het effect is van het niet in de heffing opnemen van de A35 Wierden – Azelo, om de toename van vrachtverkeer in en om Almelo te verminderen. Dit is op een later moment uitgevoerd.

Het Rijk heeft het verzoek om de *effecten* van uitwijk te analyseren niet in behandeling genomen. Hierdoor is niet duidelijk hoe groot de te verwachten overlast is. Ook is gerekend met een gemiddeld tarief, terwijl in het wetsvoorstel tarieven gedifferentieerd zijn naar milieuklasse.

Op basis van de gepresenteerde resultaten is de regio tot een advies gekomen ten aanzien van het heffingsnetwerk in Overijssel (zie bijlage 2). Daarbij de kanttekening dat de modelresultaten 'getrapt' zijn gepresenteerd (geen exacte hoeveelheden, maar alleen de categorie 'meer dan 100' of 'meer dan 200' voertuigen. Later is daar de categorie 'meer dan 400' aan toegevoegd. Het ontbreekt de regio dan ook aan volledig inzicht in de modelresultaten, wat het heeft bemoeilijkt een gedegen advies te geven. Ook zijn resultaten kort voor de werksessies toegestuurd of pas tijdens de werksessies getoond, waardoor de voorbereidingstijd te kort was voor gedegen interne en onderlinge afstemming.

Circa een maand na de slotsessie heeft het Ministerie laten weten dat het regioadvies ten aanzien van de N50 (bijlage 4) en de A35 Wierden – Azelo (bijlage 5) ter discussie staat. Deze routes zijn uiteindelijk tegen ons advies in opgenomen in het heffingsnetwerk.

### **3 Zienswijzen provincie Overijssel en Overijsselse gemeenten over het wegennet**

Vooropgesteld staat dat de regio Overijssel waarde hecht aan verduurzaming in en innovatie van de transportsector. De regio is echter niet zonder meer voorstander van invoering van Vrachtwagenheffing op snelwegen. Met invoering van deze heffing wordt het gebruik van snelwegen ontmoedigd, waardoor meer gebruik gemaakt zal worden van het onderliggend wegennet.

De zienswijzen van de regio Overijssel zijn de volgende:

1. we verzoeken u de vormgeving van de Vrachtwagenheffing kritisch te heroverwegen, omdat met de huidige uitgangspunten de kans op negatieve effecten op het provinciale en gemeentelijke wegennet en de omgeving reëel is;
2. we hechten eraan dat u in Overijssel naast autosnelwegen géén wegen toevoegt aan het netwerk van Vrachtwagenheffing en we verzoeken u het wegvak A35 Wierden – Azelo eveneens niet op te nemen in het netwerk, onder voorwaarde dat het Ministerie bij ongewenste substantiële uitwijk naar onderliggend wegennet tijdig (binnen enkele weken) en adequaat maatregelen treft om de (effecten van) uitwijk tegen te gaan;
3. we verzoeken u de effecten van tariefdifferentiatie te analyseren voordat het wetsvoorstel definitief wordt;
4. we vinden het van belang dat u terughoudend bent met het uitbreiden van het heffingsnetwerk, vanwege de grote onzekerheden van de modelanalyses. We geven



de voorkeur aan eventuele uitbreiding van het netwerk op basis van monitoring en evaluatie;

5. we zijn van mening dat het Rijk verantwoordelijk is voor acceptabele beheersmaatregelen om (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan. Het toevoegen van de betreffende uitwijkroutes aan het heffingsnetwerk is niet zonder meer acceptabel, vanwege de negatieve effecten van het uitbreiden van het heffingsnetwerk. Ook wanneer door decentrale wegbeheerders beheersmaatregelen moeten worden genomen, menen wij dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is;
6. we zijn van mening dat het verwijderen van routes uit het heffingsnetwerk niet moeilijker moet zijn dan het toevoegen van routes;
7. we hechten eraan dat er adequate monitoring en evaluatie van (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer door invoering van Vrachtwagenheffing plaatsvindt, indien nodig ook op het onderliggend wegennet om een (tweede orde) uitwijk te kunnen meten. We zijn van mening dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is;
8. het is ons niet duidelijk waarom de Minister de invoering van Vrachtwagenheffing niet hetzelfde behandelt als andere projecten met stikstofdepositie op Natura2000 gebieden.

#### **4 Argumentatie bij deze zienswijzen**

De argumentatie bij de zienswijzen is:

##### *1.1 De uitgangspunten moeten worden herzien, zodat meer oplossingsrichtingen mogelijk worden*

Binnen de huidige uitgangspunten is het niet mogelijk om (delen van) A-wegen uit het heffingsnetwerk te halen of houden, tarieven te differentiëren op basis van locatie, opbrengsten te gebruiken om beheersmaatregelen t.a.v. gevolgen voor de omgeving (luchtkwaliteit, geluid, natuur of verkeersveiligheid) te financieren. De mogelijkheden om uitwijk en ongewenste effecten daarvan tegen te gaan blijven hierdoor beperkt tot het toevoegen van wegen aan het heffingsnetwerk. De nadelen hiervan wegen in veel gevallen niet op tegen de voordelen.

##### *2.1 Het opnemen van extra routes in de vrachtwagenheffing verdringt het vrachtverkeer naar lagere orde wegen met mogelijk grotere negatieve effecten.*

De voornaamste gemodelleerde uitwijk van autosnelwegen vindt plaats op N-wegen. Het gevolg van een uitgebreider heffingsnetwerk met deze N-wegen is een tweede orde uitwijk naar provinciale N-wegen of gemeentelijke stroomwegen, met name door lokaal/regionaal vrachtverkeer. Deze wegen zijn minder geschikt voor een toename van vrachtverkeer dan de N-wegen waarop de eerste orde uitwijk plaatsvindt om de volgende redenen:

- op deze lagere categorie wegen is eerder sprake van menging van vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers;
- deze routes gaan veelal door woonkernen met bijbehorende overlast (luchtkwaliteit en geluidshinder) en risico's (transport van gevaarlijke stoffen);
- het toevoegen van N-wegen in de heffing heeft een negatief effect op de lokale economie.

Tijdens het regioproces hebben we geconstateerd dat het ministerie spreekt van substantiële uitwijk op basis van een absolute toename van vrachtverkeer als gevolg van uitwijk. Hierbij willen we onder de aandacht brengen dat ook de procentuele toename van vrachtverkeer een belangrijke indicator is van substantiële uitwijk.

## 2.2 Het opnemen van extra routes in de vrachtwagenheffing heeft negatieve effecten voor de regionale economie.

Vanuit de regio is er zorg dat het opnemen van aanvullende routes in het heffingsnetwerk negatieve effecten heeft op de regionale economie. Het kan voor transportbedrijven bepalend zijn om hun vestigingsplaats nabij een route in het heffingsnetwerk te heroverwegen. In de door het Rijk uitgevoerde studies wordt onderscheid gemaakt naar economische effecten tussen provincies. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen (stedelijke) economische kerngebieden en (landelijke) periferie. Ook binnen een provincie bestaan verschillen in de economische veerkracht. Een nadere analyse van de economische impact voor met name de kwetsbare gebieden is op z'n plaats, alvorens een voor de regio belangrijke route aan het heffingsnetwerk toe te voegen.

### 3.1 Effecten van tariefdifferentiatie in gewicht- en milieuklasse zijn niet geanalyseerd

Tariefdifferentiatie in gewicht- en milieuklasse leidt tot verschillen in uitwijkpatronen. Zwaarder en meer vervuילend vrachtverkeer krijgt een hoger tarief en zal hierdoor eerder geneigd zijn uit te wijken, ondanks het hoger brandstofverbruik (dit heeft pas effect bij een substantiële omweg). Het uitwijkend vrachtverkeer veroorzaakt hierdoor naar verwachting meer overlast (geluid, trillingen, uitstoot, slijtage) dan gemiddeld vrachtverkeer. Dergelijke effecten zijn niet in beeld gebracht.

Bijkomend voordeel van dergelijke aanvullende analyses is inzicht in de gevoeligheid van de gewijzigde vervoersstromen in de modelanalyses.

### 4.1 Uitgevoerde analyses geven onvoldoende zekerheid

Er zijn veel vragen bij de modelresultaten van het NRM (Rijkswaterstaat-model) en de TLN-planner (routeplanner op basis van integrale kosten) lijkt het NRM op punten tegen te spreken. Daarnaast ontbreekt, zoals genoemd bij punt 3.1, een analyse van het effect van tariefdifferentiatie tussen milieuklassen.

In Overijssel zijn op basis van de modelresultaten door het Rijk in eerste instantie vier aanvullende routes voorgesteld voor het heffingsnetwerk. De regio heeft verzocht één stuk autosnelweg niet in het netwerk op te nemen. We gaan hieronder kort in op drie illustratieve casussen.

**Vechtdalverbinding:** op de route N340-N48-N36-N34 is uitwijk van circa 1.200 vrachtvoertuigen per rijrichting per etmaal berekend. Dit is een mogelijke uitwijkroute voor doorgaand vrachtverkeer tussen de A28 (Zwolle en verder) en de A37 (richting Duitsland) en vice versa. Het kostenverschil tussen beide routes is zo klein (3 euro op circa 90 euro), dat sterk wordt betwijfeld of uitwijk van doorgaand vrachtverkeer überhaupt gaat plaatsvinden, laat staan in deze orde grootte. Bovendien kost de uitwijkroute meer tijd (dit zit in de kosten verrekend), waardoor de uitwijkroute alleen een optie is voor vrachtverkeer met marge in de planning. In Bijlage 3 is onze argumentatie ten aanzien van de Vechtdalverbinding opgenomen.

We kunnen ons vinden in het besluit de Vechtdalverbinding *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk. Tegelijkertijd is het van belang om goede en betrouwbare monitoring uit te voeren, zodat snel en adequaat maatregelen getroffen kunnen worden, mocht (het effect van) de uitwijk toch onwenselijke vormen aannemen.

**N50:** De N50 is door de ligging op de grens van twee verkeersmodellen lastig te beoordelen. De gemodelleerde uitwijk, indien deze weg niet in de heffing wordt opgenomen, verschilt tussen het wegvak in Flevoland en Overijssel. Voor de rijrichting Flevoland naar Overijssel is de uitwijk in Overijssel een factor drie hoger dan in Flevoland (+27% versus +9%), zonder dat dit gezien de weginrichting (een op- of afrit ontbreekt) in de praktijk mogelijk is. In de tegenrichting is het verschil kleiner: +24% versus +16%. Het is niet mogelijk dat het model hier een betrouwbare indicatie van de daadwerkelijke uitwijk biedt. En het is ook niet vast te

stellen welke van de modelprognoses dichterbij de daadwerkelijke uitwijk zit. Daarom pleiten we ervoor deze route *niet* in het heffingsnetwerk op te nemen, maar in het monitoringsnetwerk, om bij onwenselijke (effecten van uitwijk) maatregelen te kunnen treffen.

**A35 Wierden – Azelo:** De A35 kent tussen knooppunt Azelo en Buren samenloop met de A1. Aan weerszijden van deze knooppunten ligt nog enkele kilometers A35, die richting het westen ter hoogte van Wierden overgaat in de N35. Deze wegvakken zijn opgenomen in het heffingsnetwerk, omdat ze formeel tot het autosnelwegennet behoren. Het opnemen van het traject A35 Wierden – Azelo leidt tot uitwijkend vrachtverkeer in Almelo en Borne en de parallelwegen tussen Almelo en Hengelo. Uit een nadere analyse van het Rijk blijkt dat deze uitwijk vrijwel volledig verdwijnt door dit wegvak van 10 kilometer *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk, zie bijlage 5.

De belangrijkste argumenten om de A35 wél op te nemen zijn eenvoudig te weerleggen:

- Opnemen van de A35 is conform het uitgangspunt dat de heffing wordt ingevoerd op alle autosnelwegen. Dit argument wordt weerlegd door het feit dat in het wetsvoorstel niet alle autosnelwegen zijn opgenomen. Dus ook voor de A35 Wierden – Azelo kan een uitzondering gemaakt worden. Bovendien wordt het netwerk eenvoudiger te begrijpen wanneer dit 'losse' wegvak van 10km uit het netwerk wordt gehaald, dan wanneer het er in opgenomen blijft;
- Wegen waarop uitwijk plaatsvindt worden opgenomen in het netwerk. Als gevolg van het niet opnemen van dit wegvak vindt geen uitwijk plaats op de A35 Wierden – Azelo. Op het ontvangen kaartmateriaal is ook geen wijziging in uitwijk op de N35 zichtbaar. Het opnemen van de A35 Wierden – Azelo is niet noodzakelijk om uitwijk tegen te gaan. In tegendeel: het opnemen van de A35 Wierden – Azelo veroorzaakt extra uitwijk.
- De uitwijk is niet significant. Op de routes door Almelo en Borne is een toename van meer dan 100 vrachtvoertuigen per etmaal per rijrichting bezwaarlijk. De routes zijn al overbelast, waardoor de doorstroming verslechtert. Daarnaast wordt verslechtering van luchtkwaliteit, een toename van geluidsoverlast en afname van verkeersveiligheid verwacht. Dit alles lijkt te voorkomen door 10km autosnelweg *niet* op te nemen in het heffingsnetwerk.

De Regio Overijssel pleit dan ook voor het opnemen van de A35 Wierden – Azelo in het monitoringsnetwerk.

### *5.1 We laten de (financiële) verantwoordelijkheid voor beheersmaatregelen bij het Rijk*

Omdat het Rijk vrachtwagenheffing invoert op autosnelwegen, worden provincie en gemeenten mogelijk geconfronteerd met extra vrachtverkeer. De enige oplossing die het Rijk hiervoor aandraagt is het opnemen van de potentiële uitwijkroutes in het heffingsnetwerk. Om twee redenen vinden we dit op voorhand geen verstandig besluit: er bestaat grote onzekerheid over de hoeveelheid uitwijkend vrachtverkeer en de effecten hiervan. Daarnaast heeft het uitbreiden van het heffingsnetwerk nadelige effecten: het gevolg is een tweede orde uitwijk naar wegen die (nog) minder geschikt zijn voor vrachtverkeer en veelal door woonkernen leiden, slijtage van wegen en kunstwerken, en de impact op de regionale economie. De verantwoordelijkheid voor de verwachte negatieve gevolgen van uitwijk door vrachtverkeer, en daarmee ook het treffen en/of financieren van passende beheersmaatregelen, ligt bij het Rijk.

### *6.1 Het verwijderen van routes kan ook een beheersmaatregel zijn*

Indien het opnemen van een route in het heffingsnetwerk tot ongewenste effecten leidt, moet ook het verwijderen van deze route een beheersmaatregel kunnen zijn. In ieder geval moet het proces van toevoegen en verwijderen van routes evenwichtig zijn.

We constateren dat het toevoegen en verwijderen van routes reeds evenwichtig in het wetsvoorstel is opgenomen.

#### *7.1 In de monitoring en evaluatie dient aandacht te zijn voor de effecten van uitwijkend vrachtverkeer en beheersmaatregelen moeten daarop worden uitgekozen*

Het effect van de invoering van vrachtwagenheffing wordt gemonitord. Alle routes die mogelijk een uitwijkroute vormen, worden in het monitoringsnetwerk opgenomen. Indien blijkt dat de uitwijk substantieel is, wordt in overleg met de regio besloten over beheersmaatregelen. Het ministerie ziet drie mogelijkheden: heffingsnetwerk aanpassen, beheersmaatregelen treffen door de wegbeheerder, niets doen. Ook is er een mogelijkheid om een spoedprocedure toe te passen, waarbij in voorkomende gevallen sneller trajecten kunnen worden verwijderd uit of toegevoegd aan het heffingsnetwerk indien er sprake is van ernstige verstoring. Afhankelijk van de ernst van de situatie moet het mogelijk zijn om binnen enkele weken adequate maatregelen te treffen. Mede gezien de onzekerheid van de modeluitkomsten, verwachten we terughoudendheid in uitbreiding van het heffingsnetwerk in het wetsvoorstel.

Als regio zijn we benieuwd hoe de monitoring en evaluatie in de praktijk wordt vormgegeven. Daarnaast willen we onderstrepen dat we belang hechten aan de mogelijkheid om andere beheersmaatregelen te treffen dan alleen het aantal routes in het netwerk aan te passen. Hierbij is het van belang niet alleen aantallen uitwijkende vrachtwagens te monitoren, maar ook de *effecten* van uitwijkend vrachtverkeer. Dit is extra van belang vanwege tariefdifferentiatie, waardoor uitwijkend vrachtverkeer zwaarder en vervuilender zal zijn dan gemiddeld.

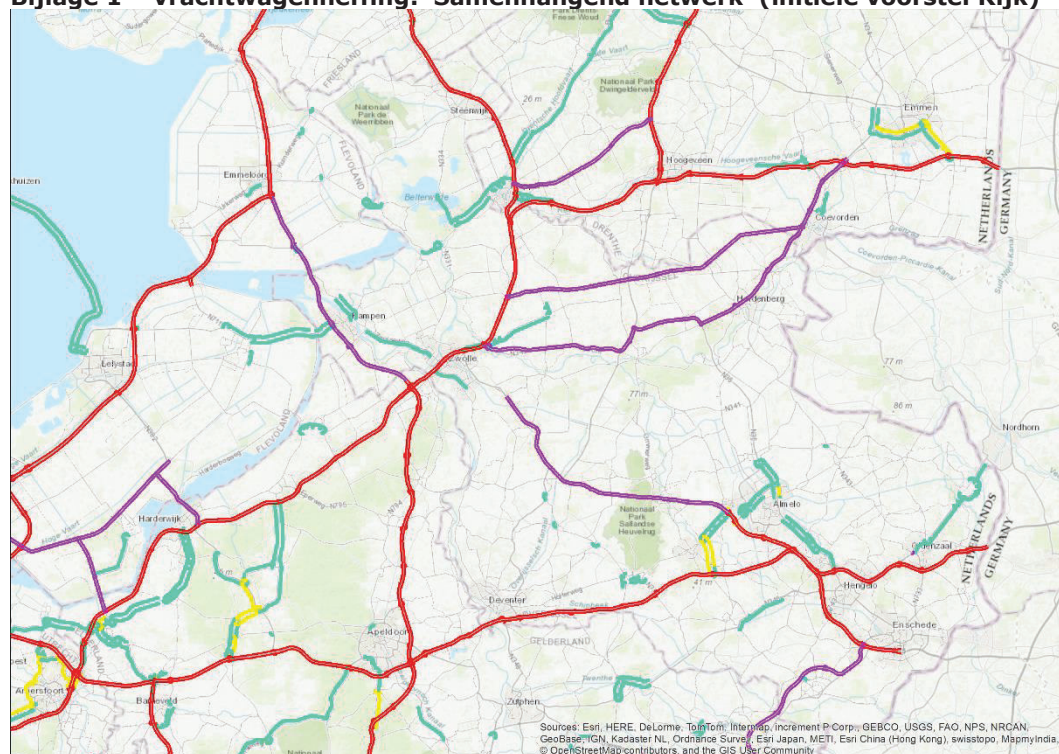
Als regio zijn we bereid onze telpunten en meetgegevens beschikbaar te stellen ten behoeve van de monitoring en evaluatie. Indien echter aanvullende telpunten nodig zijn voor een adequaat monitoringsnetwerk, stellen we het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk – ook wanneer dit telpunten op wegen van decentrale wegbeheerders betreft.

#### *8.1 Het is ons niet duidelijk waarom de Minister de invoering van vrachtwagenheffing niet hetzelfde behandelt als andere projecten met stikstofdepositie op Natura2000 gebieden*

Met het invoeren van vrachtwagenheffing veranderen verkeersstromen van heffingsplichtige vrachtwagens. Voor Nederland als geheel leidt dit tot een afname van het vrachtverkeer en daarmee tot een afname van de stikstofuitstoot. Lokaal kan door uitwijkend vrachtverkeer de stikstofuitstoot toenemen, ook nabij Natura2000 gebieden. Eind mei 2019 heeft de Raad van State verklaard dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als toestemmingsbasis voor activiteiten gebuikt mag worden.

Het is ons niet duidelijk hoe de Minister, gezien bovenstaande, rekening heeft gehouden met toename van stikstofdepositie op individuele Natura2000 gebieden als gevolg van de invoering van vrachtwagenheffing. Daarbij zijn we vooral geïnteresseerd in de argumentatie van de Minister waarom de invoering van vrachtwagenheffing zonder vertraging doorgang moet vinden, terwijl het Rijk (Ministeries van LNV, IenW en EZK) samen met het IPO, VNG en Unie van Waterschappen voor andere projecten zoeken naar een adequate oplossing voor de stikstofdepositie na de uitspraak van de RvS inzake de PAS.

### Bijlage 1 – vrachtwagenheffing: 'Samenhangend netwerk' (initiële voorstel Rijk)

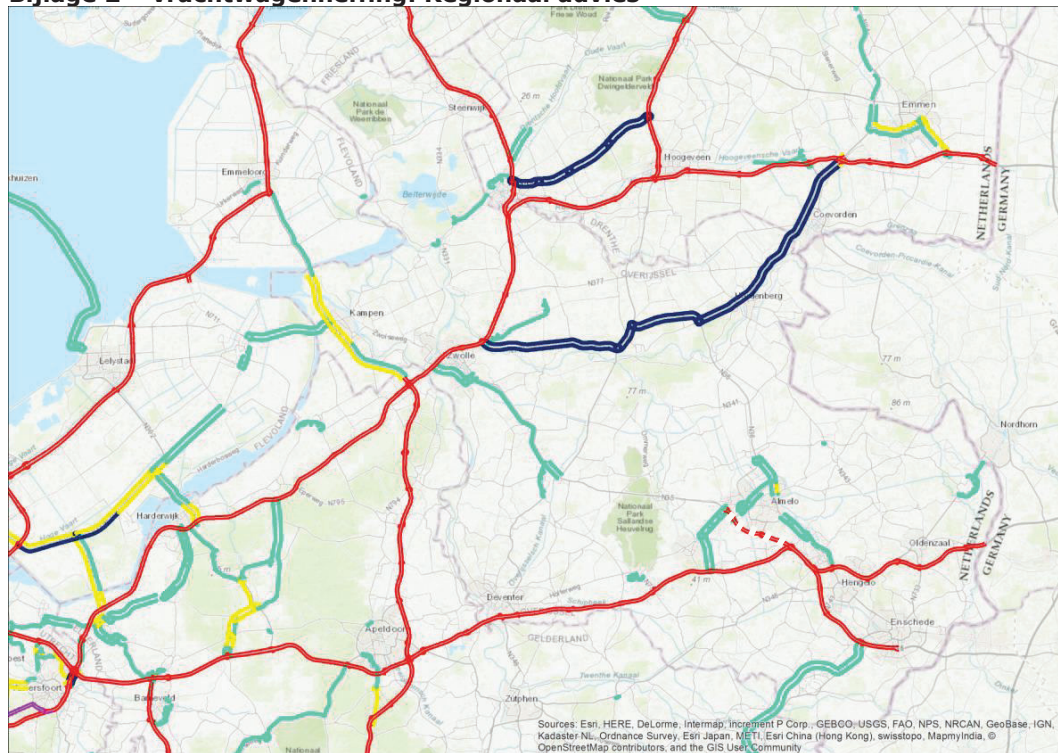


#### Legenda

- Autosnelwegen
- Regionaal voorgesteld heffingsnetwerk
- Niet A-wegen met effect < 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 200 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 400 vtg/etm



## Bijlage 2 – vrachtwagenheffing: Regionaal advies



### Legenda

- Autosnelwegen
- - - Autosnelwegen zonder heffing
- Regionaal voorgesteld heffingsnetwerk
- Niet A-wegen met effect < 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 100 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 200 vtg/etm
- Niet A-wegen met toename > 400 vtg/etm

### Bijlage 3: Vechtdalverbinding

Argumenten om de Vechtdalverbinding (N340-N48-N36-N34) niet op te nemen in heffingsnetwerk:

- Uitwijk van 1.200 vrachtvoertuigen per rijrichting per etmaal is in de modelberekeningen waarschijnlijk overschat. Dit is onder meer een uitwijkroute voor doorgaand (internationaal) vrachtverkeer tussen de A28 (Zwolle en verder) en de A37 (richting Duitsland) en vice versa. Het kostenverschil tussen beide routes is zo klein (3 euro op circa 90 euro), dat sterk wordt betwijfeld of uitwijk überhaupt gaat plaatsvinden, laat staan in deze orde grootte. Bovendien kost de uitwijkroute meer tijd (dit zit in de kosten verrekend), waardoor de uitwijkroute alleen een optie is voor vrachtverkeer met marge in de planning;
- De Vechtdalverbinding is in principe geschikt voor vrachtverkeer (weinig omwonenden, stroomweg) en kan dus tot op zekere hoogte een toename aan. In ieder geval veel geschikter dan parallelle routes die door woonkernen gaan. Kleinere aantallen uitwijk zijn hier een groter probleem vanwege leefbaarheid, fijnstof, verkeersveiligheid;
- Vanuit de regio is er zorg dat het opnemen van deze routes in het heffingsnetwerk negatieve effecten heeft op de regionale economie, met o.a. Hardenberg als regionaal economisch centrum. Het kan voor transportbedrijven bepalend zijn om hun vestigingsplaats nabij een heffingsnetwerk te heroverwegen.

#### Kanttekening

- Het niet toevoegen van deze route leidt waarschijnlijk tot een toename van vrachtverkeer. De gemodelleerde toename zo groot, dat het kan leiden tot congestie. Met het uitbreiden van het netwerk worden de nadelen zeker binnengehaald, terwijl er nu een kans is op deze nadelen. Daarom is het Rijk om een toezegging gevraagd (spoedprocedure) over adequate beheersmaatregelen op een redelijke termijn, mocht de uitwijk tot onwenselijke gevolgen leiden.



#### Discussiepunt N377/N340/N48 (Coevorden-Zwolle)

- Uitwijk model >200
- Niet in studievariant regio na expertsessie 2
- Overwegingen:
  - Uitwijk in deze mate is niet plausibel
  - Geen natura2000, wel leefbaarheidsissues bij uitwijk (>700 woningen binnen 100 meter)
  - Deels 2x1, deels 2x2

21

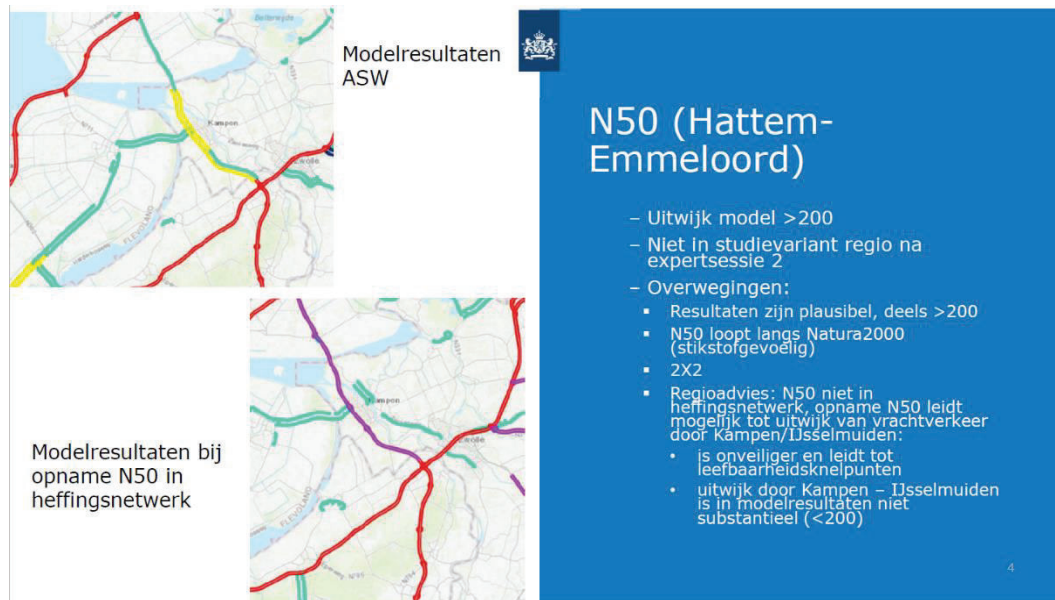
## Bijlage 4: N50

### Argumenten om N50 niet op te nemen in heffingsnetwerk

- Uitwijk in modelberekeningen is onbetrouwbaar, want op hetzelfde wegvak zit tot een factor drie verschil in de berekende uitwijk op de N50. Terwijl vanwege de weginrichting geen verschil in uitwijk mogelijk is;
- Procentueel gezien gaat het in de huidige prognoses op de N50 ter hoogte van Kampen om een beperktere toename (13% tot 18%) dan op de routes N331-N564-N563 (100% tot 140%);
- De N50 is in principe geschikt voor vrachtverkeer (weinig omwonenden, stroomweg) en kan dus tot op zekere hoogte een toename aan. In ieder geval veel geschikter dan de routes N331-N765-N764 die door woonkernen gaan. Kleinere aantallen uitwijk zijn hier een groter probleem vanwege leefbaarheid, fijnstof, verkeersveiligheid;
- Verkeersveiligheid: de N50 heeft verhoogde middenberm, de routes N331-N765-N764 niet. Bovendien is op deze laatste routes sprake van meer kruisend verkeer;
- Het ministerie ziet een principiële verschil tussen de N50 en de N35 of N18. Dit is een verandering ten opzichte van de start van het 'regioproces', waarin alle drie deze routes waren opgenomen in het 'samenhangend netwerk'. Wel is het zo dat de N50 volgens het model meer (>200) uitwijkend verkeer krijgt dan de N35 en de N18 (>100). Voor ons is dit principiële verschil er niet. Waarop is deze arbitraire grens gebaseerd?
- Uitwijk op de routes N331-N765-N764 leidt tot hogere onderhoudskosten en te nemen maatregelen ten behoeven van de verkeersveiligheid voor en door de provincie, op de N50 blijft het een Rijksaangelegenheid.

### Kanttekening

- Wij (Overijssel, Flevoland, gemeenten) pleiten al jaren voor meer verkeersveiligheid op de N50, omdat er een paar ernstige ongelukken zijn gebeurd met dodelijke slachtoffers, met name in 2017. Dit komt onder andere door het wisselende wegbeeld 1x3, 2x2 en 2x1. Extra vrachtwagens op de weg is op zichzelf vanuit verkeersveiligheid onwenselijk. Dit mag echter geen reden zijn om daarom de N50 in het heffingsnetwerk op te nemen. Oorzaak ligt immers (o.a. in het wegbeeld) op de N50. Met heffing wordt het probleem verplaatst in plaats van aangepakt.
- De N50 loopt door stikstofgevoelig Natura2000 gebied. Uit monitoring moet blijken of de uitstoot toeneemt. Alternatieve beheersmaatregelen dan het toevoegen van de N50 aan het heffingsnetwerk zijn niet onderzocht

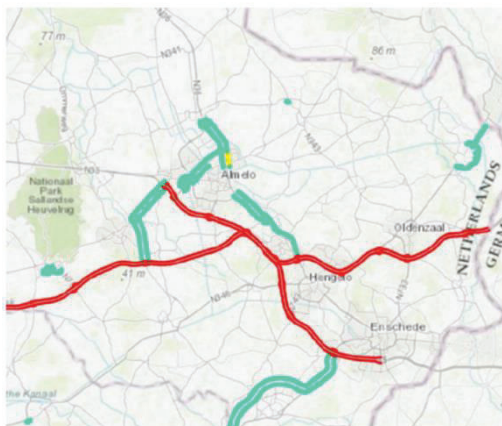





## Bijlage 5: A35

### Argumenten om de A35 Wierden – Azelo niet op te nemen in heffingsnetwerk

- Dit stuk A35 niet opnemen heeft geen merkbaar effect op de vrachtintensiteiten op de N35;
- Uitwijkend vrachtverkeer en de bijbehorende negatieve effecten wordt op onderstaande routes verminderd. Bij opname van de A35 Wierden – Azelo in het heffingsnetwerk:
  - o vindt verdere verdringing plaats van het rijkswegennet naar het onderliggende wegennet. Momenteel vindt al verdringing plaats vanwege de matige doorstroming van het rijkswegennet. Het NMCA laat zien dat de robuustheid van het rijkswegennet in Twente te wensen over laat;
  - o wordt de N743 Almelo – Zenderen – Borne – Hengelo zwaarder belast door vrachtverkeer. Dit levert extra doorstromingsproblemen op deze route. Daarnaast komt de verkeersveiligheid hier meer in het geding, vanwege de hoge mate van uitwisseling met langzaam verkeer. De N743 loopt dwars door het dorp en vormt nu al een grote barrière;
  - o komt de leefbaarheid in Zenderen verder onder druk te staan. Naast doorstromingsproblemen, wordt hier het wooncomfort fors aangetast door de geluidsoverlast en uitstoot;
  - o wordt de filevorming in de spitsen op de Van Rechteren Limpurgsingel versterkt. Deze route door de oostkant van Almelo kent nu reeds filevorming in de spitsen. Ook zal de geluidsoverlast toenemen en de verkeersveiligheid hier verslechteren (bij vri's zijn een aantal drukke oversteekpunten voor fietsers/voetgangers);
  - o verslechtert de verkeersveiligheid op de westelijke rondweg Almelo (overstekende fietsers);
  - o verslechtert de verkeersveiligheid op de route Wierden – Rijssen – Enter – A1. Hier liggen tussen Wierden en Rijssen een aantal rotondes waar fietsers oversteken;
- Voor alle gemeentelijke en provinciale wegen geldt dat deze extra belast worden en dus meer onderhoud/beheer nodig zullen hebben;
- Op de westelijke rondweg van Almelo gaat met TINA4 een proef gedaan worden met meer prioriteit voor vrachtverkeer. De combinatie van betere doorstroming door de prioriteit met vrachtwagenheffing kan dan een extra stimulans zijn om het gemeentelijk wegennet te gebruiken, hetgeen niet de bedoeling van de proef is. Het doel is de uitstoot van lokaal vrachtverkeer te verminderen. Indien er doorgaand vrachtverkeer voor in de plaats komt, is het lokale effect verdwenen;
- Almelo en Borne onderschrijven bovenstaande punten.



Overleg met regionale wegbeheerders over wegennet



### A35 Almelo – knp. Azelo

1. Enige mate van uitwijk uit modellen, niet van substantiële omvang (<200), wel zorgen over leefbaarheid en veiligheid regio en stad Almelo
2. Wens regio om A35 tussen knp. Azelo en Almelo (overgang naar N35) niet op te nemen in heffingsnetwerk
  - Argument: geen samenhangend netwerk, ongewenste effecten veiligheid leefbaarheid
3. Schrappen als doel: vermindering uitwijk op onveilige routes en voorkomen leefbaarheidsknelpunten in Almelo, Borne, Zenderen, Enter
4. Wijkt af van uitgangspunt alle autosnelwegen uit het beleidskader vrachtwagenheffing

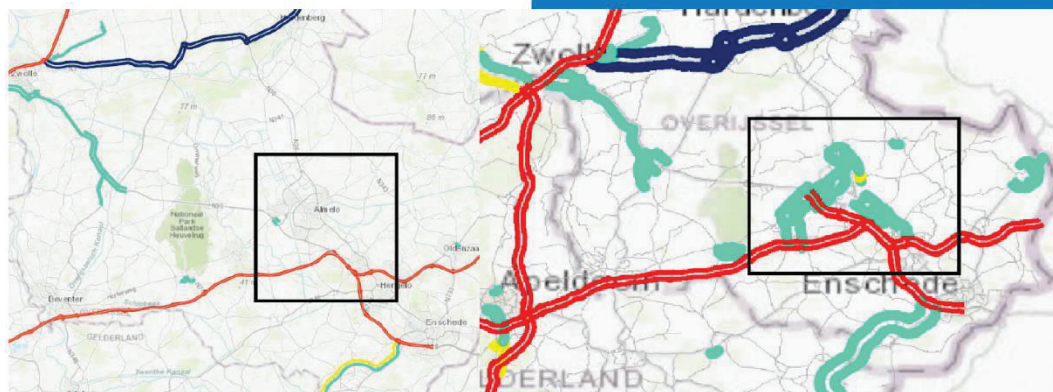
2



Ter informatie, extra doorrekening A35

Extra studievariant na eindsessie:  
Zonder A35 in het heffingsnetwerk

Variant met alle autosnelwegen



De brief met zienswijzen is mede ondertekend door de Overijsselse gemeenten. Tijdens het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit hebben alle wethouders ingestemd met het gezamenlijk indienen van de zienswijzen. Vanwege de start van de internetconsultatie kort voor het zomerreces is het voor sommige gemeenten praktisch niet mogelijk gebleken deze zienswijzen middels een collegebesluit mede te ondertekenen. Onderstaand overzicht toont of gemeenten de zienswijze mede ondertekend hebben. Van de gemeenten die niet mede ondertekend hebben, zijn geen inhoudelijke bezwaren over de zienswijzen bekend. De instemmende reacties van de gemeenten zijn toegevoegd aan dit document.

<b>gemeente</b>	<b>ondertekend</b>
Almelo	ja
Borne	ja
Dalfsen	ja
Deventer	ja
Dinkelland	nee
Enschede	nee
Haaksbergen	ja
Hardenberg	ja
Hellendoorn	ja
Hengelo	ja
Hof van Twente	ja
Kampen	ja
Losser	ja
Oldenzaal	nee
Olst-Wijhe	nee
Ommen	ja
Raalte	ja
Rijssen-Holten	ja
Staphorst	ja
Steenwijkerland	ja
Tubbergen	nee
Twenterand	ja
Wierden	nee
Zwartewaterland	ja
Zwolle	ja

College van Gedeputeerde Staten  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

*Postadres:*  
Gemeente Almelo  
Postbus 5100  
7600 GC Almelo

*Bezoekadres:*  
Haven Zuidzijde 30  
7607 EW Almelo

telefoon: (0546) 54 11 11  
e-mail: [gemeente@almelo.nl](mailto:gemeente@almelo.nl)  
internet: [www.almelo.nl](http://www.almelo.nl)

Uw brief	Uw kenmerk	Ons kenmerk UIT - 1988641	Datum 16 juli 2019
Bijlage(n)	Doorkiesnummer 0546-54 11 11	Behandeld door A.A.J.M. Roosendaal	Zaaknummer DCS – 1965363

**Onderwerp**  
concept wetsvoorstel vrachtwagenheffing

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van de gemeente Almelo in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op 9 juli 2019 door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Hoogachtend,  
Namens het college van Burgemeester en wethouders van Almelo,  
portefeuillehouder Verkeer en vervoer



A. Maathuis



G E M E E N T E B O R N E

Gedeputeerde Staten van Overijssel

uw brief/e-mail van	uw kenmerk	ons kenmerk 19uit05052	datum verzending
contactpersoon H.G.M. Horsthuis		doorkiesnummer 074-2658611	e-mail info@borne.nl
onderwerp Netwerk Vrachtwagenheffing			bijlagen



**Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,**

Hierbij stemt het college van de gemeente Borne in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing, door de provincie Overijssel, mede namens onze gemeente, zoals op d.d. 9 juli 2019 door ons college behandeld (zie B en W voorstel 19int06192).

Hoogachtend,

namens het college van burgemeester en wethouders,  
de Wethouder Mobiliteit,

  
M.J. Velten



Provincie Overijssel  
Gedeputeerde Staten  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

**Uw brief/kenmerk:**

-

**Ons kenmerk:**

DOC/19/329321

**Inlichtingen bij:**

F. Mosterman

**Doorkiesnummer:**

(0529) 48 82 72

**Onderwerp:**

Akkoord zienswijze  
vrachtwagenheffing

**Zaaknummer:**

Z/19/604897

**Datum:**

15 juli 2019

VERZONDEN 15 JULI 2019

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van gemeente Dalfsen in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 9 juli door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Met vriendelijke groet,

Namens burgemeester en wethouders van Dalfsen

drs. R.W.J. van Leeuwen  
Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer



Grote Kerkhof 1  
Postbus 5000  
7400 GC Deventer

14 0570  
telefoon

0570 - 694220/ 06-51385701  
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl  
e-mail

Provincie Overijssel  
De heer M. Beeftink  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

DEV-BLD/164342-2019  
kenmerk

uw referentie

datum

**18 JULI 2019**

T. Draisma  
contactpersoon

Zienswijze Vrachtwagenheffing  
onderwerp

Geachte heer Beeftink,

Met deze brief onderschrijven wij uw zienswijze, zoals deze is opgesteld naar aanleiding van het ter inzage gelegde conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Uitgaande van het standpunt dat de beoogde Vrachtwagenheffing recht doet aan de verduurzaming van het vrachtwagenpark, kunnen wij ons vinden in uw opstelling om in de provincie Overijssel de heffing te beperken tot het snelwegennet.

In hoofdlijnen betekent uw zienswijze dat:

- het Rijk - naast autosnelwegen - géén lagere orde wegen toevoegt aan het netwerk van Vrachtwagenheffing evenals het wegvak A35 Wierden – Almelo.
- het Rijk eerst de effecten van tariefdifferentiatie analyseert, voordat het wetsvoorstel definitief wordt.
- bij eventuele uitbreiding van het netwerk de voorkeur bestaat om dit te doen op basis van monitoring en evaluatie.
- het Rijk verantwoordelijk is voor acceptabele beheersmaatregelen om (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan. Ook wanneer door decentrale wegbeheerders beheersmaatregelen moeten worden genomen, menen wij dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is.
- het verwijderen van routes uit het heffingsnetwerk niet moeilijker moet zijn dan het toevoegen van routes.
- u hecht aan adequate monitoring en evaluatie van (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer door invoering van Vrachtwagenheffing, indien nodig ook op het onderliggend wegennet om een (tweede orde) uitwijk te kunnen meten. We zijn van mening dat het Rijk hiervoor financieel verantwoordelijk is.
- het niet duidelijk is waarom de Minister de invoering van Vrachtwagenheffing niet hetzelfde behandelt als andere projecten met stikstofdepositie op Natura2000 gebieden.



Tot slot wensen we u succes met het verdere proces en gaan ervan uit dat dit in goede samenwerking blijft plaatsvinden met de lokale overheden.

Met vriendelijke groet,  
namens burgemeester en wethouders van Deventer,



T. Draisma  
Senior Adviseur Bereikbaarheid

BIOS TUIT 8



Provincie Overijssel  
t.a.v. Gedeputeerde Staten  
Postbus 10078  
8000GB ZWOLLE

Uw kenmerk : 09 juli 2019  
Uw datum : 2019/0200378  
Behandeld door : Smits, AH, Arian  
Telefoonnummer : (053) 573 45 67

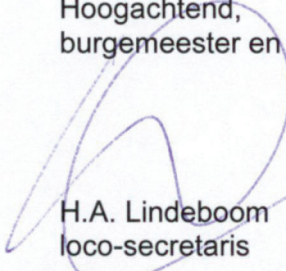
Zaaknummer : Z/19/013198  
Kenmerk : D-19-075838  
Bijlagen : 0  
Datum : 17 juli 2019

Onderwerp: Internetconsultatie conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing - indienen zienswijze


Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van de gemeente Haaksbergen in met het indienen van zienswijzen door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente, op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing zoals op 16 juli 2019 door ons college behandeld.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders,



H.A. Lindeboom  
loco-secretaris



drs. J.H. Scholten  
loco-burgemeester



## Openbaar Gebied

Provincie Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

Postadres Postbus 500  
7770 BA Hardenberg  
Bezoekadres Stephanuspark 1  
7772 HZ Hardenberg  
Internet [www.hardenberg.nl](http://www.hardenberg.nl)  
Telefoon 14 0523

Uw kenmerk

Behandeld door Dhr. Sandro Vlug

Zaaknummer 2479144  
Documentnummer 2479148

Team OG-Infrastructuur, gebouwen & gronden Hardenberg, 24 juli 2019

Onderwerp ondertekenen zienswijzen vrachtwagenheffing

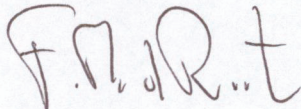
**VERZONDEN 24 JUL 2019**

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van gemeente Hardenberg in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op 24 juli 2019 door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

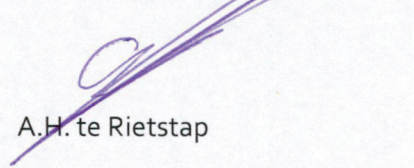
Burgemeester en wethouders van de gemeente Hardenberg,

Loco-secretaris,



F.M. de Ruiter

Loco-burgemeester,



A.H. te Rietstap





1  
9  
-  
7  
-  
2  
0  
1  
9  
1  
3  
5  
9  
8  
9  
/  
0  
0  
0  
0  
3  
3  
1  
5  
2

1  
9  
-  
7  
-  
2  
0  
1  
9  
1  
3  
5  
9  
8  
9  
/  
0  
0  
0  
0  
3  
3  
1  
5  
2



**Gemeente Hengelo**

Postbus 18  
7550 AA Hengelo

Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000GB Zwolle

**Onderwerp**  
Zienswijze vrachtwagenheffing

**Zaaknummer**  
2407825

**Uw kenmerk**

**Datum**  
17 juli 2019

**VERZONDEN 18 JULI 2019**

Geachte heer/mevrouw,

Het college van gemeente Hengelo heeft op 16 juli 2019 ingestemd met het (door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente) indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Hengelo,  
de secretaris, de burgemeester,

De heer J. Eshuis

De heer S.W.J.G Schelberg

**Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.**

**Bezoekadres**  
Hazenweg 121

**E-mailadres**  
gemeente@hengelo.nl  
**Telefoonnummer**  
14-074



Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

**Verzenddatum**

18 juli 2019

**Uw brief van**

9 juli 2019

**Uw kenmerk**

2019/0200378

**Ons kenmerk**

**Bijlage(n)**

**Behandeld door**

Alie Roebert-ter Horst

**Onderwerp**

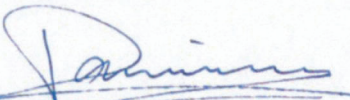
Zienswijzen conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing

Geacht college,

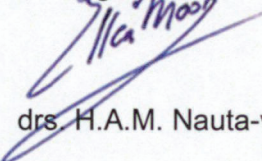
Hierbij stemt het college van de gemeente Hof van Twente in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing door de provincie mede namens onze gemeente, zoals op 9 juli 2019 door ons college is besloten.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Hof van Twente,  
de secretaris,

  
drs. D. Lacroix

de burgemeester,

  
drs. H.A.M. Nauta-van Moorsel MPM



Kampen<sup>®</sup>

BEZOEKADRES

Burgemeester Berghuisplein 1  
8261 DD Kampen

POSTADRES

Postbus 5009  
8260 GA Kampen

T 14 038

E [info@kampen.nl](mailto:info@kampen.nl)

T @gemKampen

I [www.kampen.nl](http://www.kampen.nl)

Provincie Overijssel  
College van Gedeputeerde Staten  
Luttenbergstraat 2  
8012 EE ZWOLLE

Uw brief/kenmerk

Ons kenmerk

Behandeld door

Bijlagen

41850-2019

M. Half-Wobma

Doorkiesnummer

Verzenddatum

(06) 83576609

19 juli 2019

Onderwerp

Zienswijzen op het conceptvoorstel vrachtwagenheffing

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van de gemeente Kampen in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 16 juli door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Met vriendelijke groet,  
namens het college van burgemeester en wethouders van Kampen,

  
wethouder,  
A. Holtland









<b>Uw kenmerk:</b> -	<b>Uw brief van:</b> -	<b>Zaaknummer:</b> 24309-2019	<b>Datum:</b> 16-07-2019
<b>Onderwerp:</b> Zienswijze vrachtwagen- heffing	<b>Bijlagen:</b> -	<b>Voor informatie:</b> Gemeente Raalte. tel.: (0572) 347 799	

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van gemeente Raalte in met het indienen van een zienswijze op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 16 juli 2019 door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente ondertekend.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte,



de secretaris  
Karin Cornelissen



de burgemeester  
Martijn Dadema

Provincie Overijssel  
Gedeputeerde Staten  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE



datum 22 juli 2019  
onderwerp Zienswijze wetsvoorstel  
Vrachtwagenheffing  
bijlagen  
uw brief van  
referentie  
behandeld door **H.J. Wessels**  
doorkiesnummer (0548) 854 436  
documentnummer D2019071780  
verzonden **23 JULI 2019**

Geachte gedeputeerde Staten van Overijssel,

U hebt ons gevraagd om een standpunt in te nemen over het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing. In onze vergadering d.d. 9 juli 2019 hebben wij besloten om de door u opgestelde zienswijze te onderschrijven. Wij verzoeken u dan ook om de zienswijze mede namens onze gemeente in te dienen.

**Vragen?**

Neemt u dan contact op met Henri Wessels. Dit kan telefonisch op 06-10041509 of per mail naar: [h.wessels@rijssen-holten.nl](mailto:h.wessels@rijssen-holten.nl). Wilt u het documentnummer vermelden als u op deze brief reageert?

Hoogachtend,  
College van burgemeester en wethouders,

A.C. (Arie) van Eck  
Gemeentesecretaris

A.C. (Arco) Hofland  
Burgemeester

Uw brief van  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk  
Zaaknummer  
Afdeling  
Informant  
Doorkiesnummer  
Bijlagen

UIT/19-081804  
Z31126  
Ontwikkeling & Beheer  
dhr. R. Voerman  
(0522) 46 75 41  
geen

Staphorst, 17 juli 2019  
Verzonden **18 JULI 2019**

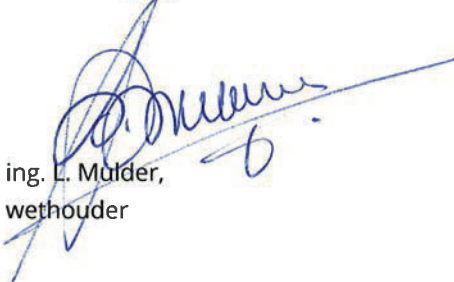
Onderwerp Vrachtwagenheffing - zienswijze

Provincie Overijssel  
Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van gemeente Staphorst in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 9 juli door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Staphorst,  
namens dezen,

  
ing. L. Mulder,  
wethouder

Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle

Ons kenmerk  
behandeld door Gerben Boekhout  
uw kenmerk  
bijlagen

Steenwijk, 17 juli 2019

Onderwerp Zienswijzen wetsvoorstel vrachtwagenheffing

Geacht College van Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van gemeente Steenwijkerland in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 16 juli 2019 door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

de burgemeester van Steenwijkerland,



Rob Bats

Aan Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

Postbus 67,  
7670 AB Vriezenveen  
Tel. (0546) 840 840  
Fax (0546) 840 841  
E-mail: [info@twenterand.nl](mailto:info@twenterand.nl)  
website: [www.twenterand.nl](http://www.twenterand.nl)  
IBAN: NL47 BNGH 0285 0926 93

<b>Uw kenmerk</b>	<b>Uw brief van</b>	<b>Ons Kenmerk</b>	<b>Vriezenveen, 12 juli 2019</b>
<b>Afschriften aan</b> B.J. Harmsen	<b>Bijlagen</b> n.v.t.	<b>Behandeld door</b> Gert Hofman	

**Onderwerp:** ondersteuning indiening zienswijzen op conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing.

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Hierbij stemt het college van de gemeente Twenterand in met het indienen van de zienswijzen op het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing, zoals op 9 juli j.l. door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Twenterand,  
namens dezen,

B.J. Harmsen  
portefeuillehouder Verkeer en Vervoer



Gedeputeerde Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

Uw brief van  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk 25230

Behandeld door L. van der Bij  
Bijlage(n)  
Onderwerp zienswijze conceptvoorstel vrachtwagenheffing

Hasselt,

22 JUL 2019

Geachte Gedeputeerde Staten van Overijssel

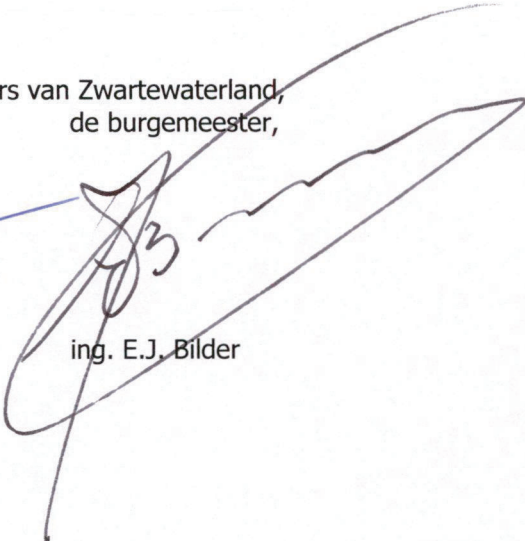
Hierbij stemt het college van de gemeente Zwartewaterland in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op d.d. 9 juli 2019 door ons college behandeld, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeenten

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Zwartewaterland,  
de secretaris, de burgemeester,



J. Dijkstra



ing. E.J. Bilder



## Ruimte en Economie

Retouradres: Postbus 10007, 8000 GA Zwolle

Provincie Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLEStadskantoor  
Lubeckplein 2  
Postbus 10007  
8000 GA Zwolle  
Telefoon 14 038  
J.van.Doorne@zwolle.nl[www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl)

Uw kenmerk  
Ons kenmerk  
Behandeld door Jeroen van Doorne  
Datum 18 juli 2019  
Onderwerp Zienswijze Vrachtwagenheffing

Geachte Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel,

Hierbij stemt het college van de gemeente Zwolle in met het indienen van zienswijzen op het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing, zoals op 9 juli 2019 door ons college van Burgemeester en wethouders is behandeld en akkoord is bevonden, door de provincie Overijssel mede namens onze gemeente.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,  
namens dezen,



W. Dogger  
Wethouder Mobiliteit

## Ruimte en Economie

Retouradres: Postbus 10007, 8000 GA Zwolle

Ministerie I&amp;W

Stadskantoor  
Lubeckplein 2  
Postbus 10007  
8000 GA Zwolle  
Telefoon 14 038  
J.van.Doorne@zwolle.nl[www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl)

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Behandeld door Jeroen van Doorne

Datum 18 juli 2019

Onderwerp Zienswijze Vrachtwagenheffing

Geachte Minister,

Met interesse hebben we het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing gelezen. Vooropgesteld staat dat de provincie Overijssel en de Overijsselse gemeenten (hierna: regio Overijssel) waarde hechten aan verduurzaming in en innovatie van de transportsector. De regio Overijssel is echter niet zonder meer voorstander van invoering van Vrachtwagenheffing op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen). Daarom heeft de regio Overijssel besloten gezamenlijk een zienswijze op het conceptwetsvoorstel in te dienen.

De zienswijzen van de regio Overijssel zijn:

1. om de vormgeving voor Vrachtwagenheffing kritisch te heroverwegen, omdat met de huidige uitgangspunten de kans op negatieve effecten op het provinciale en gemeentelijke wegennet en de omgeving reëel is;
2. om, vanuit de huidige uitgangspunten bezien, in Overijssel naast autosnelwegen géén wegen toe te voegen aan het netwerk van Vrachtwagenheffing, onder voorwaarde dat het Ministerie bij ongewenste substantiële uitwijk naar onderliggend wegennet tijdig (binnen enkele weken) en adequaat maatregelen treft om de uitwijk tegen te gaan;
3. dat het Rijk verantwoordelijk is voor acceptabele beheersmaatregelen om (effecten van) uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan. Het toevoegen van de betreffende uitwijkroutes aan het heffingsnetwerk is niet zonder meer acceptabel, vanwege de negatieve effecten van het uitbreiden van het heffingsnetwerk;
4. dat het verwijderen van routes uit het heffingsnetwerk niet moeilijker moet zijn dan het toevoegen van routes;
5. dat er adequate monitoring en evaluatie plaatsvindt, indien nodig ook op het onderliggend wegennet om een (tweede orde) uitwijk te kunnen meten.



inzicht

Datum 18 juli 2019

Ons kenmerk

Toelichting op deze zienswijzen vindt u in de bijlage.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,  
namens dezen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. Dogger', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract.

W. Dogger  
Wethouder Mobiliteit