

Verslag

Beknopt verslag van de bijeenkomst voor Toldienstaanbieders in het kader van het Tijdelijke Tol van het RDW

Datum bespreking
2 november 2022

Plaats bespreking
Jaarbeurs Meetup, Utrecht

Datum concept
3 november 2022

Opgemaakt door
Azra Talić (KASEA)

Datum vastgesteld
18 november 2022

Bijlage(n)
PPT Tijdelijke Tolheffing – Dienstaanbieders

Op 2 november is er door de RDW een bijeenkomst georganiseerd in het kader van Tijdelijke Tolheffing. Het doel van de deze bijeenkomst was om tijdig in gesprek te gaan met de markt van Toldienstaanbieders en transparant te zijn in wat de RDW doet. Daarbij wil de RDW samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijke Toldienstaanbieders informeren over de aankomende Tijdelijke Tolheffing in Nederland en hoe dit zal worden ingericht. Hieronder zijn de vragen geformuleerd, welke naast de presentatie Tijdelijke Tolheffing – Dienstaanbieders zijn besproken.

INLEIDING

Er wordt gevraagd naar de rol van Emovis binnen project Tijdelijke Tol.

Reactie: Emovis levert de techniek, de camera's. Zij doen de waarneming, zoals wij dat kennen. Dit staat los van de HDA.

Er wordt gevraagd naar het doel van het testen op de A12.

Reactie: Dit vindt plaats om de betrouwbaarheid van de camerasystemen te testen en te controleren. Wanneer Tijdelijke Tol live gaat, is er maar één GO LIVE moment, dan moet alles werken. We hebben, zoals het er nu uit ziet, niet de mogelijkheid om dan nog een maand of drie maanden te testen. De backoffice dient dan te werken: van Emovis, de dienstverleners, ketenpartners, RWS en bij de RDW.

Er wordt gevraagd naar de rol van de HDA tijdens de testperiode op de A12.

Reactie: Op dit moment, conform de huidige planning, heeft de hoofddienstverlener of hebben de dienstverleners geen rol in deze testperiode.

Voorstel vanuit de zaal: Om dit mee te nemen, om de expertise van de dienstverleners te gebruiken tijdens de testperiode. Zo kunnen zowel de wensen aan de kant van lenW / RDW en aan de kant van de weggebruiker in acht worden genomen en eventuele onvolkomenheden nog op te lossen. (Actie team RDW)

Er wordt gevraagd naar het plan over communicatie richting de buitenwereld en weggebruikers.

Reactie: De stakeholders van dit project zijn bekend, zowel intern als extern, deze worden meegenomen in het communicatieplan waaraan momenteel nog wordt gewerkt door lenW en RDW. RDW wil tijdig communiceren i.c.m. lenW en RWS maar wordt de communicatie uiteindelijk waar mogelijk vormgegeven of aangescherpt samen met de dienstverleners. Dit betreft dus ook communicatie richting de uiteindelijke weggebruiker.

Er wordt gevraagd of er in het project rekening is gehouden met buitenlandse kentekens.

Reactie: De houder is verantwoordelijk voor de betaling van de tol. Wordt dit niet binnen 72 uur betaald, dan wordt er gebruik gemaakt van de diensten van Eucaris om de tol alsnog te innen aan de weggebruiker.

Er wordt gevraagd of het Tijdelijke Tol project eenmalig is op deze trajecten of dat de diensten opnieuw ingezet kunnen/zullen worden op een ander wegvak.

Reactie: Er is nu geen ander traject gepland zoals TTH. Hierna zal het project 'Betalen naar gebruik' ingezet worden, welke gepland staat voor 2030. Hierbij betalen autobezitters niet meer voor autobezit, maar voor autogebruik op basis van aantal gereden kilometers.

HIGHLIGHTS

Er wordt gevraagd naar de beweegredenen achter de drie maanden opzegtermijn.

Reactie: Deze drie maanden gelden in het geval van een eenzijdige opzegging. Enerzijds geldt dit tijdsbestek omdat RDW de dienstaanbieder ruimte wil geven zich zo snel mogelijk te laten accrediteren, anderzijds biedt het tijdsbestek enig comfort voor de RDW.

Er wordt gevraagd of er een contractuele (of andere) relatie is tussen de HDA en de overige dienstaanbieders

Reactie: Er is geen contractuele of andere directe relatie tussen de HDA en de overige dienstaanbieders.

Er wordt gevraagd of het contract (in het kader van de EGV) met de tolheffer aan kan worden gegaan door ETS-aanbieders zonder dat deze tol innen en afdragen. Achtergrond van deze vraag ligt in het feit dat dat aanbieders van VAS mogelijk diensten zouden willen aanbieden als ETS_aanbieder.

Reactie: ETS-aanbieders worden geaccrediteerd waarbij ook informatie wordt gevraagd die betrekking heeft op inning en afdracht. Daarnaast is de vergoeding gebaseerd op inning en afdracht. Er is geen separate c.q. specifieke vergoeding voorzien voor enkel VAS. Het is aldus de bedoeling dat als een EETS-aanbieder of ETS-aanbieder zich laat accrediteren deze ook actief wordt in het innen en afdragen van tolgelden.

TOEGANG VOOR DIENSTVERLENING

Er wordt gevraagd of de dienstaanbieders gebruik mogen maken van Stichting Derdengelden ter vervanging voor de bankgarantie.

Reactie: Dat is op dit moment niet voorzien. komt hierop nog terug (Actie team RDW)

Er wordt gevraagd wat de geschatte doorlooptijd is van het accreditatie proces en wanneer dit van start zal gaan.

Reactie: Geschatte doorlooptijd is 3 maanden, de procedure kan naar alle waarschijnlijkheid starten per Q1 2024. Additionele informatie die wordt gedeeld tijdens dit gesprek is dat ISO 1288 geen certificering is, maar een standaard.

Er wordt gevraagd naar overige diensten, platformen en applicaties die ook geaccrediteerd zullen worden door de Tol divisie bij de dienstaanbieder.

Reactie: Alleen de koppeling met de backoffice wordt geaccrediteerd cf. de specificaties zoals in de presentatie aangegeven welke onderdeel zullen zijn van de EETS-gebiedsverklaring.

TECHNISCHE EISEN

Er wordt gevraagd of er tijdens het project ook DSRC ingezet zal worden.

Reactie: ANPR staat in de wet opgenomen, er zijn geen overige camera's of technieken t.b.v. registratie van voertuigen in het toldomein. Het controleren van het fotomateriaal, ligt bij de data-verzamelande partij (Emovis).

Er wordt gevraagd of er alleen is uitgegaan van Nederlandse kentekens die door dienstaanbieders waren aangeleverd (via de white list) aan de tolheffer, of van *alle* kentekens van de betreffende ETS-aanbieders. Dit kunnen er namelijk miljoenen zijn. De vraag is aldus: 1) is het zo dat alle kentekens aangeleverd moeten worden of enkel de Nederlandse klanten? En 2) als het eerste het geval is; kan het systeem van de tolheffer dit aan?

Reactie: Er is niet alleen uitgegaan van Nederlandse kentekens, ook buitenlandse kunnen worden verwerkt. RDW begrijpt dat dit om grote aantallen kan gaan; het systeem kan dit aan. Mocht een kenteken meerdere keren voorkomen, doordat de houder een dienstverleningsovereenkomst heeft afgesloten bij meerdere dienstaanbieders, staat er in de Wet Tijdelijke Tolheffing de volgende passage opgenomen:

"[...] Als er meerdere overeenkomsten van toepassing zouden kunnen zijn, dan is alleen de laatste in werking getreden overeenkomst van toepassing. [...]."

– Wet Tijdelijke Tol Heffing [Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 2021-2022]

BUSINESS CASE

Er wordt gevraagd hoe de dienstaanbieders zich verhouden tot de HDA en of er toelichting kan worden gegeven op de mate van concurrentie.

Reactie: Het is niet de bedoeling dat de toetreding van EETS/ETS-aanbieders wordt belemmerd door de HDA. Er worden om die reden aan de HDA eisen en beperkingen opgelegd, bijvoorbeeld omtrent het aanbieden van VAS.

Er wordt gevraagd hoe een houder zich straks zal aanmelden bij een dienstaanbieder. Komen de dienstaanbieders die het betreft bijvoorbeeld op de website van de RDW te staan?

Reactie: Er kan t.z.t. inderdaad worden overwogen om alle geaccrediteerde aanbieders, zowel de HDA als de overige dienstaanbieders, op de website te vermelden.

Er wordt gesteld dat de businesscase mogelijk niet toereikend is.. Zij stellen daarbij dat wanneer de houder voor een enkele passage € 1,32 tol betaalt daar voor de dienstaanbieder nog eens € 0,20 vanaf gaat vanwege de kosten die de betaalpartner in rekening brengt, zoals iDeal, SEPA of Creditcard.

Er wordt aangevuld dat het kan kloppen voor organisaties die geen grote volumes hebben (dus kleiner klantenbestand bedienen) en geeft aan dat de mate van attractiviteit min of meer volume afhankelijk is.

RDW licht toe dat uit externe analyse en onderzoek is gebleken dat er in de praktijk een grote spreiding is in deze financiële transactiekosten; meer betekent dat dat gegarandeerde creditcards een hogere transactiekost met zich zullen meebrengen dan een SEPA-transactie. Waarbij tevens geldt dat de hoeveelheid transacties ook nog een grote invloed heeft op die kosten.

VRAGEN / VERVOLGSTAPPEN

Separate vragen:

- Los van de happy flow van tol betalen, welke cases bestaan er nog meer?
- Wat kunnen we samen al leren voordat we daadwerkelijk live gaan?

Deze punten worden gemarkeerd voor bespreking in de follow-up, waarin enerzijds het test-perspectief kan worden besproken en anderzijds het bijdragen aan communicatie over TTH door/met ETS- en EETS-aanbieders en het al dan niet gezamenlijk communiceren (RDW, RWS, IenW, dienstaanbieders) richting houders en het brede publiek.

Tot slot een verzoek: kan RDW alle beschikbare documenten en informatie zo veel als mogelijk nu al delen in plaats van (op een later moment) ineens? RDW zegt toe dit zoveel als mogelijk te doen, startende bij de presentatie op Tendered inclusief het verslag.

Afsluitend wordt door het merendeel van de aanwezige participanten aangegeven dat deze meeting een positieve bijdrage heeft geleverd aan hun beelden van de werking van de tijdelijke tolheffing in het algemeen en de beoogde rol van de ETS-aanbieders in het bijzonder. Een follow-up wordt eveneens op prijs gesteld en RDW zegt toe deze te organiseren, naast het online (Tendered) plaatsen van de presentatie (al uitgevoerd) en een geanonimiseerd verslag.

RDW dankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en actieve bijdrage.