



Aan

Minister

nota

Tariefdifferentiatie naar wijze van tol betalen bij TTH

**TER BESLISSING**

**Datum**

2 oktober 2023

**Onze referentie**

IE NW/BSK-2023/224191

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Beslistermijn**

16 oktober 2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

IenW werkt samen met RDW, RWS, CJIB en ILT aan de realisatie van de tijdelijke tolheffing (TTH) op de Blankenburgverbinding (BBV) en de Via15. Op 23 maart jl. heeft u de Kamer hierover een voortgangsbrief gestuurd. In deze brief is toegezegd de Kamer voor het eind van dit jaar te informeren over de uitwerking van de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie naar wijze van tol betalen. Met deze nota krijgt u deze uitwerking voorgelegd, zodat uw reactie kan worden betrokken bij het opstellen van de nieuwe voortgangsbrief die u in november krijgt voorgelegd.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om tariefdifferentiatie naar wijze van tol betalen niet toe te passen in het project TTH, omdat uit de nadere uitwerking blijkt dat dit niet mogelijk is binnen de kaders van de tracébesluiten (i.v.m. stikstofonderzoek) en de Eurovignetrichtlijn.

**Kernpunten**

De kaders voor tariefdifferentiatie:

- Weggebruikers kunnen straks op twee manieren tol betalen: 1) via een eenmalige, elektronische betaling of 2) op automatische wijze via een maandelijks factuur of incasso, nadat hiervoor een overeenkomst met een dienstaanbieder is gesloten. Eenmalige betalingen bieden minder gebruiksgemak en zijn ook voor de tolheffer kostbaarder en minder efficiënt.
- Het Adviescollege ICT-toetsing heeft vorig jaar geadviseerd te onderzoeken of het differentiëren van de toltarieven naar betaalwijze mogelijk is. Deze tariefdifferentiatie houdt in dat gebruikers die met een overeenkomst betalen korting krijgen ten opzichte van gebruikers die eenmalig betalen. Dit leidt ertoe dat het sluiten van een overeenkomst aantrekkelijker wordt, waardoor naar verwachting een groter aandeel gebruikers automatisch betaalt. Dat is efficiënter voor de tolheffer en verhoogt het gebruiksgemak voor de gebruiker.
- Het eventueel toepassen van tariefdifferentiatie moet passen binnen de strikte kaders van de Eurovignetrichtlijn en de Tracébesluiten voor de BBV en Via15:
  - De Eurovignetrichtlijn stelt dat de korting voor gebruikers met overeenkomst maximaal 13% mag bedragen ten opzichte van het tarief voor gebruikers die eenmalig betalen. Met de toltarieven van €1,38 voor auto's en €8,30 voor vrachtwagens (prijspeil 2022), bedraagt de korting

dan maximaal €0,18 respectievelijk €1,08 per passage. Daarnaast staat in de Eurovignetrichtlijn dat de korting het kostenvoordeel voor de tolheffer dient te weerspiegelen en dat een korting voor de ene groep gebruikers niet mag worden doorberekend in een stijging van het toltarief voor de andere groep gebruikers.

- o De Tracébesluiten voor de BBV en ViA15, en de bijbehorende maatregelen voor onder meer geluid en stikstof, gaan uit van het gebruik van beide wegen met tolheffing maar zonder tariefdifferentiatie. De marges om hiervan af te wijken zijn beperkt vanwege de drempelwaarde voor stikstofanalyses. Deze drempelwaarde ligt bij een verandering van meer dan 500 voertuigen per dag. Boven deze waarde is nadere analyse naar de stikstofdepositie in natuurgebieden vereist. Dergelijke analyse vraagt substantiële doorlooptijd en belast de schaarse onderzoekscapaciteit. Ook is het de vraag of bij een eventuele toename van stikstofdepositie voldoende mitigerende maatregelen voorhanden zijn.

#### Onderzoeken naar tariefdifferentiatie:

- Naar aanleiding van het advies van het AcICT zijn twee onderzoeken gedaan. In de voortgangsbrief van 23 maart jl. bent u al ingegaan op onderzoek van KPMG (bijlage 1), dat laat zien dat tariefdifferentiatie naar de wijze van tol betalen internationaal gangbaar is en een effectief middel lijkt om het aandeel gebruikers met overeenkomst te vergroten. Het bleek voor de onderzoekers niet mogelijk het zuivere effect van tariefdifferentiatie te bepalen, aangezien de betreffende tolsystemen al sinds de startdatum tariefdifferentiatie toepassen en er dus geen vergelijking met een nulvariant mogelijk is. Het is daarmee lastig in te schatten in hoeverre tariefdifferentiatie leidt tot aanvullende gebruikers die automatisch betalen. Naar onze inschatting is het aanvullende effect echter beperkt als tariefdifferentiatie beperkt is tot de 13% die de Eurovignetrichtlijn toelaat: het gebruiksgemak voor de weggebruiker lijkt een doorslaggevender argument om te kiezen voor automatisch betalen dan de beperkte korting.
- In een verkennende analyse van SWECO (bijlage 2) is gekeken naar de verkeerskundige effecten van tariefdifferentiatie. Hieruit blijkt dat het hanteren van een korting van 13% voor gebruikers die via een overeenkomst betalen, leidt tot een beperkt effect op de verkeersstromen op de BBV en het omliggend wegennet in de regio Rotterdam.<sup>1</sup> Hoewel de effecten beperkt zijn, is het effect op het gebruik van diverse wegen in de regio Rotterdam echter meer dan 500 voertuigen per rijrichting per dag. Hiermee bevinden de effecten zich boven de drempelwaarde voor stikstofanalyses.
- Als alternatief is gekeken naar een tariefstructuur waarin weliswaar korting wordt toegepast, maar waarvan beargumenteerd kan worden dat stikstofanalyses niet nodig zijn omdat er geen effect op de verkeersstromen is. Dit betreft een tariefstructuur waarbij het gemiddelde toltarief gelijk is aan het huidige toltarief<sup>2</sup>. De korting wordt op zodanige wijze toegepast dat gebruikers met overeenkomst korting krijgen en gebruikers zonder overeenkomst naar rato beperkt meer betalen. Zie ook de uitwerking in de tabel hieronder. Deze tariefvariant lijkt echter niet te passen binnen de eerdergenoemde kaders van de Eurovignetrichtlijn, omdat de korting ten laste

<sup>1</sup> In deze fase is alleen gekeken naar de gevolgen voor de verkeersstromen rondom de BBV (regio Rotterdam) en is de ViA15 buiten beschouwing gelaten.

<sup>2</sup> Het verkeersmodel kan alleen met één (gemiddeld) toltarief rekenen, dus zolang dat tarief gelijk blijft is er geen verwacht effect op de verkeersstromen.

komt van gebruikers zonder overeenkomst. Daarnaast is een prijsverhoging voor de gebruikers die niet automatisch betalen moeilijk uitlegbaar.

Tarieven in prijspeil 2022	Tarief bij betalen zonder overeenkomst	Tarief bij betalen met overeenkomst	Gemiddeld tarief <sup>3</sup>
<b>Variante 0 Huidige tarieven</b>	€1,38 (auto's) en €8,30 (vrachtauto's)	€1,38 (auto's) en €8,30 (vrachtauto's)	€1,38 (auto's) en €8,30 (vrachtauto's)
<b>Variante 1 13% korting</b>	€1,38 (auto's) en €8,30 (vrachtauto's)	€1,20 (auto's) en €7,22 (vrachtauto's)	€1,23 (auto's) en €7,38 (vrachtauto's)
<b>Variante 2 13% korting met beperkte verhoging</b>	€1,54 (auto's) en €9,33 (vrachtauto's)	€1,34 (auto's) en €8,12 (vrachtauto's)	€1,38 (auto's) en €8,30 (vrachtauto's)

#### Conclusies:

- Op basis van het voorgaande lijkt tariefdifferentiatie naar wijze van betalen weliswaar een kansrijke prikkel om weggebruikers te stimuleren om automatisch te betalen, maar is de precieze effectiviteit niet te bepalen. Doorslaggevend is echter vooral de beperking bij het toepassen ervan.
- Die beperking is in variant 1 (alleen korting) gelegen in de noodzaak tot aanvullend onderzoek naar stikstofdepositie in natuurgebieden. Dit onderzoek vergt substantiële doorlooptijd en belast daarnaast de schaarse onderzoekscapaciteit. Als blijkt dat maatregelen genomen moeten worden, is het daarnaast de vraag of dat tijdig kan voor openstelling van de BBV (eind 2024).
- Die beperking is in variant 2 (korting i.c.m. verhoging) gelegen in de Eurovignetrichtlijn, waarin staat dat korting voor de ene groep gebruikers niet mag worden doorberekend in prijsstijging van de andere groep gebruikers. Er kan overwogen worden in overleg te gaan met de Europese Commissie over de mogelijkheden om deze bepaling ruimer te mogen interpreteren, maar dit lijkt niet kansrijk.
- Vanwege deze belemmeringen wordt u geadviseerd geen tariefdifferentiatie naar wijze van tol betalen toe te passen. In plaats daarvan wordt ingezet op adequate communicatie, om daarmee alsnog zoveel mogelijk weggebruikers te informeren over het gebruiksgemak van automatisch betalen. Dit gebruiksgemak kent drie elementen: niet langer voor elke passage een betaalhandeling verrichten, inzicht in de hoeveelheid passages en het feit dat geen boete meer mogelijk is: de tol wordt altijd automatisch op tijd betaald.

Eens

#### Krachtenveld

- Het AcICT heeft geadviseerd tariefdifferentiatie naar wijze van betalen te onderzoeken. Met bijgevoegde onderzoeken heeft u dat gedaan.
- Mogelijk ontstaat onbegrip bij weggebruikers of de transportsector dat u geen korting toepast naar betaalwijze, terwijl dat bij diverse tolwegen elders wel het geval is. De reactie daarop is dat tariefdifferentiatie geen doel op zich is, maar dat deze optie in beeld was om zoveel mogelijk gebruikers automatisch te laten betalen. Deze doelstelling is onverkort van kracht, maar er wordt op

<sup>3</sup> Hierbij is de aanname gedaan dat in een stabiel referentiejaar ca. 81% van de gebruikers met een overeenkomst betaalt.

ingezet om dit te bereiken via adequate communicatie over het gebruiksgemak.

- U krijgt in november de concept-voortgangsbrief aan de Kamer voorgelegd, waarin uw reactie op deze nota wordt verwerkt. Met de voortgangsbrief wordt ook het uitvoeringsplan en handhavingsplan voor TTH aan de Kamer gestuurd (een andere toezegging uit de voortgangsbrief van maart 2023).

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
02	Onderzoek KPMG	Rapport met internationale vergelijking over tariefdifferentiatie bij tolsystemen.
03	Onderzoek SWECO	Verkennde analyse met berekeningen in het NRM-verkeersmodel over de verkeerseffecten van het toepassen van tariefdifferentiatie bij de Blankenburgverbinding.





Aan Minister

# nota

EETS-gebiedsverklaring tijdelijke tolheffing  
Blankenburgverbinding

## TER BESLISSING

**Datum**

2 oktober 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/247778

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Beslistermijn**

9 oktober 2023

**Bijlage(n)**

2

### Aanleiding

IenW werkt samen met RDW, RWS, CJIB en ILT aan de realisatie van de tijdelijke tolheffing (TTH) op de Blankenburgverbinding. De start van de tolheffing is voorzien eind 2024. Een centraal onderdeel van het tolstelsel is de wijze waarop weggebruikers hun tol kunnen betalen. Uit de Wet TTH volgt dat betalingen onder meer via private dienstverleners (de zgn. EETS- en ETS-aanbieders) kunnen verlopen. Klanten van deze partijen betalen 'automatisch' hun tol, bijvoorbeeld via een maandelijks factuur of incasso.

Om deze taak uit te mogen voeren moeten EETS- en ETS-aanbieders een toelatingsproces (accreditatie) doorlopen en een overeenkomst met de tolheffer sluiten. Onderdeel van de overeenkomst is de zogeheten "EETS-gebiedsverklaring", die door de tolheffer is opgesteld. In de verklaring staan de voorwaarden en prestatie-eisen waaraan EETS- en ETS-aanbieders moeten voldoen en de vergoeding die ze hiervoor krijgen. Met deze nota krijgt u de EETS-gebiedsverklaring voorgelegd.

### Geadviseerd besluit

- Instemmen met de EETS-gebiedsverklaring tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding (bijlage 1) en daartoe een bekendmaking ondertekenen die in de Staatscourant wordt geplaatst (bijlage 2).

NB: U hoeft de EETS-gebiedsverklaring (bijlage 1) niet te ondertekenen. Deze verklaring wordt gepubliceerd op de website [www.e-tol.nl](http://www.e-tol.nl) (die door RDW wordt beheerd). Ook de Kamer wordt geïnformeerd over het vaststellen van de EETS-gebiedsverklaring. Dit gebeurt via de eerstvolgende voortgangsbrief TTH, die u in november krijgt voorgelegd.

### Kernpunten

#### Verschillende wijzen van tol betalen

- Uit de Wet TTH volgt dat weggebruikers het tolgeld rechtstreeks (online) aan de tolheffer kunnen betalen of dat deze betaling via private dienstverleners verloopt. Klanten kunnen een overeenkomst sluiten met dergelijke dienstverleners, waarna betaling van de tolgelden 'automatisch' verloopt (bijvoorbeeld via een maandelijks factuur of incasso). Hiermee wordt het tolgeld tijdig betaald en lopen weggebruikers geen risico om een boete te krijgen.

- Er zijn verschillende soorten dienstaanbieders: EETS-aanbieders, ETS-aanbieders en de hoofddienstaanbieder. EETS-aanbieders zijn marktpartijen die betaalmogelijkheden bieden in meerdere tolgebieden in Europa en daardoor gebonden zijn aan de interoperabiliteitseisen uit de EETS-richtlijn. Klanten kunnen bij EETS-aanbieders één contract afsluiten voor tolgebieden in meerdere landen. Deze optie is met name interessant voor houders van vrachtwagens die internationaal rijden. ETS-aanbieders zijn niet gebonden aan de interoperabiliteitseisen en kunnen daardoor alleen op nationaal niveau toldiensten aanbieden. ETS-aanbieders kunnen bijvoorbeeld parkeerproviders zijn die hun dienstenaanbod uitbreiden met tolheffing. Deze optie is met name interessant voor houders van lichte voertuigen die frequent gebruikmaken van de Blankenburgverbinding en betaalgemak willen.
- EETS- en ETS-aanbieders hebben een vrije keuze of ze hun diensten willen aanbieden in het toldomein van de Blankenburgverbinding. Gelet op de onzekerheid over de hoeveelheid EETS- en ETS-aanbieders die dat doen, is inmiddels ook een hoofddienstaanbieder gecontracteerd. Hiermee is geborgd dat klanten – ook bij tegenvallende interesse van EETS- en ETS-aanbieders – altijd een optie hebben om een contract af te sluiten en 'automatisch' te betalen.

**Datum**

2 oktober 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/247778

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

EETS-gebiedsverklaring

- In artikel 10 en 11 van de Wet implementatie EETS-richtlijn is geregeld dat de tolheffer een EETS-gebiedsverklaring opstelt en deze publiceert. Hoewel RDW de meeste tolhefferstaken uitvoert, is het opstellen van de EETS-gebiedsverklaring aan u voorbehouden.
- De EETS-gebiedsverklaring kan worden gezien als de algemene voorwaarden waaraan EETS- en ETS-aanbieders moeten voldoen. De inhoudelijke eisen in de verklaring volgen uit (Europese) regelgeving. De verklaring bevat onder meer eisen over communicatie, gegevensbescherming, vertrouwelijkheid, betalingsgaranties en aansprakelijkheid. Ook wordt de toelatingsprocedure (via accreditatie door RDW) en het testproces beschreven.
- Belangrijke thema's in de EETS-gebiedsverklaring zijn de technische eisen, prestatie-eisen en de vergoedingen die dienstaanbieders ontvangen. Van EETS- en ETS-aanbieders wordt verwacht dat ze voldoen aan drie prestatie-eisen die betrekking hebben op juistheid, tijdigheid en volledigheid van de afdracht van de tolgelden aan de tolheffer. Voor hun diensten ontvangen zij een jaarlijkse vergoeding van €10.000 en 2,5% over de door hen afgedragen tolgelden. Daarnaast worden (werkelijke) kosten vergoed voor het doorlopen van het accreditatieproces en het jaarlijks aantonen dat aan eisen op het gebied van privacy en security wordt voldaan.
- De eisen aan EETS- en ETS-aanbieders zijn op veel thema's ontleend aan de eisen die in de aanbesteding voor de hoofddienstaanbieder waren opgenomen. De taken van de partijen zijn ook vergelijkbaar: het sluiten van dienstverleningsovereenkomsten met (kenteken)houders van voertuigen, inning van de tol voor de gemaakte passages en de afdracht van de tol aan de tolheffer. Aanvullend is de hoofddienstaanbieder verplicht om alle houders die dat wensen te bedienen: hij kan klanten dus niet afwijzen vanwege bijvoorbeeld gebrek aan kredietwaardigheid. De hoofddienstaanbieder is verplicht zijn diensten gratis aan te bieden. Daarnaast gelden voor hem ook specifieke eisen om zo min mogelijk concurrentie tussen de hoofddienstaanbieder en de EETS en ETS-aanbieders teweeg te brengen.

- Bij het opstellen van de EETS-gebiedsverklaring is zoveel mogelijk gekeken naar tolstelsels elders in Europa. Hiermee is getracht rekening te houden met de aantrekkelijkheid voor dienstaanbieders. Desalniettemin zorgen de relatief lage toltarieven (€ 1,45 voor auto's en €8,70 voor vrachtwagens, prijspeil 2023) en de tijdelijke aard van de tolheffing ervoor dat onzeker is hoeveel EETS-en ETS-aanbieders instappen.
- Het vaststellen van deze EETS-gebiedsverklaring is nodig om dienstaanbieders in de gelegenheid te stellen zich tijdig te laten accrediteren voor start tolheffing (eind 2024), en tijdig klanten (weggebruikers) aan zich te binden.

**Datum**

2 oktober 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/247778

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

**Krachtenveld**

- De EETS-gebiedsverklaring is afgestemd met de RDW. Er heeft meermaals sondering bij marktpartijen (de potentiële EETS- en ETS-aanbieders) plaatsgevonden en er is kennis en expertise opgehaald van tolheffers bij vergelijkbare tolsystemen in Europa. Ook is samengewerkt met het programma Vrachtwagenheffing, dat bezig is met een vergelijkbare EETS-gebiedsverklaring (u ontvangt deze in de eerste helft van 2024).
- Voor een goede werking van het tolstelsel wordt erop ingezet dat zoveel mogelijk weggebruikers een overeenkomst met een dienstaanbieder afsluiten (de hoofddienstaanbieder, EETS- of ETS-aanbieder). Zoals hiervoor vermeld is de hoofddienstaanbieder al gecontracteerd en hangt de interesse van EETS- en ETS-aanbieders vooral af van de hoogte van de vergoeding en de eenvoud waarmee zij hun taken kunnen uitvoeren. In de uitwerking van de EETS-gebiedsverklaring is getracht daar zo goed mogelijk rekening mee te houden.
- Het is echter niet uit te sluiten dat EETS- en ETS-aanbieders van hun recht gebruik maken de zgn. bemiddelende instantie (deze taak is belegd bij NIWO) in te schakelen wanneer zij de eisen of de vergoeding onvoldoende aantrekkelijk vinden. Er wordt dan door NIWO bezien in hoeverre de argumenten geldig en redelijk zijn. NIWO kan u hierover advies uitbrengen. Het is vervolgens aan u in hoeverre u aan dat advies gehoor geeft. Om NIWO op mogelijke procedures voor te bereiden, zijn IenW en RDW met NIWO in gesprek.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
02	(E)ETS-gebiedsverklaring tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding	Document met daarin eisen waaraan dienstaanbieders voor tolheffing op de Blankenburgverbinding moeten voldoen.
03	Bekendmaking Staatscourant	Document waarin wordt bekend gemaakt dat de (E)ETS-gebiedsverklaring is opgesteld en waar deze is te raadplegen.