

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 37

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 april 2022

In ons land bestaan reeds langere tijd wegvakken waarop tol wordt geheven, thans zijn dat de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel. Daarnaast zijn momenteel twee grote infrastructurele verbindingen in voorbereiding, waarbij een deel van de kosten voor de aanleg en exploitatie wordt gedekt door tolheffing. Dit betreft de Blankenburgverbinding (A24 tussen Europoort en Vlaardingen, verder: BBV) en de verlenging van de A15 tussen Ressen en Duiven-Zevenaar (projectnaam ViA15). Er is gekozen voor een tijdelijke vorm van tolheffing vanwege tekorten op het Mobiliteitsfonds; zonder de tolheffing zou er onvoldoende financiële dekking voor de aanleg van deze verbindingen zijn. Met de tolheffing wordt een financieringsbehoefte van (prijspeil 2021) € 344 mln. (BBV) en € 312 mln. (ViA15) gedekt.

Zoals aangegeven in het «MIRT Overzicht 2022»¹, wordt momenteel de realisatie van het project Tijdelijke Tolheffing voorbereid, zodat de tolheffing in 2024 voor de BBV zal kunnen starten. Voor een goede werking van het tolsysteem is tevens aanvullende wet- en regelgeving in voorbereiding.

Het project Tijdelijke Tolheffing is in het najaar van 2021 getoetst door het Adviescollege ICT-toetsing (verder: AclCT). Begin maart 2022 heeft het AclCT haar definitieve BIT-advies (2022-000106546) uitgebracht. Het betreft een indringend advies dat raakt aan de fundamentele en de context van het project. Het bijgevoegde advies van AclCT bied ik uw Kamer bij deze aan (zie Bijlage)².

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de voortgang van de invoering van tijdelijke tolheffing, waarbij ik de voorgeschiedenis, context en

¹ Bijlage bij Kamerstuk 35 925 A, nr. 5.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

voortuitblik schets. Vervolgens geef ik de bestuurlijke reactie op het BIT-advies.

Tracébesluiten en voortgang BBV en ViA15

Op 3 oktober 2017 is het gewijzigde tracébesluit Blankenburgverbinding vastgesteld. Aansluitend op het onherroepelijke tracébesluit is Rijkswaterstaat gestart met de realisatie van het tracé. De planning is om in het vierde kwartaal van 2024 de BBV open te stellen voor verkeer. Het tracébesluit voor de ViA15 wacht op een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het is de verwachting dat de Raad van State deze uitspraak na de zomer van 2022 doet. Voor het project ViA15 wordt de planning en daarmee de datum voor openstelling herijkt op het moment dat het tracébesluit onherroepelijk is.

Belangrijk is te benadrukken dat beide tracébesluiten zijn gebaseerd op een situatie met tolheffing bij ingebruikname van de nieuwe verbinding. In de tracébesluiten is dan ook rekening gehouden met verminderde verkeersvolumes door tolheffing. Omdat de milieumaatregelen op deze verkeersvolumes zijn gebaseerd, is openstelling zonder tolheffing niet zonder meer mogelijk. Dit zou leiden tot herberekening van milieueffecten en nieuwe besluitvorming waarin aanvullende maatregelen worden vastgesteld.

Realisatie van het systeem en organisatie van de uitvoering

In 2011 zijn de beleidsmatige en juridische voorbereidingen voor tolheffing op genoemde trajecten gestart. Op dat moment zijn zes belangrijke beleidsuitgangspunten geformuleerd³ die ten grondslag liggen aan de in te voeren vorm van tolheffing:

- 1) Tolinning zal alleen geschieden op nieuwe doorsnijdingen.
- 2) Tolinning dient alleen als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen.
- 3) Tolinning geschiedt alleen indien er een gratis alternatief beschikbaar is
- 4) Tolinning geschiedt door middel van «free-flowtechniek».
- 5) De kosten van tolinning zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten.
- 6) De tolinning dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.

Op grond hiervan is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (verder: Wet TTH) opgesteld en na parlementaire behandeling in werking getreden per 15 maart 2016. In de uitwerking van het tolstelsel zijn de genoemde uitgangspunten bepalend geweest, bijvoorbeeld in relatie tot het wegennet en in de kosten-batenverhouding. Zo is de keuze voor een free-flow techniek (geen tolpleinen en -poortjes) ingegeven met het oog op verkeersdoorstroming en de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing. Het – in internationaal en nationaal opzicht – relatief lage toltarief⁴ is een belangrijke factor in de kosten-baten verhouding. De hoogte ervan is gemotiveerd vanwege doorstroming en het feit dat sprake is van (bestaande) gratis alternatieven.

Tot slot is de Europese dimensie relevant: tolheffing is, met het oog op grensoverschrijdend verkeer en een uniforme markt voor aanbieders van

³ Kamerstuk 33 000 A, nr. 43, blz. 41, die later zijn opgenomen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel TTH, zie toelichting bij artikel 1.3.

⁴ Voor personenauto's is deze thans € 1,32 (prijspeil 2021) daar waar bij de Westerschelde- en Liefkenshoektunnel deze € 5 bedraagt.

toldiensten, in toenemende mate onderworpen aan regulering vanuit de Europese Unie. Dit brengt aanvullende randvoorwaarden en daarmee effecten op de kosten-baten verhouding met zich mee.

Eind 2017 is besloten om de start van de realisatiefase van het project Tijdelijke Tolheffing aan te houden in verband met nieuwe inzichten over de plannen van de projecten Tijdelijke Tolheffing en BBV. In het tweede kwartaal van 2020 heeft het project Tijdelijke Tolheffing een herstart gemaakt. Het project is gericht op het tijdig realiseren van een werkend tolheffingssysteem per april 2024, ruim voor openstelling van de BBV in het vierde kwartaal van 2024.

Tijdelijke tolheffing wordt door het Ministerie van IenW samen met de uitvoeringsorganisaties RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Rijkswaterstaat verder uitgewerkt. In navolging van de aanpak van de organisatie bij de vrachtwagenheffing⁵ is er met het oog op efficiëntie voor gekozen de uitvoering zo veel mogelijk bij één uitvoeringsorganisatie te beleggen. De RDW is de centrale uitvoeringsorganisatie voor tijdelijke tolheffing, die ook verantwoordelijk is voor de functionele aansturing van de andere betrokken uitvoeringsorganisaties. Omdat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in de huidige Wet TTH verantwoordelijk is voor de tolheffing, zijn bepaalde bevoegdheden die met de inning van de tolheffing samenhangen, aan de RDW gemandateerd.⁶

Medio november 2021 heeft de RDW de aanbestedingsprocedure voor waarneming (registratiemiddelen, waaronder camera's voor automatische nummerplaatherkenning) gestart. Eind januari 2022 is ook de aanbestedingsprocedure voor de hoofddienstaanbieder⁷ in gang gezet. Naast deze twee aanbestedingen, zijn de genoemde uitvoeringsorganisaties vanaf najaar 2021 gestart met de projectmatige realisatie van ICT-voorzieningen en inrichting van uitvoeringsprocessen.

Aanpassing wet- en regelgeving voor tijdelijke tolheffing

De Wet TTH geeft het kader voor het heffen van tol voor de Blankenburgverbinding en de ViA15. Op 19 oktober 2021 is de Wet implementatie EETS-richtlijn in werking getreden waarmee Richtlijn (EU) 2019/520 (de EETS-richtlijn)⁸ is geïmplementeerd. Deze implementatiewet is van toepassing op elektronische tolheffingssystemen, onder andere systemen die registreren met automatische nummerplaatherkenning. Omdat voor de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 wordt uitgegaan van automatische nummerplaatherkenning zal de Wet TTH ook op deze implementatiewet aangepast moeten worden. Daarnaast moet de wet worden aangepast naar aanleiding van een uitspraak van de Hoge Raad over het gebruik van technische hulpmiddelen voor de registratie van motorrijtuigen.⁹ Half februari 2022 is een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet TTH voor advies naar de Raad van State gestuurd. Na verwerking van het advies van de Raad van State zal ik het wetsvoorstel aan uw Kamer aanbieden. Dit zal naar verwachting rond de zomer van 2022 zijn.

⁵ Zie Kamerstuk 31 305, nr. 314.

⁶ Stcrt. 2021, nr. 36029 (mandaatbesluit).

⁷ Door Staat gecontracteerde partij die de inning van tol via abonnementen verzorgt.

⁸ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

⁹ HR 24 februari 2017, ECLI:NL:HR:2017:286. In dit arrest overweegt de Hoge Raad dat het verzamelen, vastleggen, bewerken, bewaren en gebruiken van ANPR-gegevens door de Belastingdienst een voldoende precieze wettelijke grondslag behoeft.

Daarnaast is op 24 maart 2022 de herziene Eurovignetrichtlijn in werking getreden. Deze richtlijn bevat het Europese kader voor wegbeprijzing (voor zowel personen- als vrachtverkeer) en kent een implementatetermin van twee jaar. De gevolgen van de herziene richtlijn voor tijdelijke tolheffing zijn naar verwachting beperkt. Uw Kamer krijgt de implementatiewet uiteraard tijdig voorgelegd, naar verwachting medio 2023.

In de Wet TTH zijn grondslagen opgenomen voor het vaststellen van uitvoeringsregelgeving. In een nieuw op te stellen besluit, dat nog in procedure moet worden gebracht, wordt bepaald op welke manier wordt vastgesteld wie het toltarief is verschuldigd en welke persoonsgegevens worden verwerkt. Daarnaast is gelijktijdig met de Wet TTH de Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in werking getreden. Deze regeling zal nog worden aangevuld met regels over de inning van het toltarief en over een vrijstelling in het geval van calamiteiten en beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Het genoemde concept-besluit en de wijzigingsregeling zullen in de loop van 2022 in internetconsultatie worden gebracht.

Voorts bied ik uw Kamer een uitvoeringsplan en een handhavingsplan aan. Zoals vastgesteld in de Wet TTH zal het uitvoeringsplan een omschrijving bevatten van de kernelementen voor de uitvoering van het tolsysteem, zoals de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. Daarnaast wordt in het uitvoeringsplan ingegaan op de verwachte kosten. Het handhavingsplan zal een omschrijving bevatten van de wijze waarop een boete wordt opgelegd en geïnd, en hoe het toezicht op de weg is georganiseerd. Het uitvoeringsplan en het handhavingsplan worden tevens aan de Eerste Kamer aangeboden.

Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst» is opgenomen dat in 2030 een systeem van «Betalen naar Gebruik voor alle automobilititeit» (verder: BNG) de nog bestaande tol-tracés, waaronder de tijdelijke tolheffing die is voorzien voor de BBV en de ViA15, vervangt. Dit betekent dat vanaf 2030 een nieuwe situatie ontstaat. Tot 2030 zal, zoals gepland, tol geheven gaan worden op deze verbindingen. De Staatssecretaris van Financiën en ik werken momenteel aan de invulling van BNG en nemen daarin ook de gevolgen voor de tijdelijke tolheffing mee.

Met de invoering van BNG in 2030, zal de tijdelijke tolheffing ruimschoots eerder worden beëindigd dan het moment waarop de tologpave is terugverdiend. In de situatie zonder coalitieakkoord, zou er sprake zijn van een terugverdiëntijd van 9 jaar voor de BBV en 14 jaar voor de ViA15. Daarmee zou de tolheffing op de BBV rond 2034/2035 kunnen worden beëindigd. Bij beëindiging van de tol per 2030, zullen beide tolsystemen pas enkele jaren – beginnend met de BBV eind 2024 – operationeel zijn. Uit ervaring met vergelijkbare tolstelsels in het buitenland, blijkt dat een periode van ca. vijf jaar nodig is om te komen tot een optimale, efficiënte exploitatie van een toltraject. Dit komt enerzijds door het opbouwen van operationele ervaring en anderzijds door betalings- en rijgedrag van weggebruikers. Vroegtijdige beëindiging van de tolheffing heeft dus als consequentie dat de mogelijkheden voor een efficiënte exploitatie worden beperkt. Bovendien is mogelijk sprake van eventuele frictiekosten die hiermee samenhangen.

Actualisatie beeld van kosten en opbrengsten

Recent zijn de kosten en opbrengsten van de tijdelijke tolheffing, ook wel genaamd de «business case» geactualiseerd. Per saldo resulteert dit – uitgaande van een stabiel referentiejaar – in opbrengsten van € 126 mln. per jaar (BBV en ViA15 gecombineerd) en exploitatiekosten van € 33 mln. per jaar. De raming van de jaarlijkse opbrengsten is gebaseerd op het totaal van de reguliere tolbetalingen, alsook de betalingsherinneringen en boetes. In de raming van de jaarlijkse exploitatiekosten zijn onder andere opgenomen: de inningskosten van tol, betalingsherinneringen en boetes, het toezicht, het behandelen van bezwaar en beroep en een marge voor onvoorziene kosten.

De ramingen zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Diverse, onzekere factoren zijn hierop de komende jaren nog van invloed. Voor de kostenontwikkeling zijn onder andere de resultaten van de aanbestedingen van belang en de hoogte van de opbrengsten is in belangrijke mate afhankelijk van de verkeersstromen en het betalingsgedrag van gebruikers.

De eerder genoemde, actuele terugverdiëntijden zijn significant lager dan de werkhypothese van 25 jaar, die is aangehouden in de Wet TTH.

Het eerdergenoemde beleidsuitgangspunt dat de kosten van de inning niet meer dan 20% van de tolinkomsten mogen bedragen, betreft de reguliere inningskosten tijdens de exploitatie. De kosten die verband houden met het versturen en innen van de betalingsherinneringen en boetes vallen hierbuiten, evenals die voor handhaving en toezicht. Deze kosten worden gedekt door de opbrengsten uit betalingsherinneringen en boetes. De verhouding tussen tolinkomsten en reguliere inningskosten is bepaald voor een stabiel referentiejaar (2030) op het moment dat het tolstelsel enige tijd in gebruik is, gezien de eerdergenoemde ervaringen in het buitenland om te komen tot een efficiënt werkend tolsysteem.

Het is de verwachting dat in het referentiejaar binnen de norm van 20% kan worden gebleven. Op basis van de huidige inzichten variëren de kosten tussen 18% (scenario met hoge economische groei) en 19,5% (idem met lage groei) van de tolopbrengsten in een situatie met tolheffing op de BBV en ViA15. Hierbij moet worden aangetekend dat, uitgaande van de geplande invoering van BNG, in het referentiejaar de tijdelijke tolheffing inmiddels is vervangen door BNG.

Daarnaast is een eerste doorrekening gemaakt van het saldo van opbrengsten en kosten in 2030 op het moment dat tolheffing in 2024 op de BBV wordt ingevoerd en conform het coalitieakkoord in 2030 met invoering van BNG wordt beëindigd. Hieruit volgt dat er dan sprake is van € 410 mln. aan cumulatieve opbrengsten en € 275 mln. aan cumulatieve kosten voor realisatie (€ 115 mln.) en exploitatie (€ 160 mln.). Hiermee wordt per saldo tussen de € 100 mln. en € 150 mln. afgelost op de tologgave. Het invoeren en exploiteren van tijdelijke tolheffing in de periode 2024–2029 betekent dus dat alle kosten worden gedekt en er netto wordt afgelost op de tologgave. Wel is de kosten-baten verhouding per definitie minder gunstig dan deze in latere jaren geweest zou zijn, doordat in de eerste jaren relatief veel kosten worden gemaakt.

Advies van het Adviescollege ICT

In juli 2021 heeft mijn ambtsvoorganger aan het AcICT gevraagd het project Tijdelijke Tolheffing te toetsen. Het AcICT toetst projecten met een grote ICT-component, op beheersbaarheid, risico's en slaagkans. Medio september is de toets gestart en het materiële onderzoek heeft doorge-

lopen tot eind november 2021. Ik geef u hierna op hoofdlijnen mijn bestuurlijke reactie en vervolgens ga ik nader in op de opvolging op de aanbevelingen en de onderbouwing daarvan.

Op 9 maart 2022 is het definitieve BIT-advies (2022-0000106546) overhandigd. De belangrijkste conclusie van het AclCT is dat het verwacht dat het project de doelstelling niet gaat bereiken en daarmee de gekozen toeloplossing in deze vorm niet effectief is. Dit is een stevige en duidelijke boodschap. Het AclCT betreft in haar advies mede het coalitieakkoord, waarin het voornemen is opgenomen de bestaande tolheffing te beëindigen op het moment dat BNG wordt ingevoerd.

De conclusie van het AclCT berust op de volgende bevindingen:

- a. De kosten staan niet in verhouding tot de toelopgave;
- b. De toeloplossing is waarschijnlijk niet op tijd klaar;
- c. Het ontbreken van slagvaardige ketensturing verhoogt de complexiteit.

In dat verband doet het AclCT een drietal aanbevelingen:

1. Bepaal of er ruimte is om tolheffing niet in te voeren.
2. Overweeg alternatieven indien tolheffing onvermijdelijk is.
3. Zorg voor een realistische aanpak en slagvaardige sturing.

Deze aanbevelingen volg ik op. Hieronder licht ik per aanbeveling de opvolging en reeds getrokken conclusies toe.

Aanbeveling 1: *Bepaal of er ruimte is om tolheffing niet door te voeren.*

Het AclCT adviseert om na te gaan in hoeverre het nog mogelijk is om af te zien van het invoeren van tolheffing. Op grond van de kosten-batenverhouding is dit een begrijpelijk advies. Naar aanleiding van het coalitieakkoord, waarin is opgenomen dat in 2030 de invoering van Betalen naar Gebruik de huidige toltracés vervangt, ben ik de mogelijkheden en consequenties nagegaan van openstelling van de BBV zonder tolheffing.

In het algemeen kan gesteld worden dat het invoeren van tolheffing een dempende werking heeft op het gebruik van de betreffende weg. Het (onherroepelijke) tracébesluit van de BBV en de onderliggende verkeers- en milieuonderzoeken zijn gebaseerd op gebruikersaantallen voor een weg met tolheffing. Afzien van deze tolheffing is problematisch vanwege de volgende ongewenste effecten:

- Zonder tol gaat er fors meer verkeer over de BBV rijden. Dit leidt tot extra stikstofdepositie in een groot aantal Natura 2000 gebieden, waar mitigatie of extern salderen voor nodig is. Het is onzeker of voldoende maatregelen voorhanden zijn en bovendien leidt dit tot risico's op het gebied van planning en kosten. Tijdige openstelling van de BBV komt in gevaar, waarmee de maatschappelijke baten van de verbinding achterwege blijven.
- Extra verkeer betekent een toename van geluid. Mitigerende maatregelen voor geluidsoverschrijding zijn mogelijk, maar met een significante investering (€ 30 mln. tot € 70 mln.) en een mogelijke vertraging van 6 tot 12 maanden.
- Tolinkomsten blijven achterwege waardoor een financieel knelpunt ontstaat.

Het nemen van andere maatregelen om, in een situatie zonder tolheffing, onder de normen voor geluid en stikstof te blijven, zoals het sluiten van rijstroken, zijn onwenselijk omdat dit zal leiden tot een verminderde doorstroming en verkeersonveilige situaties.

Bij het afzien van tolheffing, is sprake van derving van tolinkomsten: € 344 mln. voor de BBV en € 312 mln. voor de ViA15 (prijsspeil 2021). Er is binnen de begroting van IenW en het Mobiliteitsfonds geen (alternatieve) dekking voor deze tekorten.

Gezien het belang van de tijdige openstelling van de BBV, is mijn conclusie dat er geen ruimte is om af te zien van tolheffing.

Aanbeveling 2: «Overweeg alternatieven indien tolheffing onvermijdelijk is»

Indien er geen ruimte is om af te zien van tolheffing, adviseert het AclCT op zeer korte termijn mogelijk goedkopere alternatieven voor tolheffing in kaart te brengen. Het college noemt daarbij een drietal alternatieve inrichtingskeuzes om de kosten-batenverhouding te verbeteren. Deze doelstelling onderschrijf ik en ik blijf actief zoeken naar mogelijkheden om het rendement te verhogen.

De eerste twee alternatieven zijn reeds in beschouwing genomen. Het onderzoek naar het derde alternatief loopt. Hieronder wordt meer in detail ingegaan op de drie alternatieven die het AclCT heeft aangereikt. Voorts is vanuit het project reeds een optimalisatie doorgevoerd om de kosten-batenverhouding te verbeteren voor de afhandeling van bezwaar en beroep efficiënter in te richten.

1. *Richt een lokaal toldomein in, in plaats van Europees (EETS) tolstelsel.*
Bij de herstart van het project in 2020 is het bestaande nationale en Europese wettelijk kader voor de tolheffing het vertrekpunt geweest. Het gaat niet alleen om de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Wet TTH) die in 2016 in werking is getreden, maar ook om de herziene EETS-richtlijn (inmiddels geïmplementeerd in de Wet implementatie EETS-richtlijn).
In theorie zijn vereenvoudigingen en daarmee besparingen mogelijk, als afgezien kan worden van een tolstelsel waarin Europese dienstenaanbieders (EETS-aanbieders) moeten worden toegelaten. De Wet implementatie EETS-richtlijn voorziet hiervoor in een uitzonderingsgrond voor kleine en strikt lokale tolstelsels, maar stelt ook strenge criteria aan het beroep hierop.
In de Wet implementatie EETS-richtlijn wordt duidelijk gesproken over kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor de kosten voor het toepassen van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst. Als een toltracé van belang is voor internationaal verkeer, en daardoor de interoperabiliteit van het tolsysteem van belang is, kan een tolsysteem niet als klein, strikt lokaal tolheffingssysteem worden beschouwd.
De BBV krijgt een belangrijke rol in de ontsluiting van het havengebied van Rotterdam en de ViA15 wordt een internationale transportcorridor richting Duitsland. Het evidente gebruik door internationaal verkeer maakt dat in dit geval geen sprake is van klein, lokaal tolsysteem.
2. *Het beleggen van de rol van hoofddienstaanbieder en het afhandelen van de incidentele passages bij één partij in plaats van gescheiden.*
Het AclCT stelt dat het integraal organiseren van de rollen van hoofddienstaanbieder en van het afhandelen van incidentele betalingen het stelsel kan vereenvoudigen. Uit een nadere analyse blijkt dat de voordelen van deze optie gering zijn en dat daar tegenover significante nadelen staan:
 - o Hoewel het uitbreiden van het takenpakket van de hoofddienstaanbieder kan leiden tot een grotere interesse in de aanbesteding van dit takenpakket, leidt dit tot een vertraging van de realisatie van dit

- onderdeel met ongeveer negen maanden. Deze vertraging brengt de tijdige openstelling van de BBV in gevaar.
- o Het CJIB is de beoogde uitvoerder van de inning van incidentele passages en tevens van de inning van betalingsherinneringen en boetes. Het bundelen van deze taken bij één organisatie, maakt het beter mogelijk te sturen op een doelmatige en efficiënte handhaving, dan in het alternatief. Het verschuiven van deze taak van CJIB naar de hoofddienstaanbieder leidt niet tot een vermindering van het aantal ketenpartijen en koppelvlakken.

3. *Verschillende tariefstructuren in combinatie met private/publieke dienstverleners*

Als meer weggebruikers een abonnement afsluiten bij een dienaarbieder, gaan handhavingskosten en kosten voor incidentele passages omlaag. Het AclCT suggereert daarom verschillende tarieven te hanteren voor incidentele gebruikers enerzijds en klanten van dienaarbieders anderzijds.

Het maximaliseren van betaling via abonnementen in plaats van het gebruik van incidentele betalingen is onderdeel van de strategie van het project Tijdelijke Tolheffing. Prijsdifferentiatie zoals voorgesteld door het AclCT, kan daarbij een geschikte prikkel zijn; de mogelijkheden voor toepassing hiervan zullen worden onderzocht. De Wet TTH voorziet in de mogelijkheid om tarieven te differentiëren naar wijze van betaling. Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Eurovignetrichtlijn is de bandbreedte van prijsdifferentiatie beperkt tot 13%, wat een dempend effect heeft op de impact van de maatregel. Om die redenen zal ook nader gekeken worden naar andersoortige maatregelen die deze strategie ondersteunen.

Naast kostenefficiëntie speelt ook gebruiksvriendelijkheid een rol: als gebruikers een abonnement afsluiten, gaat de betaling van elke passage automatisch. Zij lopen niet het risico een betalingsherinnering of boete te krijgen voor niet tijdig betalen.

De resultaten van deze beschouwing leiden tot de conclusie dat alternatief 1 niet toepasbaar is en alternatief 2 bij nader inzien geen winst oplevert. Alternatief 3 levert naar verwachting een passende oplossing.

Naast de door het AclCT aangereikte alternatieven wordt ook binnen het project Tijdelijke Tolheffing gezocht naar optimalisaties en kostenreducerende maatregelen. Zo zijn de verwachte kosten voor het afhandelen van bezwaar en beroep naar beneden bijgesteld op basis van ervaringen van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie bij de afhandeling van verkeersboetes. Het vereenvoudigen en aanscherpen van deze procedures leidt tot een flinke verlaging (ca. 10%) van de jaarlijkse exploitatiekosten.

Aanbeveling 3: *«Zorg voor een realistische planning en slagvaardige sturing»*

Om de slaagkans van het project te vergroten, adviseert het AclCT de planning en aansturing van de realisatie te herijken. Het AclCT concreetiseert dit advies met waardevolle aanbevelingen. Beide aspecten worden herkend en de aanbevelingen worden door de projectorganisatie opgepakt. De afgelopen maanden is hier een start mee gemaakt. Verwacht wordt dat deze aanbevelingen medio 2022 zijn verwerkt.

Door de directe samenhang van het tolsysteem met het gebruik van de BBV is het cruciaal dat het tolstelsel operationeel is bij openstelling van de BBV. Conform de huidige planning is het tolsysteem gereed in april 2024, en wordt openstelling BBV verwacht in het vierde kwartaal van 2024. De

planning van het tolsysteem kent daarmee een buffer van ca. zes maanden. Deze planningsmarge is niet ruim, mede gezien de onzekerheden in de uitvoering, maar de planning is haalbaar. In de komende maanden wordt de planning geactualiseerd en worden maatregelen bekeken om de planning robuuster te maken.

In de komende maanden gaat de focus uit naar de aanscherping en verdere operationalisering van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen lenW als opdrachtgever, RDW als centrale uitvoerder en de andere uitvoeringsorganisaties (CJIB en RWS). Daarbij worden de onderliggende beheersprocessen, zoals integrale risicobeheersing en adequate informatie-uitwisseling in de keten, nader uitgewerkt.

Ook de departementale CIO heeft in haar CIO-oordeel bruikbare adviezen gegeven over planning en sturing van TTH. Deze, alsmede de aanbevelingen van het AclCT, krijgen opvolging in nauwe afstemming met de departementale CIO.

Vervolg

Het AclCT adviseert geen onomkeerbare stappen te zetten totdat haar aanbevelingen zijn opgevolgd. Gelet op de conclusie dat er geen ruimte is om af te zien van de invoering van tolheffing, ben ik voornemens in juni 2022 over te gaan tot gunning van de eerste aanbesteding voor het tolsysteem en daarmee een onomkeerbare stap te zetten. Deze gunning is een kritieke stap om tijdige openstelling van de BBV mogelijk te maken.

Tot slot wil ik het adviescollege ICT-toetsing bedanken voor het onderzoek en de aanbevelingen. Het advies helpt om te komen tot een doelmatige ICT-opgave die beheersbaar gerealiseerd kan worden. De opvolging helpt het project Tijdelijke Tolheffing tijdig af te ronden, zodat weggebruikers conform planning van de BBV gebruik kunnen maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers