

Verslag van de marktinteractie informatiebijeenkomst – Inkoopspoor sessie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Amsterdam, 14-10-2019, 14: 15 – 16: 15 uur

Op maandag 14 oktober 2019 organiseerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het WTC in Amsterdam een informatiebijeenkomst over vrachtwagenheffing voor belangstellende marktpartijen. In de middag vond een sessie plaats ter introductie van een deel van de werkpakketten op het inkoopspoor. Rody van Vulpen en Daniëla Hannema hebben tijdens deze sessie een toelichting gegeven op de voorgenomen indeling van de uit te besteden opdrachten in het kader van de vrachtwagenheffing. Er is daarbij specifiek ingegaan op de werkzaamheden van de Hoofddienstaanbieder en de werkpakketten Waarneming en Systemen van de Tolheffer. Bij de presentatie waren 46 vertegenwoordigers van diverse marktpartijen aanwezig.

Onderstaande punten zijn naar voren gekomen tijdens de sessie en daarmee een toevoeging op de gepresenteerde slides. De slides getiteld 'Uitbesteding tbv Vrachtwagenheffing in Nederland' (Inkoop-track van de marktinteractie informatiebijeenkomst) zijn beschikbaar op www.vrachtwagenheffing.nl.

Algemeen

1. Alle documentatie gerelateerd aan het inkoopspoor wordt in beginsel in het Nederlands opgesteld. Van strategisch belangrijke stukken zal het ministerie naar eigen inzicht niet-bindende Engelse vertalingen beschikbaar stellen.
2. In werkpakket 10 is naar verwachting een overheidsopdracht voorzien voor handheld apparatuur waarmee boordapparatuur wordt uitgelezen.
3. De integratie van alle werkpakketten is de verantwoordelijkheid van de overheid.
4. Er worden geen opdrachten gegund in het kader van de uitvoering van het programma Vrachtwagenheffing voordat de wet Vrachtwagenheffing is aangenomen.
5. De tolheffing op de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel zal naar verwachting niet geïntegreerd worden in het belastbaar wegennet in het kader van de Wet Vrachtwagenheffing.
6. Boordapparatuur van buitenlandse hoofddienstaanbieders, zoals die van België en Duitsland, is naar verwachting niet bruikbaar in Nederland, vanwege (contractuele) beperkingen die door die landen zijn opgelegd.
7. Accreditatie van dienststaanbieders zal zowel voor als na go-live plaatsvinden. Na go-live blijft dit werkpakket (7) actueel, bijvoorbeeld in het geval van nieuwe aanbieders of heraccreditatie van bestaande aanbieders.

Hoofddienstaanbieder

8. Het verzorgen van fysieke distributiepunten voor boordapparatuur zal in ieder geval van belang zijn ter plaatse van grensovergangen. Hier is door ANS Verkeer en Ruimte een [indicatieve studie](#) naar gedaan, die beschikbaar is op de website www.vrachtwagenheffing.nl.
9. De levering van boordapparatuur door de Hoofddienstaanbieder is naar verwachting onderdeel van de opdracht. Op dit moment zijn we voornemens het volumerisico van het op voorraad houden van boordapparatuur niet te beleggen bij de opdrachtnemer Hoofddienstaanbieder.
10. Op dit moment is een onderneming die diensten verleent als geaccrediteerde European Electronic Toll System-provider (EETS-provider) niet per definitie uitgesloten om ook diensten als Hoofddienstaanbieder aan te bieden. Indien één organisatie inderdaad deze beide rollen gelijktijdig zal vervullen, zal dit in elk geval niet onder dezelfde handelsnaam toegestaan zijn.
11. Het incassorisico dat voortkomt uit het accepteren van minder kredietwaardige klanten door de Hoofddienstaanbieder wordt voor de opdrachtnemer Hoofddienstaanbieder zoveel mogelijk beperkt.
12. De Hoofddienstaanbieder moet ook geaccrediteerd worden.

Waarneming

13. De opdracht voor waarneming wordt waarschijnlijk vormgegeven als een dienst waarbij de leverancier eigenaar blijft van de apparatuur die nodig is voor de uitvoering van de opdracht.
14. De apparatuur die gebruikt wordt zal mogelijk moeten voldoen aan de regeling voorschriften meetmiddelen politie.
15. De beleving van handhaving – het nut van zichtbaar zijn van handhavingsmiddelen voor de weggebruiker – maakt naar verwachting ook deel uit van de opdracht.
16. Aan de snelheid waarmee mutaties in het belastbaar wegennet door de opdrachtnemer Waarneming kunnen worden doorgevoerd zullen naar verwachting eisen worden gesteld. Bovendien zal dit mogelijk ook als gunningscriterium worden gebruikt.
17. Er zijn in principe geen vaste portalen voorzien op gemeentelijke of provinciale wegen.
18. Nog bepaald dient te worden of en in welke mate het ministerie of de opdrachtnemer Waarneming verantwoordelijk zal zijn voor het vaststellen van de handavingslocaties.
19. Hoogstwaarschijnlijk zal er een marktconsultatie plaatsvinden voor Waarneming.