

Kenmerk T251120

Datum 20 nov 2025

Kiwa Register

t.a.v. de heer P. Ras

per email: Paul.Ras@kiwa.nl

Betreft Aanpassing Kiwa tarieven per 2026

Geachte heer Ras, beste Paul,

Graag reageer ik hierbij namens Busvervoer Nederland en KNV Zorgvervoer en Taxi op de voorgestelde aanpassingen van de Kiwa tarieven per 1 januari a.s.

Het voorstel voor de tarieven 2026 is volgens Kiwa tot stand gekomen op basis van door ILT aangereikte uitgangspunten. De toelichting op de website van Kiwa stelt verder: "Daarmee dient het voorstel beschouwd te worden als een voorstel van ILT voor de nieuwe tarieven in het kader van de consultatie met brancheorganisaties". Wij stellen vast dat deze uitgangspunten niet met branches zijn gedeeld en daarmee is de totstandkoming van het tarief voorstel enigszins in nevelen gehuld.

KNV pleit al lange tijd voor openheid van zaken en zou graag vernemen wat de voornoemde uitgangspunten behelzen. Er van uitgaande dat in dit kader aan Kiwa gevraagd wordt bepaalde efficiency doelstellingen te behalen zouden we eveneens graag vernemen wat deze doelstellingen zijn en op welke manier ILT bepaalt of daaraan voldaan wordt.

De wens tot meer transparantie is er onzerzijds ook nog altijd als het gaat om de werkelijke totstandkoming van de tarieven of beter de opbouw van de kostprijzen. We begrijpen dat er een gevoeligheid bestaat rondom de bedrijfsgegevens van Kiwa. Maar zonder een vorm van openheid daarover valt voor ons als branchevereniging niet goed in te schatten of de kostprijzen voor de diverse producten nog daadwerkelijk overeenkomen hetgeen gangbaar/vergelijkbaar is in de markt. Wel valt voor ons een vergelijking te maken met vergelijkbare of identieke producten in het buitenland. En dan blijft de indruk bestaan dat de Nederlandse tarieven substantieel te hoog zijn. Voor wat betreft de tachograafkaarten verwijzen we naar de brief die TLN, mede namens KNV en andere branches gezamenlijk, hierover stuurde.

Daarnaast vragen we uw aandacht voor de volgende producten.

BCT

Zoals u bekend blijven wij van mening dat de tarieven voor de verschillende BCT kaarten onevenredig hoog zijn en niet in verhouding staan tot de kostprijs. Er is nu een overgangssituatie in verband met de komst van de CDT. In dat kader verwijzen we graag naar de brieven die wij eerder naar ILT hebben gestuurd en onze reactie op de [internetconsultatie](#). Daarin geven we aan dat overstap naar de nieuwe CDT tot een kostenverlaging moet leiden. We zijn van mening dat bij invoering van de CDT een koppeling met het (e-)rijbewijs gemaakt moet kunnen worden.

Op die manier kan een taxichauffeur aantonen dat deze bevoegd is en worden onnodige extra kosten voorkomen. Omdat de nieuwe kaart voor CDT geen chip bevat, gaat KNV er daarom van uit dat de kaart sowieso minder gaat kosten.

Reisbladenboek en vergunningsbewijzen

Het tarief voor het reisbladenboek wordt eveneens weer verhoogd. Het bedrag van €77,- is onredelijk hoog. Het gaat hier immers om het produceren en *handlen* van een setje voorgedrukte formulieren waarop, afgezien van een nummering, geen complexe beveiligingen zijn toegevoegd. De eerdere benchmark van Sira Consulting liet al jaren geleden zien dat er onverklaarbare prijsverschillen met het buitenland zijn. Het identieke boekje kost in België nog geen €10,- en in Duitsland circa €15,-

ERRU register en communautaire vergunning

De communautaire vergunning wordt aanzienlijk duurder gemaakt vanwege de invoering van het ERRU register. Dit wekt om meerdere redenen onze verwondering. Immers het ERRU register is bedoeld om strafpunten te registreren en daarmee de handhaving te vergemakkelijken. Zo kunnen lidstaten van de EU gemakkelijker gegevens uitwisselen. Er is immers sprake van een Europese markt voor besloten busvervoer en met ERRU kan de ILT eenvoudiger controle op buitenlandse vervoerders verrichten. Concurrerende busbedrijven in België en Duitsland worden, zo leert een snelle navraag, niet geconfronteerd met vergelijkbare kostenstijging van de (identieke) communautaire vergunning. Deze tariefverhoging verslechtert de concurrentiepositie van Nederlandse touringcarbedrijven. Het is daarnaast niet zuiver om de kosten voor deze wettelijke overheidstaak te versleutelen in de prijs van de vergunningen.

Het tarief voor de communautaire vergunning wordt met maar liefst € 177,- verhoogd. Dat is een procentuele verhoging van circa 32%. Waarom wordt alleen de prijs van de communautaire vergunning verhoogd? Er zijn verschillende andere gerelateerde producten (pendelvergunning, transit- etc.) die net zo goed een connectie hebben met ERRU maar die niet in prijs stijgen. Waarom niet gekozen voor een matige stijging van de tarieven van alle producten die gelinkt zijn aan ERRU? Waarom is er gekozen voor een forse eenmalige verhoging en wordt de prijs van de vergunning niet in bijvoorbeeld drie jaarlijkse stappen verhoogd?

Met vriendelijke groet,

