

Vergaderjaar 2007–2008

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 55**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 30 mei 2008 inzake de basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 34).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 juni 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Roland Kortenhorst

De wnd. griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

*Wat gebeurt er met de kilometerheffing voor motorrijders?*

In het algemeen overleg van 6 februari 2008 met uw Kamer heb ik reeds aangegeven waarom ik om redenen van technische en financiële aard heb besloten motorrijders van de kilometerheffing uit te zonderen.

2

*Is voor vrachtauto's de verhoging van de MRB (evenredig met de afbouw van de BPM) voor 2009 t/m 2011 van de baan en geldt dit ook voor de bestelauto's?*

In 2008 heeft de verlaging van de BPM in het kader van het zogenoemde «vluchtheuvelen» (afbouw BPM onder gelijktijdige verhoging van de MRB) eveneens geleid tot een verhoging van de MRB voor vrachtauto's, bussen en bestelauto's.

In de brief van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008 betreffende de verdere fiscale vergroening (Kamerstukken II 2007–08, 31 492, nr. 1) is aangegeven dat wordt overwogen de motorrijtuigenbelasting voor de meest vervuilende vrachtauto's (euroklassen 0, 1 en 2) met ingang van 1 januari 2009 te verhogen. Daarbij is gemeld dat om die reden het vrachtverkeer niet zal worden meegenomen in de verhoging van de MRB in het kader van de verlaging van de BPM.

Ten aanzien van de bestelauto's is in dezelfde brief het voornemen aangekondigd om deze zogenoemde vluchtheuvel in 2010 vooral bij de meest vervuilende dieselpersonen- en dieselbestelauto's te laten neerslaan. In het spoeddebat dat de ministers van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën op 20 juni jl. met uw kamer hebben gevoerd over de gestegen dieselprijzen, heeft de staatssecretaris van Financiën zich bereid verklaard om – in overleg met de transportsector – de verhoging van de MRB in het kader van de verlaging van de BPM (vluchtheuvel) niet langer toe te passen op de vrachtauto's en de bestelauto's van ondernemers. Het overleg met de transportsector is nog niet afgerond. Zodra dit het geval is, zal de Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten en dus ook over de vraag of er daadwerkelijk niet meer zal worden «gevluchtheuveld» over de vracht- en de bestelauto.

3

*Waarom wordt voor de invoering van de kilometerheffing bij personenauto's gekozen voor geleidelijke invoering via een aselechte keuze van kentekens, in plaats van regionale invoer?*

Op basis van de huidige inzichten zijn er verschillende redenen om te kiezen voor een aselechte keuze bij de invoering van de kilometerprijs, een wijze van invoering die overigens niet alleen geldt voor de personenauto's maar ook voor de bestelauto's. Ten eerste de handhaving en fraudeerbaarheid: een aselechte ingroei op basis van het kenteken maakt het relatief eenvoudig om te controleren of een voertuig al dan niet onder het systeem van de kilometerbeprijzing valt. Daarnaast is het systeem dermate aselecht, dat een calculerende burger niet weet hoe lang hij voordeel heeft bij het wel of niet meedoen aan het systeem van de kilometerprijs. Dat maakt de wijze van omzetting in het geheel rechtvaardiger. Indien wordt gekozen voor een regionale ingroei dient bij een controle het kenteken tegen een steeds langer wordende lijst van kentekens te worden gelegd om te kijken of het voertuig al dan niet valt onder het regime van de kilometerbeprijzing. Bovendien schept dat de mogelijkheid om afhankelijk van of er veel of weinig wordt gereden, de auto over te laten schrijven naar een regio waar de kilometerprijs wel of juist niet van toepassing is. Ten tweede is er een budgettair belang. Het streven is om

de opbrengst van de verschillende belastingen, heffingen en kilometerprijs gedurende de ingroefase (2012 tot en met 2016) zo stabiel mogelijk te doen zijn. Dat houdt in dat voorkomen moet worden dat er onevenwichtigheid in de groepen ontstaat die ingroeien. Bijvoorbeeld als in eerste instantie alleen de weinig rijders ingroeien leidt dit in de eerste jaren tot een derving die niet meer wordt ingelopen. Ook de keerzijde moet voorkomen worden: indien in eerste instantie alleen de veelrijders ingroeien zouden de opbrengsten in de eerste jaren groter zijn. Regionale groei zou eveneens tot een onregelmatig budgettair beeld leiden. De aselecte groei op basis van het kenteken leidt telkens tot een mix van voertuigen die als een doorsnede van het wagenpark kan worden beschouwd (veel- en weinigrijders, oud en nieuw, zwaar en licht, benzine en diesel) waardoor een stabiele opbrengst in de overgangsjaren is gegarandeerd.

4

*Hoe vindt de ombouw van de BPM naar een CO<sub>2</sub>-belasting plaats? Via een steeds groter aandeel CO<sub>2</sub>-belasting van de BPM?*

Dit is juist. De ombouw van de BPM zal plaatsvinden door in eerste instantie in het Belastingplan 2009 naast de grondslag catalogusprijs de grondslag CO<sub>2</sub> in de BPM te introduceren. Hierbij zullen al vanaf 2009 de zuinigste auto's vrijgesteld zijn van BPM. In een aantal jaren zal stapsgewijs de grondslag catalogusprijs worden afgebouwd en de grondslag CO<sub>2</sub> toenemen totdat er alleen nog maar wordt geheven op CO<sub>2</sub>-basis. Er wordt in overleg met de mobiliteitssector bekeken op welk moment in het jaar dit (technisch) kan en via welke fasering de omvorming zal plaatsvinden. Voor steeds meer zuinige auto's zal daardoor geen heffing bij aankoop meer plaatsvinden.

5

*Wanneer komt er uniformiteit op Europees niveau rondom energielabels?*

Dat is niet bekend. De Europese Commissie heeft al diverse keren een voorstel voor harmonisatie aangekondigd. Het is echter een omstreten onderwerp, waarbij de partijen van mening verschillen. Sommige auto-producerende landen hebben een voorkeur voor een absoluut label, andere landen hebben een voorkeur voor een relatief label.

6

*Welke verhogingen van BZM en MRB vinden er plaats, onafhankelijk van de invoering van ABvM?*

De tarieven voor de BZM (eurovignet) zijn gebaseerd op richtlijn 1999/62/EG<sup>1</sup> en het zogenoemde Eurovignetverdrag<sup>2</sup>. De BZM is thans gedifferentieerd naar het aantal assen (niet meer dan drie assen en vier assen of meer) en naar de Euroklasse van de motor (niet-EURO, EURO I en Euro II en schoner). Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt naar de tijdvakken, dag, week, maand of jaar. In 2006 is de richtlijn 1999/62/EG gewijzigd. Deze wijziging verplicht de lidstaten die een gebruiksrecht toepassen, deze verdergaand te differentiëren en wel naar EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III en EURO IV en schoner. Deze aangepaste differentiatie gaat voorts gepaard met een verhoging van de maximumtarieven voor de BZM. Deze aanpassing van de richtlijn leidt tot een dienovereenkomstige aanpassing van vorengenoemd Eurovignetverdrag en van de Wet belasting zware motorrijtuigen. De aanpassing van het verdrag en van genoemde wet zullen zo spoedig mogelijk aan uw Kamer worden voorgelegd. De verhoging van de BZM als gevolg van vorengenoemde wijzigingen leidt tot een budgettaire opbrengst die op dit moment wordt geraamd op ongeveer € 20 mln.

<sup>1</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtwagens (PbEU L 1987).

<sup>2</sup> Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Brussel, 9 februari 1994, Trb. nr. 16)

Wat betreft de MRB geldt dat deze in ieder geval jaarlijks wordt geïndexeerd. Dat geldt voor alle voertuigcategorieën. Daarnaast zal de MRB jaarlijks worden verhoogd in het kader van het zogenoemde vluchtheuvelen (afbouw BPM in het licht van ABvM). Deze verhoging zal in ieder geval toepassing vinden voor de personenauto's en de particuliere bestelauto's. Zoals het zich thans laat aanzien zal de MRB voor vrachtauto's, bussen en bestelauto's van ondernemers niet meelopen in de vluchtheuvel (zie ook het antwoord op de vraag 2). Daarnaast bestaat het voornemen om in 2010 de MRB voor de meest vervuilende diesel-personenauto's te verhogen door de verhoging van de MRB in het kader van het vluchtheuvelen vooral bij deze categorie voertuigen te laten neerslaan. Dit voornemen is aangekondigd in de meergenoemde vergoeringsbrief van 30 mei 2008. Daarin staat eveneens het voornemen om in die «schuif» ook de dieselbestelauto te betrekken. In het licht van de eerder genoemde besprekingen met de transportsector is thans onzeker of deze verhoging van de MRB ook zal gelden voor de bestelauto van de ondernemer.

Er is ook een verlaging van de MRB voorzien. De MRB voor zeer zuinige auto's wordt gehalveerd en de MRB voor aardgasauto's wordt verlaagd tot het niveau van benzineauto's.

7

*Neemt u in de jaarlijkse effectmeting van de kilometerprijs ook de beoordeling van de noodzaak tot aanleg en uitbreiding van infrastructuur mee?*

Er vindt geen jaarlijkse effectmeting van de kilometerprijs plaats, wel een tweejaarlijks update van de Nota Mobiliteit. Deze update is in de vorm van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) – Wegen, een doorkijk naar de verkeerssituatie in het jaar 2020. Hierbij is het planstudie- en realisatieprogramma uit het MIRT 2007 als aangelegd verondersteld. Vervolgens is op het netwerk een kilometerprijs toegepast. De conclusie van de LMCA-wegen is dat een kilometerprijs helpt om knelpunten op te lossen, maar dat bouwen noodzakelijk blijft. In een brief van 19 november 2007 heb ik u hierover geïnformeerd.

8

*Wat zijn de effecten van de kilometerprijs voor bereikbaarheid en het milieu in de ingroei-jaren als voor het a-selecte ingroeimodel wordt gekozen.*

Zoals in de brief van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008 inzake de fiscale aspecten voor ABvM (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 35) is aangegeven heeft het kabinet verkend of de keuze voor een bepaald ingroeimodel kan bijdragen aan bijvoorbeeld verbetering van het milieu, congestiebestrijding of anderszins verbeteren van de bereikbaarheid. Dit bleek helaas niet mogelijk. Er is namelijk geen ingroeimodel mogelijk dat tegemoet komt aan de praktische haalbaarheid van de fase-ring en dat ook werkelijk aan de eventueel gestelde doelen in de relatief korte ingroEIFase bijdraagt. Om die reden wordt gekozen voor een ingroeimodel dat makkelijk uitvoerbaar is, zonder dat daarmee specifieke doelen worden nagestreefd.

Bij elk ingroeimodel wordt gedurende een aantal jaar een steeds groter deel van het wagenpark onder het regime van de kilometerprijs gebracht. Hierdoor zullen zich ook een steeds groter deel van de effecten sorteren die verwacht worden bij volledige invoering. De omvang van de effecten op milieu- en bereikbaarheid gedurende de ingroei is niet nader onderzocht.

9

*Wat zijn de effecten van de kilometerprijs voor bereikbaarheid en het milieu, als gekozen wordt voor een regionaal groeimodel?*

Zie het antwoord bij vraag 8.

10

*In welk jaar wordt de tijd/plaats differentiatie in de kilometerprijs ingevoerd (congestieheffing)? Heeft u al een beeld waar als eerste moet worden betaald naar tijd en plaats?*

Ik wil starten met het spitstarief daar waar de nood het hoogst is, en dat is met name in de Randstad en dan in eerste instantie de Noordvleugel. Dit heb ik reeds gemeld bij het kabinetsbesluit van 30 november 2007. Ik ga er vanuit dat in de periode tot 2016 in de Noordvleugel de eerste ervaringen met het spitstarief worden opgedaan. In het begin zal de aandacht daarnaast vooral gericht zijn op zorgvuldig en zonder kinderziektes «uitrollen» van het basistarief. Ook daarvan worden al bereikbaarheidseffecten verwacht.

Als in 2016 het hele wagenpark is overgegaan op de kilometerprijs – met de bijbehorende apparatuur in de auto – geldt het spitstarief, daar waar sprake is van structurele congestie, voor iedereen die daar rijdt. Vanaf dat moment sorteert differentiëren naar tijd en plaats het meeste effect op doorstroming en bereikbaarheid.

Samen met de Noordvleugel wil ik de komende tijd benutten om de verschillende opties en beslismomenten rond de invoering van het spits-tarief te identificeren.

11

*Wat bedoelt u met de vinger aan de pols houden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan? Bent u van plan om gedurende de overgangstermijn jaarlijks een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer te overleggen, waarin de effecten van het afschaffen van de BPM op onder meer milieu, welvaart, overheidsfinanciën en bereikbaarheid worden gerapporteerd? Mochten deze effecten negatief zijn, hoe denkt u dan te gaan bijsturen? Hoe vaak kunt u het tarief aanpassen en wat zijn andere sturingsmogelijkheden?*

De verwachte effecten van de afbouw van de BPM zijn uitgebreid onderzocht. Op grond daarvan is het besluit om tot 100% af te bouwen genomen. Omdat de praktijk anders zou kunnen uitpakken dan de theorie op voorhand aangeeft, houd ik «geregeld de vinger aan de pols». Hieronder versta ik dat ik nauwlettend de verkoop van nieuwe auto's en daarmee de eventuele veranderende samenstelling van het wagenpark volg. Deze punten hebben hun effect op het milieu. De effecten op het milieu zelf zijn op zo'n korte termijn niet meetbaar. Voorts leidt een volledige afbouw van de BPM ook tot een hoger tarief voor de kilometerprijs dan het geval zou zijn bij een beperkte afbouw. Dit kan van invloed zijn op welvaart, overheidsfinanciën en bereikbaarheid. Ik ben van plan om de Kamer regelmatig een tussenrapportage te overleggen waarin ik inzicht geef in de tot dan toe geconstateerde effecten.

12

*Mag uit de passage dat de kilometerprijs (basistarief) aansluit bij de milieudifferentiaties die zijn opgenomen in de BPM en de MRB op het moment van omzetting worden afgeleid dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> en mogelijk ook NO<sub>x</sub> en fijn stof van een auto het criterium wordt om het basistarief vast te stellen (gelijk aan de voorstellen om de grondslag van de BPM te veranderen in emissies van het voertuig)?*

*Zo neen, aan welke criteria denkt u dan (nog meer) om het basistarief vast te stellen? Wat zijn overwegingen om voor een ander criterium te kiezen dan absolute milieu-uitstoot en wat zijn de consequenties van het toepassen van een dergelijk criterium voor de uitstoot van de emissie van de verkeer en vervoersector?*

De grondslag en uitwerking van de milieudifferentiatie in de kilometerprijs, inclusief de daarbij horende tariefdifferentiatie worden vastgelegd in het wetsvoorstel kilometerprijs dat op dit moment in voorbereiding is en dat naar verwachting rond de komende jaarwisseling aan uw Kamer wordt aangeboden. In principe worden hierbij de grondslagen overgenomen zoals die op dit moment zijn opgenomen in de Wet Motorrijtuigenbelasting 1994 en in de Wet op de belasting van Personenauto's en motorrijwielen. Tot aan het moment van de invoering van de kilometerprijs kunnen de grondslagen voor deze tarieven wijzigen. De tarieven in de Wet kilometerprijs worden in een dergelijke situatie zoveel mogelijk op die nieuwe grondslagen aangepast.

De huidige doorrekening van de modellen gaat uit van een differentiatie op basis van gewicht en brandstofsoort. Het nu berekende milieuvoordeel, wordt dus ook bij een grondslag anders dan absolute uitstoot gehaald.

13

*Wanneer informeert u de Kamer over de grondslag en uitwerking van de milieudifferentiatie in de kilometerprijs, inclusief de daarbij horende tariefdifferentiatie?*

Zie antwoord vraag 12.

14

*Hoeveel extra CO<sub>2</sub>-emissie verwacht u door de uitbreiding van het wagenpark, doordat de BPM in zijn totaliteit wordt afgeschaft? Hoeveel vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissie verwacht u, doordat er minder wordt gereden door de kilometerprijs?*

De kilometerprijs heeft twee effecten die voor de uitstoot van schadelijke emissies relevant zijn, namelijk de effecten op de totale mobiliteit en de effecten op het wagenpark. Uit de onderzoeken in het kader van de JFF (Joint Fact Finding) blijkt dat het eerste effect op de totale mobiliteit, dominant is dan het tweede effect (wagenpark), waardoor de kilometerprijs leidt tot positieve milieueffecten. Deze conclusie wordt herbevestigd in een gezamenlijk onderzoek van de planbureaus uit 2008.

Het is in de modellen niet mogelijk het CO<sub>2</sub>-effect precies uit te splitsen naar een wagenpark effect en een volume effect, maar er kan wel een inschatting worden gemaakt van het gezamenlijke effect. Volgens het onderzoek van de planbureaus zorgt de kilometerprijs voor een afname van de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2030 van circa 16% ten opzichte van het referentiescenario. Dit zou overigens tot een hogere reductie leiden dan de 2 Mton in 2020 waarop wordt gerekend.

15

*Hoe ziet u de overheveling van de MRB betaald door de vrachtsector en het Eurovignet in de kilometerprijs? Gebeurt dat budgetneutraal binnen het budget dat op dit moment door de vrachtsector wordt opgebracht of gebeurt dit binnen het totale budget (zowel personen als goederen)? Als u kiest voor het eerste dan zullen de tarieven voor het vrachtverkeer ten opzichte van het personenverkeer laag zijn, terwijl de externe kosten die het vrachtverkeer veroorzaakt veel groter zijn dan die door het personenverkeer worden veroorzaakt; vindt u dit rechtvaardig? Als u kiest voor het*

*tweede, dan zal het personenvervoer minder gaan betalen; vindt u dit rechtvaardig? Wat vindt u van de mogelijkheid tot het verhogen van de MRB voor vrachtwagens en bestelauto's, zodat er een meer rechtvaardige omzetting naar de kilometerprijs plaatsvindt?*

Voor Nederlandse vrachtwagens en personenauto's worden de vaste autobelastingen die nu ook al betaald worden omgezet in de kilometerprijs. Niet meer en niet minder.

Voor vrachtwagens betekent dit dat de MRB en het Eurovignet (BZM) omgezet worden in een kilometerprijs. Voor vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht vanaf 12 ton gelden Europese minimumniveaus voor de MRB. Dit betekent dat de MRB voor vrachtwagens vanaf 12 ton blijft bestaan op het niveau van de Europees vastgestelde minimumniveaus, en dat voor deze categorie voertuigen enkel een deel van de MRB omgezet kan worden.

Hiermee wordt transparant dat een directe vertaling van de huidige lastendruk voor vrachtvervoer naar een kilometerprijs betekent dat het tarief voor vracht lager ligt dan voor het personenvervoer. Dat verschil is te verklaren vanwege keuzes in het verleden en vanwege de Europese minimumniveaus voor de MRB voor vrachtwagens vanaf 12 ton, zodat slechts een klein stukje van de MRB kan worden omgezet.

Daarnaast speelt wel de aangekondigde herziening van de Eurovignetrichtlijn, waarbij de nadruk zal liggen op het internaliseren van externe kosten. Basis daarbij zal zijn het recent verschenen handboek over het internaliseren van externe kosten dat in opdracht van de Europese Commissie is opgesteld («Handbook on estimation of external cost in the transport sector»). De verwachting is dat de Europese Commissie spoedig zal komen met een voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn, om het doorberekenen van externe kosten aan de vrachtsector mogelijk te maken. De uitkomsten van dit Europese proces kunnen aanleiding geven om de lasten voor vrachtvervoer te heroverwegen. Belangrijke onderdelen in de totale afweging daarbij zijn de verhouding met de tarieven in het buitenland, het kunnen betrekken van buitenlandse vrachtwagens bij de Nederlandse kilometerprijs, en de effecten op de concurrentiepositie. Tevens verwijs ik naar de brief in het kader van de fiscale vergroening welke op 30 mei 2008 door de staatsecretaris van Financiën aan uw Kamer is gezonden, waarin ook naar de lasten voor vracht is gekeken.

16

*In de Nota Mobiliteit is uitgegaan van 25% variabilisering van de BPM. Op basis daarvan zijn toentertijd besluiten genomen voor de aanleg en uitbreiding van infrastructuur en de bijbehorende onderhoudsbudgetten. Nu heeft u gekozen voor 100% variabilisering van de BPM waardoor er volgens u nog meer bereikbaarheidseffecten en minder autokilometers optreden. Vindt u dat de consequenties daarvan is dat er minder infrastructuur en onderhoudsbudget noodzakelijk is om de doelen van de Nota Mobiliteit te halen? Kunt u aangeven hoeveel hierbij wordt bespaard op het budget van de Nota Mobiliteit en welke infrastructuur u niet gaat aanleggen en welke kosten hiermee kunnen worden bespaard? Hoe komt dit in MIRT terug?*

Uit de onderzoeken van de JFF blijkt dat een hogere variabilisatie leidt tot een hoger tarief. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid. Dit is recentelijk bevestigd door de planbureaus. Uit de Kosten en Baten Analyse van de JFF blijkt dat er op basis van de huidige globale inzichten in het eindbeeld mogelijk ca. € 100 miljoen minder aan onderhoud te verwachten zal zijn ten opzichte van de situatie zonder prijsbeleid. Dit globale beeld zal nader (inclusief indexering) voor zover mogelijk gepreciseerd, inclusief de indexering van het onderhoud. Hierbij zullen ook indexeringsaspecten worden betrokken. Voor de vraag of er minder budget noodzakelijk is voor

de aanleg van infrastructuur verwijs ik u naar de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) – Wegen die iedere twee jaar uitkomt. In de LMCA-wegen van 2007 is de kilometerprijs meegenomen, gebaseerd op de oorspronkelijke uitgangspunten van de Nota Mobiliteit. De eerstvolgende LMCA-wegen zal met de nieuwe uitgangspunten worden gemaakt.

17

*Klopt het dat de gemeente Amsterdam is beloofd als eerste regio te kunnen starten met het beprizen van de congestie. In welk jaar kan deze regio rekenen op de effecten van een tijd/plaats heffing als onderdeel van de kilometerprijs?*

Ja, dat klopt. Ik wil starten met het spitstarief daar waar de nood het hoogst is en dat is in de Randstad, en dan in eerste instantie de Noordvleugel. Ik heb in de brief van 30 november 2007 aangekondigd dat de Noordvleugel de eerste twee jaren na de introductie van het landelijke systeem kan starten met het spitstarief. Vanaf 2016 is het hele wagenpark overgegaan op de kilometerprijs – met de bijbehorende apparatuur in de auto – zodat het spitstarief, daar waar sprake is van structurele congestie, voor iedereen die daar rijdt geldt. In die (eind)situatie sorteert het spits-tarief het meeste effect. Samen met de Noordvleugel wil ik de komende tijd benutten om de verschillende opties en beslismomenten rond de invoering van het spitstarief te identificeren. Daarnaast zetten we de komende jaren uiteraard vol in op de Mobiliteitsprojecten, waar ik tevens substantiële bereikbaarheidseffecten van verwacht.

18

*Wat is de ratio van een nieuwe basisrapportage in het najaar en waarom komt er niet gewoon een eerste voortgangsrapportage?*

De ratio van een nieuwe basisrapportage is dat er nu een basisrapportage is opgesteld over de uitwerkingsfase. De geactualiseerde versie van de basisrapportage voor de uitvoeringsfase bevat de uitwerking van het project ten behoeve van de uitvoeringsfase. Conform de wettelijke termijnen zal voor 1 april 2009 de eerste Voortgangsrapportage aan uw Kamer worden verstuurd. Het periodiek actualiseren of aanpassen van de Basisrapportage is overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de door de Tweede Kamer vastgestelde Regeling grote projecten.

19

*Kan de Kamer nog over de uitgangspunten van de uitwerkingsfase meepraten?*

De uitgangspunten zijn gebaseerd op stukken die eerder aan de Kamer verzonden zijn zoals de brief van 30 november 2007 die in het AO van 6 februari 2008 is besproken. Bij go/no go momenten worden deze uitgangspunten aangevuld of aangescherpt en wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

20

*Wat is de (juridische) status van het partieel uitvoeringsbesluit, het uitvoeringsbesluit en het implementatiebesluit en kunnen derden (bijvoorbeeld marktpartijen of burgers) hier ook rechten aan ontlennen?*

Gezien de omvang en duur van het project is gekozen voor een fasege-wijze aanpak, waarbij wordt gewerkt «van grof naar fijn». Daardoor zijn er verschillende beslismomenten, waarbij de Tweede Kamer telkens wordt betrokken in de besluitvorming. Aangesloten is bij de door de Tweede Kamer vastgestelde Regeling Grote Projecten. Genoemde besluiten betreffen politieke keuzes, die niet vatbaar zijn voor bezwaar en beroep.



Derden kunnen geen rechten ontleen aan genoemde besluiten; wel kunnen zij door de inzichtelijkheid van de gefaseerde besluitvorming en de onderbouwing, inclusief de politieke discussie ter zake, anticiperen op door de overheid te maken keuzes.

21

*Kan een meerjarig samenhangend overzicht worden opgesteld waarin per jaar duidelijk wordt op welke begrotingsartikelen welke ABvM-gerelateerde bedragen zullen worden geraamd?*

Op prinsjesdag krijgt de Tweede Kamer met de begroting van VenW inzage in de precieze verwerking van de budgettaire afspraken die zijn overeengekomen en zijn vastgelegd in de Basisrapportage.

22

*Wat is de invloed van invoering van ABvM voor het autobestand (toename tweede en derde auto's) en daarmee de parkeerdruk en welke kosten zijn hiermee gemoeid?*

Het afbouwen van BPM en MRB heeft als gevolg dat het bezit van een auto goedkoper wordt. Hierdoor zal, met name op lange termijn het wagenpark toenemen.

Op de langere termijn (2020) schatten de planbureaus in hun onderzoek in dat het wagenpark door de invoering van de kilometerprijs en de afbouw van de BPM toeneemt met 2 à 3% boven op de autonome groei, die ook fors is. Overigens zijn er op dit punt onzekerheden over de bandbreedte, zo geven de planbureaus aan. Hierdoor neemt de parkeerdruk als gevolg van de invoering van de kilometerprijs toe.

De komende tijd wordt de autonome groei van het wagenpark geactualiseerd. Over de kosten, verband houdend met de toename van de parkeerdruk specifiek ten gevolge van de invoering van de kilometerprijs, heb ik geen nadere gegevens beschikbaar.

23

*Deelt u de mening van Logica (zoals uitgesproken tijdens het rondetafelgesprek ABvM) dat bij een centrale backoffice er een reëel gevaar is dat het aantal transacties de grenzen van het mogelijke wellicht zullen overschrijden?*

De vraagstelling doet vermoeden dat Logica CMG voor de dedicated backoffice, het garantiespoor, zelf een architectuur voor ogen heeft die bij hen deze vraag oproept. Het kabinet acht de omvang van zowel transacties tussen onder meer het voertuigapparaat en de backoffice als tussen de backoffice en de gebruiker (de kentekenhouder) niet als een maatgevende bottleneck bij het functioneel programma van eisen dat bij het partieel uitvoeringsbesluit voorlopig is vastgesteld. Daarnaast is het zo dat thans ook in bijvoorbeeld het reguliere elektronische betalingsverkeer transacties van enorme omvang plaatsvinden. Het kabinet zal in de aanbeveling van de dedicated backoffice (DBO) dan ook eisen stellen ten aanzien van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van dit onderdeel in de keten van de kilometerprijs.

24

*Waarom wordt de BPM niet in gelijke stappen afgebouwd?*

Leasebedrijven hebben aangegeven dat een versnelde afbouw van de BPM in de periode tot 2012 op problemen stuiten omdat zij in hun leasecontracten niet hebben kunnen inspelen op een afbouw van de BPM met grotere stappen dan 5%.

Het feit dat de BPM in verschillende stappen wordt afgebouwd, heeft te maken met het feit dat die afbouw al in gang is/wordt gezet op het moment dat de kilometerprijs nog niet van kracht is. Bijkomend voordeel is dat pas in 2012 de eerste personenauto's onder het regime van de kilometerbeprijzing zullen worden gebracht. Vanaf dat moment is het zinvol om daadwerkelijk vol gas te geven naar een volledige afbouw van de BPM.

25

*Wordt overwogen de BPM-afbouw te versnellen als de gevolgen voor het wagenpark meevallen?*

De BPM-afbouw zal niet worden versneld, ook niet als de gevolgen voor het wagenpark (aangenomen wordt dat wordt gedoeld op de toename van het wagenpark in omvang en grootte) meevallen. De keuze voor de fasering van de afbouw van de BPM zoals die nu wordt voorgesteld staat los van de effecten die een afbouw van de BPM als zodanig heeft of kan hebben op het wagenpark.

26

*Zou u de technische en financiële bezwaren tegen de kilometerbeprijzing van motoren kunnen toelichten. Waarop baseert u de stelling dat het wellicht zelfs onmogelijk zou zijn?*

Het is technisch bezwaarlijk motorfietsen met een standaard registratievoorziening uit te rusten. Vanwege het specifieke karakter van motorfietsen en de grote diversiteit in uitvoeringsvormen is de inbouw van een registratievoorziening bij motorfietsen technisch complex en risicovol, met name door het open karakter van een groot deel van de motorfietsen. Dit heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid (bijvoorbeeld door weersinvloeden) en diefstalgevoeligheid (o.a. gevolgen voor de privacy). Tot slot vraagt het reeds nu onder de werking van de wet brengen van motorfietsen ook aanzienlijke extra investeringen in handhavingsapparatuur. In tegenstellingen tot andere motorvoertuigen hebben motorfietsen alleen aan de achterzijde van het voertuig een kentekenplaat. Dit vereist het plaatsen van extra handhavingsportalen. Voor motorfietsen zal dan ook het fiscale regime onverkort van toepassing blijven. Gelet op al deze argumenten is sprake van een duidelijk gemotiveerd besluit, kilometerbeprijzing zal voor motoren niet worden ingevoerd.

27

*Kunnen klanten in het MSP model makkelijk overstappen naar een andere provider en is dit een voorwaarde die wordt opgelegd aan de providers?*

Het spreekt als vanzelf dat de belangen van de burger, in deze in de persoon van de kentekenhouder, zwaar meewegen in de besluitvorming van het kabinet. In het MSP+DBO organisatiemodel, zoals dat in de Basisrapportage als werkhypothese is genoemd en zoals dat naar huidig inzicht in de PPC update (welke naar u wordt verzonden met het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatieplan kilometerprijsstelsel) als voorkeursvariant naar voren komt, staat de kentekenhouder een palet aan keuzemogelijkheden open. Naast het organisatiemodel waar naast de kilometerprijs geen aanvullende diensten voorhanden zijn, zal naar verwachting ook een markt ontstaan voor meerdere private dienstverleners (service providers) die de kentekenhouder naast de kilometerprijs ook een keur van aanvullende diensten kunnen aanbieden. Het spreekt vanzelf dat deze providers de klant uit bedrijfseconomische overwegingen maximaal aan zich zullen willen binden. Dergelijke overwegingen heeft het kabinet in de rondetafel gesprekken met de marktpartijen ook gehoord. Hoewel een dergelijke binding prijstechnisch voordelig kan zijn

voor de kentekenhouders – analoog aan de ontwikkelingen in de telecommarkt kan door de provider een meer aantrekkelijk aanbod aan de kentekenhouders worden gedaan als deze zich langer aan de provider verbindt – dient deze te worden beschermd tegen verstrekking van verbintenissen die gelet op het publieke karakter van de kilometerprijs en mede gelet op de eisen ten aanzien van bescherming van privacy niet acceptabel zouden zijn. Het is belangrijk dat de burger zijn keuzemogelijkheid, mede gelet op zijn privacy, behoudt. In het certificeringstraject dat het kabinet voor ogen staat voor de private service providers in het MSP+DBO zal de zogenaamde portabiliteit daarom een belangrijk punt van aandacht zijn en het zal kunnen leiden tot aanvullende eisen die worden gesteld aan service providers.

28

*Op welke wijze kunt u garanderen dat de ontwikkeling van de OBE's aansluit bij de Europese standaardisatie en dit niet leidt tot vertraging?*

In de uitwerking van het kilometerprijsstelsel wordt voldaan aan de Europese Interoperabiliteitsrichtlijn. Er wordt uitgegaan van GNSS, GPRS en/of DSRC. Zoals bekend is de Europese interoperabiliteitsrichtlijn nog onderwerp van nadere uitwerking. De planning daarvan is niet duidelijk en loopt achter met de planning zoals die nu wordt gehanteerd voor de implementatie van de kilometerprijs. Om 2011 te kunnen halen, kunnen we daar niet op wachten; alleen op anticiperen. Het valt daarom niet volledig uit te sluiten dat na de uitrol en in de verdere operationele fase van de kilometerprijs alsnog Europese ontwikkelingen worden geïncorporeerd nadat deze voldoende zijn uitgehard. Door de Europese ontwikkelingen nadrukkelijk te monitoren, er actief aan deel te nemen en deze voor zover stabiel en waar mogelijk reeds te incorporeren in het kilometerprijsstelsel streeft het kabinet naar een verregaande aansluiting bij de Europese standaardisatie zonder dat dit hoeft te leiden tot vertragingen in de planning voor de implementatie van de kilometerprijs.

29

*Kan de waarborg voor het tijdig gereed zijn van het systeem niet ook worden behaald door het werken met boetes en positieve prikkels in het MSP model? Is het verkrijgen van marktaandeel niet juist in het belang van providers om tijdig de markt te betreden?*

Het ligt voor de hand dat de private providers een groot belang hebben bij het verkrijgen van een (zo groot mogelijk) marktaandeel. Voor het kabinet is het daarbij van belang dat de markt van de kilometerprijs zich op een duurzame wijze ontwikkelt. Essentieel is daarbij naar mening van het kabinet dat marktpartijen in een open markt kunnen toetreden als dienstverlener in het kilometerprijsstelsel. Mede gelet op de uitkomsten van de PPC update 2008 (public private comparator, welke met het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatieplan kilometerprijsstelsel naar u is verzonden) mag worden verwacht dat een open markt in potentie een positief effect heeft op het betreden van de markt door private partijen. Of dit daadwerkelijk ook zal gebeuren is echter mede afhankelijk van de condities die het kabinet daarvoor in het certificeringstraject kan creëren alsmede van de daadkracht van de private sector. Uit de rondetafel gesprekken mag het kabinet opmaken dat de belangstelling bij de private sector (zeer) groot is. De gedachte om tijdigheid op basis van boetes en positieve prikkels af te dwingen, lijkt gestoeld te zijn op een meer gesloten markt waarbij de providers op basis van privaatrechtelijke contracten aan hun contractuele verplichtingen kunnen worden gehouden en zonodig kunnen worden beboet of beloond. Het kabinet staat een dergelijke gesloten markt, mede gelet op de wens tot duurzame ontwikkeling van de kilometerprijs, in principe niet voor. Toepassing van deze contractuele

mechanismen heeft in recente grootschalige infrastructuur projecten ook niet altijd het gewenste resultaat bewerkstelligd. Echter, omdat een aantal grote marktpartijen het kabinet verzekerd heeft dat onder dergelijke condities van een gesloten markt en privaatrechtelijke contracten de kostendruk ook in de operationele fase beperkt kan worden, heeft het kabinet besloten om hiernaar nader onderzoek uit te voeren. De resultaten van dit onderzoek worden zoals toegezegd na de zomer verwacht.

30

*Wordt in het MSP model (ook zonder dedicated back office) voor elke provider een aanbod met maximale privacy en zonder value added services verplicht gesteld om zo te garanderen dat dit altijd beschikbaar is naast de producten met minder privacy en meer value added services?*

In de voorkeursvariant voor het organisatiemodel MSP+DBO zoals genoemd in de Basisrapportage is het verplichten van private providers tot het accepteren van klanten die geen aanvullende diensten wensen af te nemen (value added services) geen noodzaak. In het MSP model zonder dedicated backoffice zoals bedoeld in de PPC (2007) is geen verplichting tot acceptatie opgenomen. Daarbij is wel het risico onderkend dat er een groep van klanten kan ontstaan die op basis van hun (betaal)gedrag wellicht aanvullende waarborgen zullen moeten stellen aan de providers, daar zullen dan aanvullende voorzieningen voor worden getroffen.

31

*Wat zijn de consequenties van de beoogde flexibiliteit voor de inhoud van de wet? Betekent dit dat u een «lege» wet naar de Kamer zal sturen?*

Zoals met alle formele wetten worden alle essentialia op wetsniveau geregeld. Definities, vrijstellingen en ontheffingen, tarieven voor de verschillende voertuigen, verschuldigdheid van kilometerprijs, de eisen op hoofdlijnen voor de registratievoorziening, de rol van marktpartijen in het systeem, de wijze van omgaan met persoonsgegevens, toezicht en handhaving: al deze essentialia komen terug in de wet. Ter uitvoering van de wet zullen ook algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen worden opgesteld. Zo zal bijvoorbeeld in de wet zelf geregeld worden wie een kastje in het voertuig moeten hebben, en dat eisen aan inbouw ervan gesteld kunnen worden. Vervolgens zal nader in uitvoeringsregelgeving geregeld worden welke eisen in detail aan het kastje moeten worden gesteld en wie gecertificeerd kan worden om die kastjes in te bouwen, en op welke wijze op die inbouw toezicht gehouden zal worden.

Kortom: de wet zal enerzijds zekerheid en duidelijkheid moeten bieden op hoofdlijnen en zal voorts ruimte moeten bieden voor bijvoorbeeld technologische ontwikkeling en aanvullende eisen van de Tweede Kamer. Er zal derhalve zeker geen «lege wet» aan de Tweede Kamer worden gezonden.

32

*Wat is de reden om te kiezen voor uitgebreide certificering van de OBE's in plaats van het stellen van functionele eisen en is het certificeringstraject van OBE's te vergelijken met de vroegere certificering van telefoons? Vindt u dat certificering van OBE's tijdrovend en complex is en innovatie kan verhinderen indien deze te vroeg plaatsvindt? Deelt u de mening van marktpartijen dat er in de groei naar een volwassen markt autonoom standaardisatie zal plaatsvinden door marktdruk (economies of scale) en druk door de gebruiker (nummerportabiliteit)?*

Het certificeren van OBE's is niet in tegenspraak met het stellen van functionele eisen. Ook functionele eisen kunnen aan certificering worden

onderworpen. In de voorkeursvariant voor het organisatiemodel, zoals genoemd in de Basisrapportage en zoals dit naar huidig inzicht uit de PPC update 2008 (public private comparator, welke u wordt toegezonden met het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatiebesluit kilometerprijs-systeem) volgt, is er in het garantiespoor dat het kabinet onder publieke regie zal ontwikkelen naast de gecertificeerde (erkende) private service provider ook ruimte voor leveranciers van gecertificeerde voertuig-apparatuur, de zogenaamde OBE (On-Board Equipment). Deze combinatie van enerzijds gecertificeerde providers van de kilometerprijsdienst en anderzijds leveranciers van gecertificeerde voertuigapparatuur creëert naar de mening van het kabinet de beste garantie voor een open duurzame markt voor de kilometerprijs waardoor een continue en daarmee duurzame prijsdruk aanwezig zal zijn op het meest prijsbepalende element in de keten, het voertuigapparaat. Daarnaast zijn er de hoge eisen die het kabinet stelt aan de betrouwbaarheid van het systeem voor de kilometerprijs die certificering tot een noodzaak maken. Het is het kabinet bekend dat certificering geen simpele zaak is noch dat het een kwestie is die in slechts beperkte tijd kan worden afgerond. In de planning voor de implementatie van de kilometerprijs is hierop geanticipeerd. Toch is certificering een absolute voorwaarde voor het creëren van een open markt waar vrije toetreding van leveranciers én service providers mogelijk wordt gemaakt en waar dientengevolge permanente prijsdruk bestaat die ten gunste komt aan kentekenhouder of Staat. Het volledig vrijlaten van de markt en daarmee het vertrouwen op een autonome marktontwikkeling inclusief standaardisatie van de kilometerprijs is geen reële mogelijkheid die past bij de ambitie van het kabinet om de kilometerprijs al in 2011 te introduceren.

33

*In hoeverre is de markt betrokken bij de certificering?*

Dialoog met de markt inzake certificering gaat na de zomer van start. Deze dialoog moet leiden tot heldere certificeringseisen op het moment dat de wet in de Tweede Kamer wordt behandeld.

34

*Wat wordt verstaan onder certificering van diensten en waarom wordt niet gekozen voor certificering op Service Provider niveau?*

Voor wat het betreft de diensten van private providers in de voorkeursvariant voor het organisatiemodel uit de PPC update 2008 (public private comparator, welke u wordt toegezonden met het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatiebesluit kilometerprijs-systeem), is het streven van het kabinet om certificering waar mogelijk plaats te laten vinden op het niveau van de dienst die de service provider levert aan de Staat. Dat wil zeggen dat bij het certificeren van de service provider uitsluitend gekeken wordt naar die onderdelen van het proces die een directe relatie hebben met het leveren van de KMP-dienst. In de praktijk kan het certificeren van diensten neerkomen op hetzelfde als certificering op service provider niveau. Het is overigens niet uit te sluiten dat het kabinet in de opmaat naar de uiteindelijke certificering op grond van standaardisatie zal besluiten dat binnen de te certificeren dienst van de service provider ook certificering op productniveau noodzakelijk is omwille van privacy, portabiliteit, fraudebestrijding en handhaving.

35

*Waaruit bestaan de jaarlijkse € 400 mln aan vervangingsinvesteringen en hoe verhouden deze zich tot de € 150 mln voor OBE's i.v.m. uitval en uitbreiding?*

De vervangingsinvesteringen na de introductie van het systeem zijn niet geraamd maar worden vooralsnog maximaal geschat op ca. € 400 mln. per jaar. Het betreft daarbij met name de kosten voor het tweede en de volgende kastjes (geschatte levensduur van 7 jaar). Overigens is de stellige verwachting dat in de toekomst deze voorziening na de implementatie van de kilometerbeprijzing tot de standaarduitrusting van het voertuig zullen gaan behoren en dat de markt combinatieproducten zal leveren waarvan deze voorziening onderdeel uitmaakt. Uitgangspunt is dat de kosten van vervanging van OBE's ten laste komen van de kentekenhouder en/of service provider. Ook omdat de verwachting is dat in de toekomst de benodigde functionaliteit voor beprijzing in (nieuwe) voertuigen zal worden geïntegreerd. De € 150 mln is deels bestemd voor de vervanging van OBE's die voor het einde van hun levensduur van 7 jaar toch kapot zijn gegaan. Geschat wordt dat jaarlijks 4% van de OBE's kapot gaat. Het ander deel van het bedrag is bestemd voor de groei van het totaal aantal OBE's als gevolg van de jaarlijkse groei van het wagenpark.

36

*Waarom wordt ingezet op een dedicated back office als het de verwachting is dat deze voor een groot deel overbodig zal worden?*

Het is naar mening van het kabinet thans op voorhand niet uit te sluiten dat de diensten van een dedicated back office op termijn grotendeels overbodig zullen zijn. Het is echter ook niet uit te sluiten dat, indien kruis-subsidiëring van de kilometerprijs uit de aanvullende dienstverlening (VAS) niet voldoende van de grond komt, de daarmee thans hoge verwachtingen die aan het MSP model worden toegedicht, niet uitkomen. Daarmee is de dedicated back office het vangnet voor de Staat, mocht zich de markt van private service providers ondanks de huidige hooggespannen verwachtingen minder snel ontwikkelen.

37

*Bestaat er gevaar voor versnippering, onvoldoende systeemintegratie en vertraging door verschillende onafhankelijke aanbestedingen voor de dedicated back-office (obe, handhaving, etc)? Zou u in het antwoord op deze vraag de vertragingen door gebrek aan systeemintegratie rondom ERTMS en de bouw van de HSL-Zuid kunnen betrekken? Wie is verantwoordelijk voor de systeemintegratie?*

Het kabinet heeft dit risico al in een vroeg stadium van het project onderkend. In de voorkeursvariant voor het organisatiemodel zoals genoemd in de Basisrapportage en uit de PPC update 2008 (public private comparator, welke u wordt toegezonden met het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatiebesluit kilometerprijsstelsel) wordt daarom in het MSP spoor van het MSP+DBO organisatiemodel een belangrijk deel – en wellicht het meest complexe deel – van de keten belegd bij private partijen die, zo mag worden verondersteld, op basis van hun expertise het best in staat zijn deze keten integraal te benaderen. Met de lessen die de HSL-Zuid en andere grootschalige projecten ons geleerd hebben, is het voor dit kabinet evident dat het hebben van een terugvaloptie essentieel is om een tijdige invoering te kunnen realiseren. Daarom zet dit kabinet daarnaast in op hetgarantiespoor waarbij onder publieke regie en verantwoordelijkheid dit geborgd kan worden. In dit garantiespoor zal de Staat zich laten bijstaan door een gekwalificeerd partij die deels (mede) verantwoordelijk wordt voor de systeemintegratie.

38

*Hoeveel van de € 0,5 mld voor initiële investeringen is bestemd voor de Proof of Concept en waaraan wordt de rest van het bedrag, tot aan de implementatiefase, besteed?*

In de € 0,5 mld zit een bedrag van € 167 mln dat besteed gaat worden aan de werkzaamheden die voortvloeien uit het Partieel Uitvoeringsbesluit. Dit bedrag heeft betrekking op de investerings- en exploitatiekosten van de Proof of Concept, de kosten voor het opzetten van het certificeringstraject voor OBE en MSP, de kosten van de projectorganisatie tot het definitief Uitvoeringsbesluit alsmede de bijbehorende delen van de post onvoorzien.

Het restant van de € 0,5 mld heeft betrekking op de mobiliteitsprojecten (€ 100 mln), de bouw van de fronten backoffice, de bouw van het handhavingssysteem en de kosten van de projectorganisatie tot het implementatiebesluit alsmede de bijbehorende delen van post onvoorzien.

39

*Worden de provinciale opcenten twee keer verwerkt namelijk één keer in het kilometer tarief en één keer door de introductie van een nieuwe financieringsbron voor de provincies? Wat wordt bedoeld met de nieuwe financieringsbron? Is dit een nieuwe belasting of een andere bron van financiering aan de provincies? Als het een belasting is: aan welke vorm van nieuwe belasting wordt gedacht? Wie gaat die heffen en waar slaat deze belasting neer en heeft u een maximum bedrag voor ogen? Als het een andere bron is: waar wordt aan gedacht? Waar zou de voeding en dekking van een dergelijke bron vandaan komen?*

De provinciale opcenten maken thans deel uit van de vaste lasten van de automobilist. In die zin past het in de gedachte van ABvM om ook deze vaste lasten om te zetten in de kilometerprijs. De provinciale opcenten op de MRB zullen dan ook – net als de MRB zelf – verdwijnen in het kader van ABvM. Zoals reeds aangegeven in de brief van de staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten van ABvM wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron, die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond. Het kabinet wil thans niet vooruitlopen op dit onderzoek en de consequenties die dit meebrengt voor de financiële verhouding met de provincies en het lastenbeeld.

40

*Hoeveel gaan automobilisten in de structurele situatie minder betalen?*

Bij de invoering van de kilometerprijs worden vaste autobelastingen omgezet in een prijs per gereden kilometer. Door de invoering van de kilometerprijs daalt het aantal gereden kilometers door huishoudens, doordat het verkeer met een sociaal-recreatief karakter en het woon-werkverkeer afneemt. Voor alle huishoudens samen heeft de invoering van de kilometerprijs naar verwachting positieve inkomenseffecten.

Voor verschillende groepen weggebruikers zal de kilometerprijs echter wel verschillend uitpakken. Bepaalde groepen weggebruikers gaan minder betalen, andere groepen gaan meer betalen. De gevolgen voor individuele weggebruikers hangen af van de persoonlijke situatie. Bepalend is ten eerste het aantal kilometers dat gereden wordt in Nederland. Ten tweede is de mate waarin huishoudens na de invoering van de kilometerprijs hun gedrag aanpassen van invloed op het koopkrachteffect. Huishoudens die hun gedrag sterk aanpassen hebben een relatief groot financieel voordeel. Dit voordeel wordt veroorzaakt door besparing op de kosten van de kilometerprijs, maar ook door besparing op de brandstofkosten. Een deel van dit financieel voordeel gaat eventueel verloren als men besluit gebruik te maken van openbaar vervoer. Ten derde heeft het spitstarief relatief veel invloed op de koopkracht van huishoudens. Huishoudens die veel gebruik maken van trajecten waar het spitstarief geldt,

zijn jaarlijks relatief veel geld kwijt aan het spitstarief. Hier staat tegenover dat deze gezinnen wel hoge reistijdwinsten hebben. Tot slot heeft de leeftijd en de nieuwprijs van de auto of auto's die huishoudens bezitten invloed op het koopkrachteffect van de invoering van de kilometerprijs. Huishoudens die in relatief dure auto's rijden hebben relatief veel voordeel van de omzetting van de BPM in de kilometerprijs. Huishoudens die in relatief oude auto's rijden hebben nadeel van de BPM omzetting in de kilometerprijs.

De uiteindelijke koopkrachteffecten van de invoering van de kilometerprijs kunnen pas definitief berekend worden als de tarieven van de kilometerprijs bekend zijn. De hoogte van de tarieven voor verschillende voertuigen wordt uitgewerkt in de wetgeving, die naar verwachting rond de komende jaarwisseling wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

41

*Gaan automobilisten in de structurele situatie ook minder bijdragen als de opcenten twee keer zouden worden meegeteld?*

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 39.

42

*Is overwogen een dedicated back office te ontwikkelen als terugvaloptie in plaats van als start van de uitrol?*

Het kabinet zal in de implementatiestrategie mede gelet op de leveringszekerheid van het kilometerprijsstelsel kiezen voor een uitrol op een privaat spoor van service providers die een gecertificeerde dienst verlenen én een uitrol op een publiek spoor van een privaat gerealiseerd systeem onder publieke regie. Beide sporen zijn daarbij feitelijk terugvalopties ten opzichte van elkaar. De uitrol van de dedicated backoffice zal vanaf 2012 in min of meerdere mate schaalbaar zijn en zich aanpassen aan de uitrol en het marktaandeel van private service providers. De dedicated backoffice zal wel een serieuze terugvaloptie moeten zijn. De doorlooptijd van het project vergt wel dat de staat niet tot 2012 kan wachten om eens rustig te bezien of de markt t.a.v. de MSP's inderdaad acteert conform verwachting.

43

*Waaruit bestaat het verschil tussen € 520 en € 465 mln? Waar wordt deze € 55 mln aan besteed?*

Dit zijn twee anders gedefinieerde bedragen.

Het bedrag van € 520 mln bestaat uit de investeringskosten tot het implementatiebesluit (zonder de exploitatiekosten), inclusief de kosten voor de mobiliteitsprojecten (€ 100 mln).

Het bedrag € 465 mln bestaat uit de totale kosten tot het implementatiebesluit (investerings- en exploitatiekosten), inclusief € 45 mln exploitatiekosten van de Proof of Concept, exclusief de kosten van de mobiliteitsprojecten (€ 100 mln).

44

*Leidt het parallel opbouwen van de dedicated backoffice niet tot oneerlijke concurrentie en toetredingsdrempels voor service providers en wordt de ontwikkeling van de MSP's wel voldoende gestimuleerd?*

Het is het uitdrukkelijke streven van het kabinet om de ontwikkeling van private service providers in het kilometerprijsstelsel te stimuleren.



Onder andere in de mobiliteitsprojecten die daartoe als startmotor kunnen dienen, hebben geëngageerde partijen een kans om hun business case op voorhand te testen. Daarbij dient opgemerkt te worden dat nog wordt onderzocht wat de volledige scope van deze dienstverleners zal kunnen zijn. Met name wordt daarmee gedoeld op de (on)mogelijkheden voor een private invulling van de innings- en dwangincassotaak door private partijen. Dit onderzoek hoopt het kabinet na de zomer af te kunnen ronden. Vooralsnog staat vast dat de dedicated backoffice zoals thans voorzien zich beperkt tot louter de basisdienst van de kilometerprijs. Voor private providers zal naar alle waarschijnlijkheid de markt voor aanvullende diensten (value added services) breder zijn. Daarmee kan de private provider zich naar mening van het kabinet voldoende onderscheiden van de louter op kilometerprijs gebaseerde dedicated backoffice en wordt daarmee een oneerlijke concurrentie (non-level playing field) voorkomen.

45

*Wordt er in verband met privacy ook het bewaren van gegevens door een trusted third party overwogen?*

Vooropgesteld wordt dat in de vraagstelling met name de privacy-gevoelige verplaatsingsgegevens worden bedoeld. De centrale opslag van de privacy gevoelige verplaatsingsgegevens, zoals bijvoorbeeld in de vraag gesteld bij een trusted third party, is door het kabinet als mogelijke technische oplossingsrichting voor het kilometerprijsstelsel in overweging genomen. In het voorlopig vastgesteld functioneel programma van eisen wordt deze oplossingsrichting echter niet uitgewerkt omdat na studie en overleg met het College bescherming persoonsgegevens de voorkeur wordt gegeven aan een decentrale opslag – voor zover dit al nodig is – van de verplaatsingsgegevens in het voertuigapparaat zelf. Deze oplossingsrichting zal het kabinet in het spoor onder publieke regie met een dedicated back office na het partieel uitvoeringsbesluit verder uitwerken en testen. Overigens geldt deze keuze van decentrale opslag van verplaatsingsgegevens alleen voor die kentekenhouders die hun privacy maximaal gewaarborgd willen zien. Zeer wel denkbaar en ook verenigbaar met de Wet bescherming persoonsgegevens is de optie dat serviceproviders aan een kentekhouder aanvullende diensten verlenen, waarbij de kentekhouder erin toestemt dat zijn verplaatsingsgegevens niet decentraal in zijn voertuigapparaat worden opgeslagen, maar beschikbaar komen in de backoffice van de serviceproviders. Voorwaarde hier is dat er sprake zal zijn van een echt vrije keuze van de kentekhouder. Zo'n serviceprovider kan dan via een trusted third party de privacy van de bij hem aangesloten kentekhouder moeten garanderen.

46

*Kunt u ten aanzien van de genoemde risico's met betrekking tot de uitvoeringsfase van het project een inschatting geven van de verwachte kans van optreden en de mogelijke consequenties?*

In de basisrapportage zijn de belangrijkste risico's die bij de uitwerkingsfase kunnen optreden, opgenomen. Over de risico's die optreden bij de uitvoeringsfase zal uw Kamer bij het Partieel Uitvoeringsbesluit worden geïnformeerd.

Voor de risico's zoals die nu zijn opgenomen in de Basisrapportage is een kwalitatieve inschatting voor de kans van optreden en mogelijke consequenties gemaakt.

47

*Wat is het tijdpad voor behandeling van de privacy aspecten met het CBP*

Op dit moment wordt gewerkt aan het wetsvoorstel. Het voornemen is het wetsvoorstel binnenkort naar de advies- en overlegorganen te sturen voor consultatie. Het College bescherming persoonsgegevens is één van deze organen. Het College zal vervolgens een advies uitbrengen over de privacyaspecten van het wetsvoorstel. Dit advies zal ik vervolgens met mijn ambtgenoot van Justitie bespreken. Indien noodzakelijk zal het wetsvoorstel hierop worden aangepast.

48

*Waarom wordt in de basisrapportage en alle overige correspondentie uitgegaan van 2011 als startdatum voor vrachtwagens als deze nu al bijna niet meer haalbaar is? Bent u van plan om voortaan de meest realistische planning te gebruiken in de informatie aan de Kamer?*

In de brief van 30 november 2007 aan de Kamer is 2011 als streefdatum van invoering kilometerprijs genoemd waarbij is aangegeven dat dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritieke pad dat uitkomt op 2012.

Uit de planning blijkt dat dit alleen mogelijk is als alles meezit en zich geen tegenvallers voordoet (de deterministische planning). Op basis van de risico-inventarisatie en de tot nu benoemde beheersmaatregelen is de waarschijnlijkheid van de planning weergegeven in de basisrapportage. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de omvang en aard is van de spanning tussen streefdatum en de meest waarschijnlijke datum. In voortgangsrapportage en actualisatie van de basisrapportage zal de waarschijnlijkheid van de planning en de bijbehorende bandbreedte gerapporteerd worden en eventuele wijzigingen worden toegelicht. Overigens zitten wij nu nog op schema conform de deterministische planning.

49

*Waarom vallen de technische tests buiten de scope van de mobiliteitsprojecten? Vindt u dat de mobiliteitsprojecten vooral gericht moeten zijn op het testen van techniek en gedragseffecten ten behoeve van de introductie van ABvM en pas daarna op eventuele positieve mobiliteits-effecten?*

Mobiliteitsprojecten ABvM zijn zowel gericht op het verbeteren van de regionale bereikbaarheid als ook private partijen de mogelijkheid te bieden innovatieve technieken, bijvoorbeeld satelliettechnieken, op grotere schaal in een regio te gebruiken en/of value added services in de markt te zetten. Gedragsverandering van weggebruikers om de spits te mijden door bewust bijvoorbeeld vroeger of later te rijden of thuis te werken of openbaar vervoer te gebruiken of de fiets, is een expliciete doelstelling van de mobiliteitsprojecten ABvM en doet dus niet onder ten opzichte van de doelstelling kansen aan marktpartijen te willen bieden.

Het rijk zorgt in de mobiliteitsprojecten ABvM daarbij voor voldoende informatie over de eisen aan het toekomstige kilometerprijsstelsel zodat de partijen die daarmee willen experimenteren ook in staat zijn dat te doen. De ervaringen die private partijen met de mobiliteitsprojecten ABvM opdoen kunnen zij inbrengen in voorbereiding van het certificeringstraject van de service providers in het kader van de kilometerprijs dat in de tweede helft van 2008 van start zal gaan.

Een groot deel van de private partijen heeft aangegeven de mobiliteitsprojecten ABvM expliciet los te koppelen van de technische tests van de kilometerprijs om het level playing field bij aanbestedingen in het kader van de kilometerprijs niet te verstoren, maatwerk per regio bij de uitwerking van de mobiliteitsprojecten te kunnen bieden en vaart te kunnen

maken met de realisatie van de mobiliteitsprojecten ABvM. Dit advies heb ik overgenomen.

50

*Wat wordt verstaan onder uitgeteste techniek, zoals weergegeven als uitgangspunt voor het systeem in 2011?*

Voordat het kilometerprijsstelsel in 2011, te beginnen met vrachtvervoer, daadwerkelijk op nationale schaal wordt uitgerold zal afdoende vast moeten staan dat het systeem en in het bijzonder het voertuigapparaat zodanig getest is dat de uitrol ook zonder significante risico's in gang kan worden gezet. Te allen tijde moet worden voorkomen dat bijvoorbeeld de burger in een grote terugroep-actie opnieuw naar de garage moet om zijn voertuigapparaat te laten repareren of te vervangen. Om dit te bewerkstelligen voorziet het kabinet in het implementatieplan dat het kilometerprijsstelsel onderworpen zal worden aan een uitgebreid en zeer grondig testprogramma waarin de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem uitvoerig zullen worden getest. Daarnaast is het zo dat gebruik wordt gemaakt van «proven technology» in het systeem concept zoals GNSS, GPRS en DSRC. Het totale systeem is dan wel nieuw, de verschillende onderliggende componenten zijn dat zeker niet. Onderdeel van het testprogramma vormt ook de zogenaamde Proof of Concept test. Dit is de grootschalige technische test waarbij met in totaal 60 000 voertuigapparaten het systeem op zijn ordentelijk functioneren wordt beproefd. Met het implementatiebesluit dat nu in 2011 gepland staat en dat voorwaardelijk is voor het in gang zetten van de nationale uitrol van het kilometerprijsstelsel zal ook de correcte werking van de kilometerprijs afdoende moeten zijn aangetoond.

51

*Wat heeft het overleg met marktpartijen over de werkhypothese tot op heden opgeleverd en klopt het dat de marktpartijen grotendeels aangeven het MSP model te verkiezen?*

Vooraf dient te worden opgemerkt dat «de marktpartijen» niet bestaat. De markt die interesse heeft in (onderdelen) van het kilometerbeprijzingsstelsel is zeer divers. Sommige partijen willen slechts aanvullende diensten gaan verlenen, andere willen voertuigapparatuur ontwikkelen en weer andere hebben met name interesse in facturering. Het overleg met de private sector in de zogenaamde rondetafelgesprekken heeft een belangrijke bijdrage geleverd in de verdere uitwerking van het implementatieplan en de voorbereiding van het partieel uitvoeringsbesluit. Uit de gesprekken is gebleken dat de private partijen het organisatiemodel op inhoudelijke gronden niet afwijzen.

Het starten met een dedicated backoffice is ook door partijen aanbevolen om de ontwikkeling en uitrol van het kilometerprijsstelsel met voldoende zekerheid plaats te laten vinden. Het voorkeursmodel dat de aanwezige private sector (en onder hen met name de grote ondernemingen) in belangrijke mate omarmde was inderdaad het MSP model. Belangrijk nieuw inzicht daarbij is dat de private sector, in tegenstelling tot wat er in de PPC (public private comparator, 2007) werd aangenomen, vrijwel unaniem kruissubsidiëring vanuit de aanvullende diensten afwijst en een vergoeding voor de basisdienst noodzakelijk acht. Nu moet het kabinet in haar afweging rond het organisatiemodel rekening houden met meer dan alleen het belang van de private sector. Het publiek belang is een minstens zo belangrijke factor die moet worden meegewogen in de besluitvorming. Wel heeft het kabinet, mede op basis van de resultaten van de rondetafel gesprekken, besloten nader onderzoek te verrichten naar de mogelijkheid en wenselijkheid of de inning en dwangincasso ook door de private sector kan worden uitgevoerd. Daarmee zou het diensten-

pakket van private providers in het MSP+DBO- model kunnen worden uitgebreid tot een volledige «end-to-end» dienst.

52

*Wat wordt verstaan onder een Proof of Concept en maakt handhaving hiervan onderdeel uit?*

In het implementatieplan dat als onderbouwing dient voor het partieel uitvoeringsbesluit, voorziet het kabinet dat het kilometerprijsstelsel onderworpen zal worden aan een uitgebreid en zeer grondig testprogramma waarin de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het stelsel uitvoerig zullen worden getest. Onderdeel van dit testprogramma vormt ook de zogenaamde Proof of Concept test. Dit is de grootschalige technische test waarbij met in totaal 60 000 voertuigapparaten het stelsel op zijn ordentelijk functioneren wordt beproefd. Vooralsnog staat nog open of het proces van handhaving noodzakelijkerwijs onderdeel moet zijn van de Proof of Concept dan wel dat dit proces in een van de andere voorziene testen wordt beproefd.

53

*Zijn er ook kostenramingen voor de andere modellen dan de werkhypothese? Hoe hoog is de kostenraming indien vanaf de start wordt gewerkt via het MSP model zonder dedicated backoffice?*

Aangezien het MSP-model uitgaat van de initiatieven van de markt, is dat model in termen van kosten voor deze basisrapportage niet verder uitgewerkt. Omdat de kostenopzet van een MSP voor het deel kilometerbeheer in grote lijnen vergelijkbaar is aan die van één centrale private backoffice onder publieke regie, kan afgezien van markteffecten de kostenraming gebaseerd op een centrale backoffice, als redelijk representatief worden gezien. Wel is zo dat naar verwachting met één centrale backoffice onder publieke regie schaalvoordelen worden bereikt welke mogelijkheid in de andere modellen minder aanwezig is. Daar staat tegenover dat er bij een centrale backoffice geen concurrentie effecten optreden. In hoeverre de markt (een deel van de) kosten voor haar rekening gaat nemen door besparingen als gevolg van synergie met VAS, is nu nog niet te voorspellen. Deze mogelijke voordelen zijn dan ook niet in de raming verdisconteerd. In het kader van het partieel uitvoeringsbesluit worden verschillende business cases voorbereid waarover de Tweede Kamer op een later tijdstip zal worden geïnformeerd.

54

*Vindt u dat ook voor marktpartijen een eigen Proof of Concept nodig is, voordat zij als provider kunnen opereren?*

In de certificeringseisen die zullen worden opgesteld en waaraan private partijen zullen moeten voldoen, willen zij als provider mogen optreden, zal invulling worden gegeven aan onder meer de eisen van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het kilometerprijsstelsel. Het ligt voor de hand dat private partijen daarbij moeten aantonen dat zij aan de gestelde eisen blijvend kunnen voldoen. De wijze waarop dit wordt ingevuld is nog niet vastgesteld en vormt onderdeel van de dialoog die het kabinet na de zomer met marktpartijen wil starten in het kader van het certificeringstraject voor private providers.

55

*Op welke wijze wordt het programma van eisen getoetst voor de start van de aanbesteding en hoe gaat u de Kamer vroegtijdig betrekken bij het vaststellen van het programma van eisen?*

In de aanbesteding van de meest tijdskritische onderdelen van het kilometerprijsstelsel, zal ieder document (ook het functioneel programma van eisen) dat in het kader van die aanbesteding wordt vrijgegeven aan geïnteresseerde private partijen grondig worden getoetst. Deze toetsing kan op verschillende manieren gebeuren maar heeft veelal de vorm van een toets door een onafhankelijke derde partij. Daarenboven biedt de gekozen aanbestedingsprocedure (een concurrentiegerichte dialoog) een uitgelezen mogelijkheid om het programma van eisen aan de markt te toetsen. Het functioneel programma van eisen zal ten behoeve van de start van de aanbesteding met het partieel uitvoeringsbesluit voorlopig worden vastgesteld. De definitieve vaststelling van het functioneel programma van eisen is voorzien bij het volledig uitvoeringsbesluit dat nu gepland staat in de tweede helft van 2009. Dit is na dat ook de wet Kilometerprijs door de Tweede Kamer is behandeld.

56

*In hoeverre zal bij het systeem van Anders betalen voor Mobiliteit sprake zijn van open standaarden, open source en gebruik van bestaande technieken?*

Met het oog op een duurzame ontwikkeling van het kilometerprijsstelsel zal het kabinet nadrukkelijk sturen op de toepassing van open standaarden op met name de raakvlakken, de zogenaamde koppelvlakken, tussen de verschillende elementen in de keten van de kilometerprijs. Ook het gebruik van bestaande technieken is gelet op de hoge eisen ten aanzien van betrouwbaarheid en beschikbaarheid wenselijk te noemen. Het is daarbij evident dat onze ambitieuze planning geen ruimte laat voor zware ontwikkeltrajecten van nieuwe technologieën.

57

*Bevat bijlage B het volledige, voorlopige programma van eisen of slechts een samenvatting?*

In bijlage B van de basisrapportage is de productscope van de kilometerprijs weergegeven die het uitgangspunt vormt voor de uitwerkingsfase. Deze scope is in de kostenraming, planning en risico's als baseline gehanteerd. De productscope wordt fasegewijs verder uitgedetailleerd.

58

*Waarom maakt inbouwtijd geen deel uit van het programma van eisen?*

In het functioneel programma van eisen zoals dat in de Basisrapportage is opgenomen is geen expliciete eis gesteld aan de maximale inbouwtijd van het voertuigapparaat, de zogenaamde OBE (On-Board Equipment). Wel wordt er in het functioneel programma van eisen in de Basisrapportage een eis gesteld aan het gebruiksgemak. Deze functionele eis kan in de verdere uitwerking van het ontwerp van het kilometerprijsstelsel zonedig worden uitgewerkt tot een eis aan de maximale inbouwtijd van het voertuigapparaat.

59

*Wordt met punt vijf uit het voorlopig functioneel programma van eisen bedoeld dat het ook mogelijk moet zijn om te differentiëren naar plaats in relatie tot milieukeurmerken, zodat ook milieuzonering mogelijk wordt met het systeem?*

Het functioneel programma is gericht op de invoering van de kilometerprijs. De eisen van een differentiatie naar plaats en tijd en differentiatie naar milieukeurmerk van het voertuig zijn daarop gebaseerd. Of toepassing van hetzelfde systeem mogelijk is voor de milieuzonering is niet

onderzocht. Toevoeging van het element milieuzonering compliceert de werking van het systeem en in het bijzonder de OBE omdat naast spitsgebieden dan ook onderscheid gemaakt moet worden naar milieuzones en verhoogt de kosten en de problematiek van nauwkeurigheid van plaatsbepaling. Daarnaast verschillen de maatregelen fundamenteel van elkaar. Bij de kilometerprijs gaat het om een bedrag dat de automobilist betaalt per gereden kilometer. Bij de milieuzones gaat het om een verbod. Het is daardoor onwenselijk om ze wat betreft het technische systeem te combineren.

60

*Is er ook een kostenraming gemaakt voor de jaarlijkse systeem en inningskosten in latere jaren dan 2017, waar er wel sprake is van vervangingskosten van OBE's?*

Voor de periode 2017 t/m 2020 zijn kostenramingen gemaakt waarbij onderscheid is gemaakt in exploitatie en (vervangings)investeringen. Hierbij is het gekozen exploitatiemodel in de tijd doorgezet voor genoemde periode. De berekening kent verschillende onzekerheden die mede afhankelijk zijn van te maken keuzen en variabelen als vervangingstermijnen. Vooralsnog wordt aangehouden dat de OBE 1 keer per 7 jaar wordt vervangen vanwege de einde van de levensduur. De verwachting is dat na de implementatie van de kilometerbeprijzing de OBE's tot de standaarduitrusting van het voertuig behoren.

61

*Waarom dient de inbouw van OBE's te geschieden door erkende inbouwstations en is ook een inbouw denkbaar door de gebruiker zelf, zodat kosten kunnen worden bespaard?*

Ten gevolge van onder meer de hoge eisen die aan het kilometerprijs-systeem en in het bijzonder aan het voertuigapparaat, de zogenaamde OBE, worden gesteld in het kader van betrouwbaarheid en beschikbaarheid alsmede gezien de technische complexiteit van de inbouw (de OBE moet bij inbouw onder andere voorzien worden van beveiligingsmiddelen in de vorm van een trusted element) moet inbouw door de gebruiker zelf worden uitgesloten. Daarnaast moet het voertuigapparaat ook in het kader van de handhaving op een eenduidige wijze in het voertuig worden gemonteerd.

62

*Klopt het dat de basisrapportage wel uitgaat van de inbouw van OBE's in motorfietsen?*

Ja dat klopt. In de raming van de basisrapportage is rekening gehouden met de inbouw van de OBE's voor motorfietsen. Dit omdat de basisrapportage peildatum 30 november 2007 heeft en nadien is besloten om de motorfietsen uit te sluiten van de kilometerprijs.

63

*Hoe denkt u om te gaan met voertuigen met buitenlandse kentekens die de Nederlandse wegen betreden?*

Zoals aangegeven in de brief van 30 november 2007 is het uitgangspunt voor de wetgeving dat ieder motorrijtuig dat in Nederland rijdt deelneemt aan de kilometerprijs, in beginsel ook motorrijtuigen met een buitenlands kenteken.

Om een goede werking van de Europese interne markt te garanderen betalen ook buitenlandse vrachtwagens in Nederland een kilometerprijs. Gelet op vereisten uit de Eurovignetrictlijn, net als in het Duitse systeem,

is het niet zonder meer mogelijk om voor dergelijke motorrijtuigen een registratievoorziening verplicht te stellen. De precieze wijze van alternatieve deelname voor buitenlandse vrachtauto's wordt thans onderzocht. Personenauto's van mensen die in Nederland wonen en een voertuig hebben met een buitenlands kenteken vallen onder de reikwijdte van de kilometerprijs. Deze voertuigen worden voorzien van een registratievoorziening. Indien de houder van het motorrijtuig in een andere EU-lidstaat dan Nederland woont of is gevestigd, is de verplichting van een registratievoorziening al snel duur en daarom disproportioneel. Van hem kan daarom niet worden verwacht dat hij een registratievoorziening laat inbouwen. Verwacht wordt dat op termijn de kosten van een registratievoorziening zodanig zullen afnemen, dat een dergelijke verplichting wel proportioneel is. Onderzocht wordt of en op welke alternatieve wijze het thans mogelijk is deze categorie personenauto's tegen redelijke kosten te betrekken in het systeem van de kilometerprijs.

De tarieven zoals die gaan gelden voor de verschillende voertuigen zijn nog niet bekend. Uit oogpunt van het non-discriminatiebeginsel is het uitgangspunt dat Nederlandse en buitenlandse vrachtauto's hetzelfde tarief betalen. De hoogte van de tarieven wordt uitgewerkt in de wetgeving die naar verwachting begin 2009 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

64

*Volgens welke systematiek zullen voertuigen met een buitenlands kenteken gaan betalen voor mobiliteit wanneer ze de Nederlandse wegen betreden?*

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 63.

65

*Geldt voor voertuigen met buitenlandse kentekens hetzelfde tarief als voor voertuigen met een Nederlands kenteken?*

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 63.

66

*Wat zijn de consequenties van de invoering van ABvM voor motorrijders?*

Zie hiervoor het antwoord vraag 1.

67

*Hoe zijn vergelijkbare systemen van rekeningrijden ingevoerd in andere Europese landen, met welke effecten?*

Tolsystemen zijn in vele landen bestaand en ook in diverse Europese landen in ontwikkeling. Wat onderscheidend is in de Nederlandse plannen is de combinatie van de landelijke dekking op zowel hoofd- als onderliggende wegen, toepassing op alle vracht- én personenauto's, en de lastenneutraliteit (transitie naar een *andere* belastinggrondslag en dus geen *extra* heffing). Dat betekent dat de effecten niet één op één vergelijkbaar zijn. Wel zien we aan de buitenlandse voorbeelden dat er significante gedragsveranderingen optreden en dus positieve effecten op bereikbaarheid en milieu te verwachten zijn.

De congestieheffing in Londen heeft binnen het heffingsgebied tot een afname van de congestie met 30% geleid. De eerste resultaten van de cordonheffing in Stockholm wijzen uit dat die heeft geleid tot 20% minder wegverkeer, 14% minder CO<sub>2</sub>-emissie en 10% minder fijnstof. Ook uit Duitsland komen signalen dat als gevolg van de Maut minder wordt gereden (vooral doordat vrachtwagens minder leeg rijden), terwijl er over

het algemeen vanuit wordt gegaan dat vrachtverkeer relatief ongevoelig is voor beprijzing.

68

*Wat zijn de gemiddelde exploitatiekosten in relatie tot de opbrengst in andere Europese landen waar een variant van rekeningrijden is ingevoerd?*

In «Starten met de kilometerprijs», bijlage c, aan de Tweede Kamer toegezonden na het kabinetsbesluit van 30 november 2007, staat een aantal van deze gegevens vermeld.

- In Duitsland (LKW Maut) bedragen de kosten, afgezet tegen de opbrengsten tussen de 19–23%
- In Oostenrijk (LKW Maut) bedragen de kosten, afgezet tegen de opbrengsten tussen de 9–12%
- In Londen (Congestion Charge) bedragen de kosten, afgezet tegen de opbrengsten tussen de 50–57%
- In Zwitserland (LVSA) bedragen de kosten, afgezet tegen de opbrengsten tussen de 7–9%.

69

*Wat zijn de effecten van invoering van een variant van rekeningrijden geweest op de concurrentiepositie van de vervoerssector in Europese landen?*

Voorbeelden in het buitenland (Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk) laten zien dat de vervoerssector *geen* nadelige gevolgen ondervindt van de invoering van beprijzing. Dit heeft te maken met:

- Het gegeven dat transportkosten relatief klein zijn ten opzichte van productie- en personeelskosten en dus de vraag naar vervoer gelijk zal blijven.
- Het feit dat alle vervoerders moeten betalen (inclusief buitenlanders).
- Het gegeven dat nationaal vrachtvervoer weinig tot geen uitwijkmogelijkheden heeft. En als wordt uitgeweken naar alternatieven zoals binnenvaart en trein dan is dit gewenst.
- Het gegeven dat landsoverschrijdend (internationaal) vervoer, dat wel uitwijkmogelijkheden kent, niet omrijdt omdat voor de vervoerssector geldt dat tijd (de koste route) veel belangrijker is dan de relatief lage kosten van de heffing.

In Nederland zal bovendien gelden dat de vervoerssector er op vooruit gaat wat betreft reistijden en leveringsbetrouwbaarheid. Zoals de planbureaus hebben becijferd profiteert de vervoerssector het meest van de vrijgekomen ruimte op de weg. De voordelen van de tijdwinst wegen op tegen de extra kosten van de heffing.

70

*Kunt u een overzicht geven van de kosten van het project ABvM tot nu toe en een totale kosten/batenanalyse geven van het totale project ABvM?*

In 2006 is voor het project ABvM € 3,4 mln uitgegeven.  
In 2007 is voor het project ABvM € 7,5 mln uitgegeven.  
Beide bedragen zijn verantwoord op artikel IF 17.04.

De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de effecten van de kilometerprijs. In het kader van de JFF<sup>1</sup> zijn varianten onderzocht op basis van 100% BPM afbouw en de kostenraming uit de Kostenmonitor. Ook de planbureaus hebben in het kader van verschillende trajecten geadviseerd over de (welvaart)effecten van de kilometerprijs<sup>2</sup>. Inschatting mijnerzijds

<sup>1</sup> Kosten en baten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit, Ecorys, april 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 1.

<sup>2</sup> In de periode 2007 – 2008 gaat het om de volgende rapporten:  
– Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007.  
– Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 30.



is dat daarmee voldoende inzicht is in de kosten en baten van het project ABvM voor dit moment.

De totale welvaartbaten van de kilometerprijs bedragen ongeveer € 1 miljard per jaar (in 2020). Belangrijke effecten voor de welvaart zijn de directe effecten (reistijdwinst, afname mobiliteit), de indirecte effecten (accijnsinkomsten, gebruik openbaar vervoer, werkgelegenheid en wegonderhoud) en de externe effecten (emissies, geluid en verkeersveiligheid).

Tegenover deze maatschappelijke baten staan investeringskosten (eenmalig) en jaarlijkse systeem- en inningskosten. In 2007 is op basis van het voorlopig functioneel programma van eisen een kostenraming opgesteld die gebaseerd is op de binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gehanteerde PRI-systematiek<sup>1</sup>. In deze raming liggen de investeringskosten op € 3 350 miljoen en de jaarlijkse systeem- en inningskosten op € 790 miljoen<sup>2</sup>. Dit kostenniveau ligt boven de 5%, waarnaar in het eindebeeld gestreefd wordt. Een kostenniveau van 5% in de eindsituatie komt neer op € 450 miljoen voor de jaarlijkse systeem- en inningskosten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in de gehanteerde ramingssysteematiek geen rekening wordt gehouden met verwachte kostendalingen als gevolg van toekomstige concurrentie.

71

*Wie wordt aansprakelijk voor gederfde inkomsten wanneer de OBE defect is, de automobilist, de leverancier, het rijk of derden?*

In het wetsvoorstel zal dit nader worden uitgewerkt. Hierbij wordt als uitgangspunt gekozen dat de kentekenhouder van een voertuig in principe verantwoordelijk is voor het hebben en het goed functioneren van de OBE. Op het moment dat deze OBE defect is zal deze persoon ook binnen een redelijke termijn moeten zorgen dat de OBE wordt hersteld.

Op het moment dat een OBE defect is zal er geen registratie mogelijk zijn van de gereden kilometers. Daarom zal in het wetsvoorstel een voorziening worden opgenomen om te garanderen dat de Staat hierdoor geen inkomsten derft.

72

*Hoe is het met de bewijslast geregeld wanneer een weggebruiker bezwaar maakt tegen een mobiliteitsrekening?*

De Algemene wet bestuursrecht bevat hiervoor al bepalingen. Uitgangspunt is hierbij dat degene die stelt dat een feit niet juist is dit ook moet bewijzen. Het wetsvoorstel kilometerprijs zal aan dat algemene uitgangspunt van de Algemene wet bestuursrecht geen verandering brengen. De gebruiker zal ook zelf de beschikking kunnen hebben over zijn verplaatsingsgegevens, al dan niet met tussenkomst van zijn service provider.

73

*Welke bezwaar c.q. beroepmogelijkheden staat de burger tot zijn of haar beschikking?*

<sup>1</sup> De uitkomsten van de PRI-raming zijn niet zonder meer te vergelijken met de in 2006 uitgevoerde kostenmonitor. De uitgangspunten verschillen op diverse punten. Zie voor een verdere toelichting de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (2008).

<sup>2</sup> Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 34.

In het wetsvoorstel dat thans in voorbereiding is zal dit nader worden uitgewerkt. Uiteraard staat tegen alle besluiten die een beschikking zijn in de zin van de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheid van bezwaar en vervolgens beroep open. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan de navorderingsbeschikking of de handhavingsbeschikking.

74

*Kunt u per go/no-go moment aangeven welke financiële criteria u hierbij hanteert?*

Bij elk go/nog-go moment zal het besluit (mede) genomen worden op basis van de volgende financiële criteria:

- wat betekenen voorgestelde keuzes voor kosten voor de burger en de overheid (financiering, fiscaliteit)
- voor de jaarlijkse systeem en inningskosten: de 5%-streefnorm voor het eindbeeld.

75

*Met hoeveel procent mogen de feitelijke kosten het geplande budget overschrijden alvorens u het project zult stopzetten?*

Hiervoor is geen percentage vastgesteld. De projectaanpak is erop gericht om per go/no go moment (gefaseerd) een besluit te nemen over het voortzetten/stopzetten van het project op basis van de actuele inzichten met betrekking tot de kosten. Elk go/no go moment wordt expliciet aan uw Kamer voorgelegd.

76

*Gaat u de schade die bijvoorbeeld de leasebranche en andere branches binnen de transportsector leiden als gevolg van invoering ABvM, compenseren en kunt u dat standpunt motiveren? Zo ja, gaat u de kosten in zijn totaliteit compenseren of gedeeltelijk en om hoeveel geld gaat het dan?*

Omdat er sprake is van *Anders Betalen* voor Mobiliteit is compensatie niet aan de orde. Ook voor de vrachtsector geldt immers het principe van lastenneutraliteit: de huidige vaste belastingen worden – voor het deel waarvoor dat mag gezien de Europese minimumniveaus voor de MRB – omgezet in een prijs per kilometer. Per saldo blijft de sector hetzelfde betalen. Er is derhalve geen sprake van schade, sterker nog: als gevolg van de reistijdwinst die zich met name manifesteert in het zakelijk verkeer leidt de omzetting van de vaste belastingen naar een kilometerprijs tot een voordeel voor het zakelijk (en dus ook voor het vracht-)verkeer. Voor de leasebranche is met name de afbouw van de BPM van invloed op de bedrijfsresultaten, vanwege de ontwaarding van het wagenpark. Het tempo waarin de BPM wordt afgebouwd leidt volgens de branche niet tot problemen, mits in een vroeg stadium aangekondigd, omdat de BPM-afbouw kan worden opgevangen in toekomstige leasecontracten.

77

*Kunt u aangeven of in andere Europese landen waar met een variant van rekeningrijden wordt gewerkt de oorspronkelijke budgetten zijn overschreden? Zo ja, met hoeveel procent gemiddeld?*

Daarvan heb ik geen gegevens beschikbaar.

78

*Wat zijn de consequenties van invoering van ABvM voor de vrachtwagens en bestelbusjes?*

Anders dan bij de categorieën personenauto's, bestelwagens en bussen, kent de voertuigcategorie vrachtwagens geen gefaseerde invoer. Alle vrachtwagens (vanaf een gewicht van 3,5 ton) nemen vanaf invoering in 2011 in één keer deel aan de kilometerprijs. Dit is mogelijk omdat de categorie vrachtwagen uit een relatief beperkt aantal voertuigen bestaat, hetgeen vanuit technisch en organisatorisch oogpunt een gecontroleerde invoering mogelijk maakt. Een volledig systeem van registratie, inning,

incasso en handhaving is vanaf dat moment operationeel. Alle in Nederland geregistreerde vrachtwagens zijn op de invoeringsdatum uitgerust met een registratievoorziening.

Bestelauto's groeien in met de ingroei van personenauto's, dus gefaseerd vanaf 2012.

79

*Wat zijn de consequenties van invoering van ABvM voor de concurrentiepositie van de transportsector?*

Buitenlandse vrachtwagens doen ook mee aan de kilometerprijs. Dit betekent dat binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens dezelfde prijs betalen. Het non-discriminatiebeginsel is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Aangezien ook buitenlandse vrachtwagens de kilometerprijs dienen te betalen, zal de invoering van ABvM geen consequenties hebben voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector. In dit verband wijs ik er nog op dat in Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië en Zwitserland al een heffing voor vrachtvervoer is ingevoerd, en dat ook in België en Frankrijk plannen bestaan voor invoering van een dergelijke heffing voor vrachtvervoer.

80

*Wat zijn de effecten van ABvM op de koopkracht van de burger?*

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 40.

81

*Kunt u cijfermatig onderbouwen dat de totale kosten van invoering van ABvM voor de automobilist kostenneutraal blijven?*

De invoering van de kilometerprijs heeft tot gevolg dat de automobilisten met elkaar minder gaan rijden. Het kabinet heeft besloten de effecten hiervan niet te versleutelen in de kilometerprijs. Wel zullen, naast de vaste autobelastingen, de exploitatiekosten tot een maximum van 5% (circa € 0,4 mld) in de prijs verwerkt worden. Per saldo gaan automobilisten hiermee in de structurele situatie minder bijdragen aan de schatkist via autobelastingen. Zoals reeds eerder aangegeven wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron, die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond. Het kabinet wil thans niet vooruitlopen op dit onderzoek en de consequenties die dit meebrengt voor de financiële verhouding met de provincies in het lastenbeeld. Zie voor cijfers het antwoord op de vragen 100 en 101.

82

*Is het waar dat de sector alleen een maximum van 5% exploitatiekosten kan garanderen wanneer het gehele proces wordt aanbesteed aan de markt, dus ook innen en handhaven?*

In de rondetafel gesprekken die met de private sector zijn gevoerd hebben private partijen het kabinet duidelijk te kennen gegeven dat zij met name de dwangincasso en de handhaving als een publieke taak zien. Daarbij is opgemerkt dat het 5% criterium naar mening van de private sector haalbaar moet zijn mits de gehele keten, dus inclusief het publieke deel, op meest efficiënte wijze wordt ingericht. Overigens doe ik momenteel onderzoek naar het mogelijk takenpakket van private partijen. Hierover zal ik u na de zomer informeren.

83

*Is het bedrijfsleven bereid de risico's voor zijn rekening te nemen als de 5% norm niet zou worden gehaald?*

De gesprekken met de private sector aan de ronde tafels hebben geleerd dat de private partijen bereid zijn om risico te dragen. Tot hoever zich dit uitstrekt zal onderwerp zijn van de gesprekken in de aanbesteding en in de dialoog ten behoeve van het certificeringstraject.

84

*Op welke momenten en hoe objectief meet u gedurende het project of de 5% norm nog altijd wordt gehaald?*

Op dit moment worden de exploitatiekosten hoger dan 5% geraamd en halen we de norm dus nog niet. Er is echter zicht op kostendalingen door marktontwikkelingen en innovaties (onder meer Value Added Services), keuzes t.a.v. de systeemarchitectuur die leiden tot besparingen en uitspraken van de markt.

Op korte termijn kan de markt de eerste praktische vingeroefeningen doen op de weg in de Mobiliteitsprojecten. Een volgende concrete indicatie van de toekomstige exploitatiekosten krijgt de overheid met de aanbesteding van de kritische onderdelen van de Proof of Concept.

De «proof of the pudding» vindt plaats na vaststelling van de wet als de eisen voor het systeem van kilometerbeprijzing definitief vaststaan, volgens planning in de tweede helft van 2009. Dit is het moment waarop de kosten in beeld gebracht kunnen worden en waarop inzichtelijk is of de 5%-norm in het eindbeeld wordt gehaald.

In de planning is een laatste expliciet go-/no go-moment voorzien in 2011 in de vorm van het implementatiebesluit. Dat is het uiterste moment waarop de 5%-norm politiek gewogen kan worden.

85

*Blijft de compensatie voor CO<sub>2</sub>-belasting overeind wanneer omzetting van BPM naar kilometerbeprijzing vertraging oploopt?*

Ik ga er van uit dat hier wordt bedoeld op de afbouw van de (inmiddels) op CO<sub>2</sub>-uitstoot gebaseerde BPM en de vraag of deze CO<sub>2</sub>-gerelateerde heffing tot nul wordt afgebouwd, ook als de introductie van de kilometerprijs vertraging oploopt. Er is uiteraard een koppeling tussen de afbouw van de BPM en de introductie van de kilometerprijs, beide trajecten zijn dan ook op elkaar afgestemd. Als er – onverhoopt – echt forse vertragingen opdoemen tijdens de ingroei dient uiteraard een heroverweging plaats te vinden op de vraag of in dat geval kan worden doorgegaan met het voorgestelde tempo van afbouw van de BPM. Dat doet zich overigens pas voor in de periode na 2012.

Indien de introductie van de kilometerprijs direct vanaf het begin vertraging oploopt, dus als niet in 2012 de eerste voertuigen (andere dan de vracht) onder het regime van de kilometerbeprijzing worden gebracht, dient op dat moment een besluit te worden genomen of wordt gestart met de «tweede fase» van de afbouw van de BPM. De besluitvorming op dat moment zal afhankelijk zijn van de vraag hoe groot de vertraging is en hoe snel er zicht is op de termijn waarbinnen kan worden gestart met de feitelijke introductie van de kilometerprijs.

86

*Wat is de reden dat het verschijnen van de basisrapportage ruim 2 jaar heeft geduurd?*

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit is in mei 2006 door de Tweede Kamer aangewezen als groot project. De Regeling Grote Projecten bepaalt dat over grote projecten halfjaarlijkse voortgangsrapportages opgesteld en naar Uw Kamer verstuurd dienen te worden – beginnend met een basisrapportage – die inzicht verschaffen in de doelstelling van het project, de reikwijdte, de planning, de risico's en de financiering. De vervroegde verkiezingen en het daaruit voortvloeiende coalitieakkoord en 100-dagen-beleidsplan betekenden dat verschillende van die onderdelen aan verandering onderhevig waren. Op het 100-dagen-beleidsplan volgde het kabinetsbesluit van 30 november 2007 waarmee doelstelling van het project, de reikwijdte, de planning, de risico's en de financiering zijn vastgesteld. Naar aanleiding daarvan is de voorliggende basisrapportage opgesteld en aan Uw Kamer toegezonden.

87

*Waarom is pas aan het einde van uitwerkingsfase (december 2007 t/m juli 2008) een basisrapportage naar de Kamer verstuurd?*

De basisrapportage is conform de planning volgens de brief van 30/11/2007 in juni toegezonden. Er is bewust een koppeling gelegd tussen het opstellen van de basisrapportage en de afronding van de besluitvorming over het fiscaal plan zodat bij de beoordeling van de financiële uitgangspunten ook duidelijk is met welke opbrengst van de kilometerprijs gerekend moet worden met het oog op de 5% norm.

88

*Kan de kamer zo nog over de uitgangspunten van deze fase meepraten?*

Zie voor het antwoord vraag 19.

89

*Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat in de begroting 2009 de uitgavenbudgetten, alsmede de fiscale gevolgen van ABvM voor de Kamer zichtbaar en derhalve controleerbaar zijn?*

De fiscale gevolgen van ABvM kunt u terugvinden in het Belastingplan van het ministerie van Financiën.

90

*Wat zijn de concrete beoogde effecten van het project? Hoe en voor welke aspecten zal getoetst worden en voor de Kamer inzichtelijk gemaakt worden, hoe in de uitwerkingsfase voorgestelde maatregelen van invloed zijn op de beoogde doelen en wat de (veronderstelde) maatschappelijke effecten ervan zijn?*

De beoogde beleidseffecten zijn eerder reeds aangegeven in de Nota Mobiliteit, en voorts op hoofdlijnen weergegeven in paragraaf 6.2 van de Basisrapportage. Het betreft effecten op de automobilititeit (daling percentage aantal gereden kilometers), op congestie (daling aantal voertuigverliesuren), verkeersveiligheid (daling aantal verkeersdoden) en op milieu.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel zullen alle effecten van te maken en gemaakte keuzes meer in detail worden toegelicht. Het betreft effecten op omvang en samenstelling van het wagenpark, op bereikbaarheid, op openbaar vervoer en langzaam verkeer, op het gebruik van het onderliggend wegennet, op luchtkwaliteit, op geluid, op ruimtegebruik, op verkeersveiligheid, op directe en indirecte welvaartseffecten, op de rijksbegroting, op huishoudens, op bedrijven, op privacy, op administratieve lasten, op rechterlijke macht etc.

Voorts wordt – conform de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer – periodiek de basisrapportage herijkt op basis van in de uitvoering te maken keuzes.

91

*Welke effecten zijn meegenomen in de genoemde nulmeting? Welke effecten worden verondersteld van ABvM op het terrein van grotere betrouwbaarheid in reistijden?*

In de Nota Mobiliteit is voor een groot aantal trajecten, de zogenaamde NoMo-trajecten een ambitie opgesteld wat betreft de betrouwbaarheid van de reistijd.

Betrouwbaarheid wordt uitgedrukt in het percentage van de verplaatsingen in spits dat op tijd aankomt.

In de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen is onderzocht wat de invloed is van de kilometerprijs op de betrouwbaarheid.

Conclusie: De betrouwbaarheid verbetert na invoering van de kilometerprijs. Het niveau en de verbetering van de betrouwbaarheid is afhankelijk van het economisch scenario.

In een laag scenario neemt de betrouwbaarheid toe van 92 naar 95%. In een hoog scenario neemt de betrouwbaarheid toe van 90 naar 94%.

Deze cijfers zijn berekend aan de hand van een lager tarief (omzetting 25% BPM). Bij omzetting van de 100% van de BPM zal de betrouwbaarheid verder stijgen en in alle gevallen aan de NoMo norm voldoen.

**Tabel: Effect op betrouwbaarheid in 2020**

	Betrouwbaarheid op hoofdwegennet (%)	
	Laag RC-scenario	Hoog GE-scenario
NoMo ambitie	95%	95%
Referentie 2020	92%	90%
Beprijzen 2020	95%	94%

De nulmeting is uitgevoerd in het kader van de Nota Mobiliteit en omvat de effecten zoals genoemd in paragraaf 6.2 van de basisrapportage, te weten:

Automobiliteit	totaal gereden kilometers (heel NL) totaal gereden kilometers (HWN)
Congestie	voertuigverliesuren (heel NL) voertuigverliesuren (HWN)
Verkeersveiligheid	(aantal) verkeersdoden
Milieu	CO <sub>2</sub> in megaton NO <sub>2</sub> PM <sub>10</sub>
Welvaart per jaar	MKBA

92

*Waarom vallen flankerend en compenserend beleid buiten de scope van het project terwijl dit beleid wel van invloed kan zijn op de te behalen doelen?*

De basisrapportage geeft nadrukkelijk de scope aan van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Flankerend en compenserend beleid vallen niet in de scope van het project, maar wel in de scopedoelen van de

Nota Mobiliteit, onder verantwoordelijkheid van de minister in samenwerking met de partijen van het Nationaal Mobiliteitsberaad. Anders Betalen voor Mobiliteit betekent een ingrijpende systeemwijziging met effecten op koopkracht en prijzen, koopgedrag, milieu, mobiliteitsgedrag, ruimtelijke ordening, dagindeling, arbeidsverhoudingen, etc. Dat betekent dat de activiteiten van vele publieke, private en maatschappelijke stakeholders van invloed zijn op het behalen van de doelen. Het project spoort hen daarom aan zich in te stellen op het systeem, zonder als project de verantwoordelijkheid voor die voorbereiding over te (kunnen) nemen.

Voor een deel vallen die publieke stakeholders onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat (maar buiten de scope van het project), bijvoorbeeld als het om sommige vormen van flankerend en compenserend beleid gaat.

93 en 94

*Wordt de Kamer in de voortgangsrapportages wel geïnformeerd over flankerend en compenserend beleid en de gevolgen daarvan voor de doelen en effecten van ABvM?*

*Kunnen derden (bijvoorbeeld marktpartijen of burgers) hier ook rechten aan ontlennen?*

Over de raakvlakken met Anders Betalen voor Mobiliteit die wél onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat vallen maar buiten de scope van het project, zal in voortgangsrapportages worden gerapporteerd als zich ontwikkelingen voordoen die effect hebben op het Groot Project. Daarnaast ontvangt u de Nationale Mobiliteitsmonitor.

In deze voortgangsrapportages rapporteer ik over de voortgang van mijn beleid. De rapportages hebben geen contractuele status waar derden rechten aan kunnen ontlennen.

95

*Hoe leidend is het partieel uitvoeringsbesluit voor het te nemen definitief uitvoeringsbesluit?*

Het partieel uitvoeringsbesluit legitimeert de stap naar de volgende fase in de voorbereiding van de kilometerprijs: het daadwerkelijk ontwerpen, bouwen en testen van een kilometerprijsstelsel dat geschikt is voor de uitvoering van het uitgebreide testprogramma inclusief de Proof of Concept. Met het partieel uitvoeringsbesluit wordt de projectorganisatie gemandateerd om de certificeringstrajecten uit te rollen voor zowel de private service provider (MSP) en de voertuigapparatuur als ook de aanbestedingen te starten die tijdskritisch zijn voor de uitrol van het spoor onder publieke regie (DBO). Het partieel uitvoeringsbesluit legt het functioneel programma van eisen voorlopig vast zodat dit kan dienen als vertrekpunt voor de certificering alsmede de uitvoering van het testprogramma. Met het volledig uitvoeringsbesluit, thans gepland tweede helft 2009, wordt het functioneel programma van eisen bekrachtigd en zijn de certificeringseisen bekend. Tevens is bij het volledig uitvoeringsbesluit uitwerking gegeven aan de publieke organisatie van het kilometerprijsstelsel. Wijzigingen in het functioneel programma van eisen nadat dit bij het partieel uitvoeringsbesluit voorlopig is vastgesteld kunnen binnen de geldende wet- en regelgeving slechts gedeeltelijk worden opgevangen binnen de dan lopende aanbestedingen. De aanbestedingsstrategie is er specifiek op ingericht om enige flexibiliteit te bieden, hoewel dit gelet op regelgeving zeer beperkt zal zijn. Na gunning van de contracten, gepland tweede helft 2009, is er de reguliere flexibiliteit zoals deze in contracten

gangbaar is waarbij een contractvorm zal worden gekozen die het meest recht doet aan het risicoprofiel in deze fase van het project.

96

*Wat gebeurt er met de verdere uitwerking en voortgang van het project zolang de Kamer een bepaald go/no go besluit nog niet genomen heeft?*

De go/no-go momenten markeren de faseovergangen van het project. Pas als een go/no-go besluit is genomen, gaat het project over naar een volgende fase. Vooruitlopend op het besluit kunnen wel voorbereidende werkzaamheden worden verricht.

Tijdige besluitvorming door het kabinet en uw Kamer op momenten die in de planning zijn aangegeven, is dan ook cruciaal voor de tijdige voortgang van het project.

97

*Wie zullen zitting gaan nemen in het Auditcomité? Wat zijn de bevoegdheden van het Auditcomité? Worden bevindingen en eventuele aanbevelingen/adviezen van het Auditcomité ook aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt?*

De samenstelling van het Auditcomité is als volgt:

- De heer H. Varenbrink, voormalig directeur van de Departementale Auditdienst Verkeer en Waterstaat (voorzitter).
- De heer P. W. de Kam, is als adviseur verbonden aan Het Expertise Centrum, consultancybureau voor ICT.
- De heer M. Boasson, directeur Quaerendo Invenietis.
- De heer G. G. Klein Ikkink, plv. directeur Zorgverzekering bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- De heer P. Scholte, directeur departementale Auditdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- De heer A. Smaal, werkzaam bij de regieraad voor de Bouw en bestuurslid bij Rijkswaterstaat.

De doelstelling van het Auditcomité is het op een onafhankelijke en kritische wijze volgen van zowel de processen alsmede de kwaliteit van de producten van het project.

Alle leden van het Auditcomité hebben op persoonlijke titel zitting in het comité vanuit hun expertise. Het Auditcomité heeft geen projectverantwoordelijkheid en zal zich vooral richten op de kwaliteit van de door het ministerie cq de projectorganisatie opgeleverde informatie.

Het Auditcomité geeft adviezen aan de gedelegeerd opdrachtgever. De adviezen worden door de opdrachtgever en de projectorganisatie beoordeeld en zonodig overgenomen in de desbetreffende documenten.

Als voorbeeld kan worden gegeven dat de basisrapportage in oktober 2006 concept gereed was, maar door de vervroegde verkiezingen en met het daarbij behorende coalitieakkoord, het Auditcomité geadviseerd heeft de basisrapportage af te stemmen op het coalitieakkoord. Dit advies is overgenomen (zie ook vraag 90).

Tevens is de directeur van de departementale Auditdienst vertegenwoordigd in het Auditcomité en middels de rapportages van de Auditdienst wordt u eveneens geïnformeerd.

In de voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer wordt aandacht besteed aan de resultaten van de audits welke voor of door het project van uitgevoerd.

98

*Zijn er naast de in de basisrapportage genoemde «belangrijkste risico's» ook nog andere risico's?*



Binnen het project worden de risico's bijgehouden, welke de projectorganisatie geïdentificeerd heeft. Deze risico's worden in een risicoregister vastgelegd en gemonitord. In de basisrapportage zijn de toprisico's weergegeven die doorgaans een samenspel vormen van onderliggende, samenhangende risico's.

99

*Kunt u ten aanzien van de acht geïdentificeerde risico's die in de basisrapportage worden genoemd een inschatting maken van de verwachte kans van optreden en de mogelijke consequenties van het optreden ervan?*

Zie het antwoord bij vraag 46.

100 en 101

*Hoe groot is het geraamde bedrag per jaar dat tussen 2012 en de volledige invoering van de kilometerheffing binnen zal komen aan exploitatieopbrengsten als component van het kilometertarief?*

*Hoe groot is het geraamde bedrag per jaar dat tussen 2012 en de volledige invoering van de kilometerheffing per saldo door alle automobilisten minder betaald zal worden omdat er minder kilometers gereden zullen worden?*

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het jaarlijkse bedrag aan opbrengsten uit het kilometertarief wat ten goede komt aan de exploitatie van het systeem (exploitatiekosten). Het bedrag loopt naar verwachting op van 51 miljoen Euro in 2012 tot 450 miljoen in 2016. Dit laatst genoemde bedrag staat gelijk aan 5% van de totale opbrengsten. De ingroei van het bedrag is gebaseerd op het aantal voertuigen dat de kilometerprijs in de verschillende jaren zal gaan betalen. Hierbij is het tijdspad gebruikt zoals dat naar voren komt in de fiscale brief. Na 2016 blijft het bedrag gelijk.

**Totale exploitatiekosten als onderdeel van het kilometertarief (in mln euro)**

2012	2013	2014	2015	2016	2017
51 mln	127 mln	227 mln	377 mln	450 mln	450 mln

De geprognosticeerde vraaguitval neemt toe van circa 0,1 mld in 2012 euro naar 1,6 mld euro in 2017. In onderstaande tabel is zowel het indicatieve absolute bedrag weergegeven als het percentage waarmee het aantal kilometers afneemt voor die voertuigen die al in het nieuwe systeem van de kilometerprijs worden betrokken. Hierbij is rekening gehouden met de ingroei van het aantal voertuigen volgens de fiscale brief. Onderstaande bedragen zijn gebaseerd op een korte termijn effect dat tweederde bedraagt van het lange termijn effect. Daarnaast is verondersteld dat het lange termijn effect in 2020 is bereikt. Beide veronderstellingen zijn enigszins onzeker en geven het maximale effect weer. Tot slot wordt verondersteld dat het spitstarief tussen 2012 en 2020 jaar-op-jaar geleidelijk ingroeit.

**Totaal geprognosticeerde bedrag aan vraaguitval (in mld euro en het percentage afname kilometers van voertuigen in het systeem van de kilometerprijs)**

2012	2013	2014	2015	2016	2017
- 0,1 mld - 9,9%	- 0,3 mld - 10,6%	- 0,6 mld - 11,4%	- 1,1 mld - 12,2%	- 1,5 mld - 12,9%	- 1,6 mld - 13,7%

102

*Kan gesteld worden dat bij volledige invoering van kilometerheffing de opslag van 5% ertoe leidt dat de prijs per gereden kilometer met 5% stijgt ten opzichte van de situatie met MRB en BPM?*

Door de exploitatiekosten van het systeem als opslag op de kilometerprijs te nemen, zullen de relatieve kosten ofwel kosten per kilometer toenemen met 5%. Daarentegen heeft de invoering van de kilometerprijs tot gevolg dat de automobilisten met elkaar minder gaan rijden, waardoor in absolute zin de automobilist structureel minder kwijt is aan de kilometerprijs dan via huidige autobelastingen. In het nieuwe systeem wordt minder rijden meer beloond dan in het huidig systeem.

103

*Waar wordt aan gedacht bij een andere bron van financiering? Waar zou de voeding en dekking van een dergelijke bron vandaan komen?*

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 39.

104

*Kunt u een duidelijke definitie geven van wat hij onder exploitatiekosten rekent?*

In de coalitie is afgesproken dat onder de exploitatiekosten de systeem- en inningskosten worden verstaan. Dit zijn de jaarlijkse kosten van het systeem. Voor de goede orde: het betreft dus niet de investeringskosten.

105

*Zijn additionele handhavingkosten becijferd? Indien ja, hoe hoog zijn die en worden die ook meegenomen in de 5%-norm?*

Alle benodigde handhavingskosten behorende bij het gekozen model zijn ingeschat en maken deel uit van de kostenraming. Handhaving bestaat voor een deel uit vaste opstellingen (portalen boven de weg) en voor een belangrijk deel uit mobiele handhavingsteams. Voertuigen en personeel zijn geraamd voor zowel de initiële investeringen als ook voor de exploitatiefase en maken onderdeel uit van het gepresenteerde kosten-niveau in de Basisrapportage.

106

*Wat zijn volgens u de consequenties voor de verschillende go/no-go momenten, wanneer op dat moment niet aan de 5%-norm wordt voldaan voor 2011?*

Op de go/no go momenten wil ik samen met Uw Kamer bezien of er nog steeds een solide basis is voor de volgende stap in de richting van de realisatie van de kilometerprijs. De 5% streefnorm in de eindsituatie moet steeds gewogen worden op basis van de inzichten van dat moment: de aanbesteding, de keuzes op onderdelen van de wet en de actuele ontwikkelingen in de markt. Op basis daarvan worden op de go/no go momenten de politieke consequenties getrokken voor het vervolg van het project.

107

*Hoe denkt u op de verschillende go/no-go momenten meer duidelijkheid te kunnen geven over de realisatie van de 5%-norm?*

De kostenraming zal bij elk go/no go moment worden herijkt op basis van de actuele inzichten. Doordat in elke fase het systeem(ontwerp) nader wordt uitgewerkt, ontstaat een beter inzicht in de haalbaarheid van de 5% streefnorm in de eindsituatie. Daarnaast wordt op basis van aanbesteding

dingen zoals voor de Proof of Concept inzicht verkregen in de feitelijke (markt)prijzen. Deze zullen steeds meer aan moeten sluiten bij de verwachtingen van het eindbeeld, te weten de streefnorm van 5%.

108

*Wat betekent invoering van de kilometerprijs voor de mogelijkheden om via tol nieuw infrastructuurprojecten aan te leggen?*

De invoering van de kilometerprijs brengt een technisch systeem (satelliet) met zich mee waarbij het uitgangspunt is dat tol kan worden geheven mede door gebruikmaking van dit systeem. Op basis van de (gewijzigde) Wet bereikbaarheid en mobiliteit kan, conform advies van de commissie Ruding, tol voor de aanleg van nieuwe infrastructuur worden geheven. Overigens zal ik hiermee prudent omgaan omdat ik wil voorkomen dat sprake zal zijn van stapeling van kosten. Voorts kent tol een ander uitgangspunt dan de kilometerprijs.

109

*Zal er één geïntegreerd systeem worden ontwikkeld en geïmplementeerd dat ondersteuning biedt aan zowel de kilometerprijs, versnellingsprijs en tol? Zo ja, leidt dat er dan toe dat deze drie heffingen naast elkaar en aanvullend op elkaar worden geheven? Ofwel krijgt de automobilist via hetzelfde kastje straks een rekening voor gereden kilometers en voor trajecten waarvoor een versnellingsprijs geldt en voor de trajecten waarop tol wordt geheven?*

Een belangrijke relatie tussen tol/versnellingsprijs enerzijds en kilometerheffing anderzijds wordt gelegd door de mogelijkheid dat tol wordt geheven door gebruikmaking van het technische systeem (satelliet) van de kilometerprijs en door de werkhypothese dat weggebruikers een rekening ontvangen waarin zowel hun kosten voor de Kilometerprijs als voor tol/versnellingsprijs worden gepresenteerd. Tol/versnellingsprijs wordt wat dit betreft ingepast binnen de opzet van de kilometerprijs. Mocht er besloten worden om op trajecten een tol of een versnellingsprijs te heffen dan zal er geen opslag naar plaats en tijd worden toegepast.

110

*Wanneer is de BackOffice voor de uitvoering gereed en aan welke eisen moet de BackOffice daarvoor voldoen?*

De backoffice is gereed voor de uitvoering van de kilometerprijs ten tijde van het implementatiebesluit in 2011. Gereed voor uitvoering in 2011 betekent dat de backoffice gereed is voor de uitrol van vracht in 2011 en vervolgens in de loop van 2012 gereed is voor de aanvang van de cohortsgewijze uitrol van de overige voertuigen. Ten tijde van het opleveringsbesluit in 2016 is de backoffice volledig operationeel voor alle gebruikers. Dit najaar wordt duidelijk of een deel van de gebruikers volledig bediend kan worden door private partijen. Hier zal bij de opschaling van de backoffice rekening mee worden gehouden. Oplevering van de backoffice voor het implementatiebesluit wordt vooraf gegaan door een uitgebreid testprogramma waarbij alle vereiste functionaliteit van de backoffice, zoals beschreven in het programma van eisen voor de backoffice, uitvoerig is getest. Onderdeel van dit testprogramma is de grootschalige praktijktest (Proof of Concept).

111

*Garandeert u dat de techniek in 2011 niet alleen uitgetest, maar ook stabiel en robuust genoeg is om vanaf 2011 te kunnen gebruiken?*

Het programma van eisen van het systeem van de kilometerprijs benadrukt de benodigde hoge betrouwbaarheid van het systeem. Een belangrijk criterium voor ontwerpkeuzes is de betrouwbaarheid van de verschillende afzonderlijke componenten, alsmede de betrouwbare samenhang van deze componenten.

Voordat het kilometerprijsstelsel in 2011 daadwerkelijk op nationale schaal wordt uitgerold, zal afdoende vast moeten staan dat het systeem zodanig getest is dat de uitrol ook zonder significante risico's in gang kan worden gezet. Om dit te bewerkstelligen voorziet het kabinet in het implementatieplan dat het kilometerprijsstelsel onderworpen zal worden aan een uitgebreid en zeer grondig testprogramma waarin de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem uitvoerig zullen worden getest. «Stress-testen» waarbij de capaciteit van het systeem wordt getest om met de gevraagde omvang (meer dan 8 miljoen gebruikers) te kunnen functioneren, maken onderdeel uit van het testprogramma.

De stabiliteit en robuustheid van het systeem worden nadrukkelijk beproefd tijdens de grootschalige praktijktest. Door de omvang van deze test, met circa 60 000 gebruikers, wordt inzicht verkregen in de betrouwbare werking van het systeem met grote aantallen «echte» gebruikers. Met het implementatiebesluit dat nu in 2011 gepland staat en dat voorwaardelijk is voor het in gang zetten van de nationale uitrol van het kilometerprijsstelsel zal ook de correcte werking van de kilometerprijs afdoende moeten zijn aangetoond.

112

*Bedoelt u met «gestart met het vrachtvervoer» dat het gehele vrachtvervoer in 2011 is overgestapt op de kilometerprijs, inclusief bestelbusjes?*

Gestart met vrachtvervoer betekent dat we na het implementatiebesluit medio 2011 starten met de inbouw van OBE's in vrachtauto's. Deze inbouw is gereed eind 2011 waarna de kilometerprijs voor deze voertuigen operationeel wordt.

Anders dan bij de categorieën personenauto's, bestelwagens en bussen, kent de voertuigcategorie vrachtwagen geen gefaseerde invoer. Alle vrachtwagens nemen vanaf invoering in 2011 in één keer deel aan de kilometerprijs. Dit is mogelijk omdat de categorie vrachtwagen uit een relatief beperkt aantal voertuigen bestaat, hetgeen vanuit technisch en organisatorisch oogpunt een gecontroleerde invoering mogelijk maakt. Een volledig systeem van registratie, inning, incasso en handhaving is vanaf dat moment operationeel. Alle in Nederland geregistreerde vrachtwagens zijn op de invoeringsdatum uitgerust met een registratievoorziening.

Met vrachtwagens worden alle voertuigen met een gewicht vanaf 3,5 ton bedoeld. Bestelbusjes vallen niet binnen deze categorie en groeien in met de ingroei van personenauto's, dus gefaseerd vanaf 2012.

113

*Worden al deze keuzes (techniek, start vrachtvervoer) gemaakt in de uitvoeringsfase? Betekent dit dat in het partieel uitvoeringsbesluit en of het wetsontwerp een antwoord op al deze keuzes/vragen kan worden gevonden?*

Ja, alle keuzes zullen gemaakt worden in de uitvoeringsfase. Sommige keuzes, met name de hoofdkeuzes van de techniek kunt u terug vinden in het partieel uitvoeringsbesluit. Alle verdere keuzes staan in het wetsontwerp.

114

*Welke belangrijke keuzes moeten nog worden gemaakt? En wanneer bent u van plan deze keuzes te gaan maken?*

Alle belangrijke keuzes in het project Anders Betalen voor Mobiliteit zijn gekoppeld aan go/no go momenten zoals bedoeld in de regeling grote projecten. Bij het partieel uitvoeringsbesluit medio 2008 stelt het kabinet het functioneel programma van eisen voorlopig vast zodat de wettekst ingebracht kan worden in het formele adviestraject, de certificering van de private service provider en het voertuigapparaat als mede de opstart van het testprogramma. Ook wordt het organisatiemodel voorlopig vastgesteld waarbij de kanttkening geplaatst moet worden dat met betrekking tot de uitbesteding van de inning en de dwangincasso (in het MSP spoor van het MSP+DBO model) nog een aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd waar het kabinet u na de zomer over hoopt te kunnen berichten. Bij het volledig uitvoeringsbesluit wordt het functioneel programma van eisen op het volledig uitgewerkt niveau vastgesteld en moet de financiering worden vrijgemaakt voor de volledige uitrol van het kilometerprijsstelsel. Bij het implementatiebesluit wordt tot de nationale uitrol van het kilometerprijsstelsel overgegaan en worden in 2011 de eerste vrachtauto's zwaarder dan 3,5 ton uitgerust met voertuigapparatuur, in 2012 gevolgd door de eerste cohorten personenwagens. Tot slot wordt bij het opleverbesluit, nu gepland in 2016, de operationele inrichting van het kilometerprijsstelsel voor wat betreft de definitieve rol van de dedicated backoffice vastgesteld.

115 (zie ook het antwoord bij vraag 17)

*In het overzicht wordt «ingroei tijd- en plaatsdifferentiatie in de Noordvleugel» als één van de keuzes weergegeven. Betekent dit dat u er vanuit gaat dat alleen in de Noordvleugel tijd- en plaatsdifferentiatie gaat plaatsvinden? Wanneer denkt u keuzes te kunnen gaan maken over tijd- en plaatsdifferentiatie in de rest van het land?*

Nee, ik ga er niet vanuit dat het spitstarief alleen in de Noordvleugel gaat gelden. Differentiëren naar tijd en plaats is onontbeerlijk om in de verstreekte gebieden de doelen voor bereikbaarheid en milieu uit de Nota Mobiliteit te halen. Een optimaal resultaat behoeft evenwel fine tuning per locatie. Op basis daarvan kunnen keuzes worden gemaakt over differentiatie naar tijd en plaats in andere delen van het land. In 2016 is het hele wagenpark overgegaan op de kilometerprijs – met de bijbehorende apparatuur in de auto – zodat het spitstarief voor iedereen geldt en vanaf dat moment het meest effect sorteert.

116

*Hoe wilt u de kamer vroegtijdig betrekken bij het vaststellen van het functioneel programma van eisen? Wat wordt hier precies mee bedoeld?*

In de Basisrapportage is in bijlage B reeds een eerste aanzet gegeven tot een functioneel programma van eisen zoals dat bij de start van de uitwerkingsfase eind 2007 bekend was. Ten behoeve van het implementatieplan, dat als onderlegger dient voor het partieel uitvoeringsbesluit, is dit programma van eisen verder uitgewerkt en gevalideerd in de gesprekken met de verschillende stakeholders. Zowel bij de vaststelling van de Basisrapportage als bij het vaststellen van het implementatieplan en daarmee de voorlopig vaststelling van het functioneel programma van eisen wordt de Tweede Kamer actief betrokken.

117

*Hoe kan het dat het bedrag dat bestemd is voor mobiliteitsprojecten ook ingeboekt wordt als dekking voor de kosten van investeringen voor de*

*kilometerprijs (met andere woorden: de reservering van € 100 mln. in het FES voor mobiliteitsprojecten kan toch niet ook ingezet worden voor de kosten van de kastjes)?*

De in 2005 gemaakte reservering van € 100 mln in het FES is nadrukkelijk bestemd voor de financiering van de initiële kosten van de voorfase van prijsbeleid. Het bedrag is bestemd voor de investeringen in het kilometerprijsstelsel. Op dat moment was er geen sprake van mobiliteitsprojecten. Ter aanvulling wil ik op wijzen dat de mobiliteitsprojecten door hun aard niet gefinancierd kunnen worden uit het FES. In de begrotingsvoorbereiding 2009 is een aanvullend bedrag van € 0,35 mld gealloceerd binnen de V&W begroting. De € 100 mln bestemd voor de mobiliteitsprojecten is een onderdeel van deze nieuwe reservering en is niet afkomstig uit het FES.

In de tekst van de basisrapportage is dit juist vermeld echter in de tabel op bladzijde 57 van de basisrapportage is dit niet juist verwerkt. Doordat in beide gevallen sprake is van € 100 mln is dit misverstand ontstaan.

118

*Kan gesteld worden dat in feite de thans aanwezige ruimte in het FES bij voorrang benut zal worden voor mogelijke tegenvallers van ABvM, tot een maximum van € 0,9 mrd?*

Eventuele extra benodigde investeringsmiddelen bovenop de ruimte die met dit voorstel binnen het Infrastructuurfonds voor (investeringskosten van de) voertuigapparatuur is gereserveerd (€ 1,9 mld), worden tot een maximum van € 0,9 mld technisch gedekt in het FES, zonder bijstelling van de nu beschikbare middelen voor investeringsprojecten. Mocht een deel of het geheel van deze € 0,9 mld nodig blijken te zijn, dan wordt dekking gezocht bij niet-belegde gelden binnen de verschillende FES-domeinen. Tijdens de formatie van het volgende kabinet kan bezien worden in hoeverre de voeding eventueel verhoogd moet worden met het oog op deze financieringsopgave.

119

*Waarom bedraagt de dekking voor extra kosten van ABvM in de «technische reservering» € 0,9 mrd?*

In de Basisrapportage is een investeringsraming opgenomen van € 3,3 mld. Hiervan is circa € 550 mln benodigd voor het partiel uitvoeringsbesluit en de mobiliteitsprojecten, zodat een te dekken investeringsbedrag resteert van circa € 2,8 mld. In de nog aan u voor te leggen ontwerp-begroting 2009 is voorzien in dekking van € 1,9 mld als onderdeel van een totaalbedrag van € 2,45 mld. Het nog te dekken restant bedraagt derhalve € 0,9 mld.

120

*Wat wordt gedaan indien ook deze € 0,9 mrd niet toereikend zou blijken? Welke meerkosten voor ABvM mogen ten laste van de € 0,9 mrd komen? Kan de € 0,9 mrd bijvoorbeeld ook aangewend worden indien de exploitatiekosten niet binnen de 5%-norm gefinancierd kunnen worden?*

Eventuele extra benodigde investeringsmiddelen bovenop de ruimte die binnen het Infrastructuurfonds voor (investeringskosten van de) voertuigapparatuur is gereserveerd (€ 1,9 mld), worden tot een maximum van € 0,9 miljard technisch gedekt in het FES. Het gaat hierbij om eventuele extra benodigde investeringskosten.

Indien het eventuele bedrag van € 0,9 mld niet toereikend zou blijken dan gelden de gebruikelijke begrotingsregels. De exploitatiekosten zullen niet uit het FES gedekt worden.

121

*Hoe zullen de exploitatiekosten gedekt worden indien blijkt dat deze niet volledig uit een opslag van 5% op het kilometertarief gefinancierd kunnen worden?*

Dit is niet aan de orde, ik ga er vanuit dat te zijner tijd de exploitatiekosten de 5% niet overschrijden.

122

*Wat zijn de argumenten die worden meegewogen bij de keuze van het organisatiemodel? Zijn er, behalve de PPC, nog andere strategische overwegingen van belang voor deze keuze?*

Er is gebruik gemaakt van de standaard PPC-methodiek (Publiek-Private Comparator) van het Ministerie van Financiën. Voor deze PPC is een inhoudelijke kwalitatieve beoordeling uitgevoerd op de hoofdcriteria betrouwbaarheid, efficiency en duurzaamheid, alsmede een kwantitatieve beoordeling zodat er een maatschappelijk acceptabel KMP-systeem wordt ontwikkeld waarmee de beleidsdoelen van ABvM kunnen worden gerealiseerd.

Er is een beoordelingskader gehanteerd met een duidelijke koppeling tussen de doelen van ABvM en de criteria. Daarnaast zijn de criteria in het perspectief gebracht van de drie stakeholders: de Staat, de kentekhouder en de marktpartijen.

123

*Kunt u er bij de bekendmaking van het partiële uitvoeringsbesluit voor zorgen dat voor de Kamer inzichtelijk is welke afwegingen aan de keuze van het organisatiemodel ten grondslag liggen?*

Het partieel uitvoeringsbesluit is onderbouwd met het implementatieplan inclusief bijlagen. Een van deze bijlagen is de PPC update 2008 (public private comparator) waarin op heldere wijze de argumentatie rond de keuze van het MSP+DBO organisatiemodel is gegeven en onderbouwd. Opgemerkt dient te worden dat het kabinet voor wat betreft de inning en dwangincasso nog een aanvullend onderzoek laat uitvoeren ten aanzien van de mogelijkheden om deze taken uit te besteden aan private partijen in het MSP+DBO organisatiemodel.

124

*Kunt u aangeven hoe u de marktspanning wil maximaliseren, aangezien al voor de update van de PPC voorlopig is besloten met een publieke variant te gaan werken?*

In de kabinetsbrief van 30 november 2007 (31 305, nr. 1) is aangegeven dat wordt doorgestoten naar het eindbeeld van de kilometerprijs. Daarbij heeft het kabinet al aangegeven dat zou worden bezien of een dedicated back office als garantiespoor in gang kan worden gezet waarbij het op termijn doorgroeien mogelijk is. De laatste maanden heeft een versnelling plaatsgevonden ten aanzien van de ingroei van private service providers. In dit licht wordt ingezet op twee sporen: het MSP spoor en het garantiespoor. Naast het MSP-spoor wordt ook in het garantiespoor ingezet op een optimale marktspanning door een open markt voor OBE's te creëren.

125

*Kunt u in concretere bewoordingen aangeven wat u gaat doen om het risico «geen optimale marktordening» te beheersen?*

Het risico «geen optimale marktwerking» is in de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit van 30 mei 2008 als één van de belangrijkste risico's geïdentificeerd.

Om dit risico te beheersen is het preferente organisatiemodel (MSP+DBO) tijdens de ronde tafel conferenties met de marktpartijen uitgebreid onderwerp van dialoog geweest. Mede op basis van deze inzichten wordt de huidige Public-Private Comparator (PPC) uitgebreid («Addendum PPC»). In deze analyse wordt onderzocht of de door marktpartijen geuite wens (uitbreiding van de dienstverlening van de service providers met inning en dwangincasso) de gewenste resultaten van optimale marktwerking nog kan bewerkstelligen. Het kabinet hoopt u na de zomer te informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Intensieve communicatie met de marktpartijen, als onderdeel van de dialoog inzake de certificeringstrategie, is een aanvullende beheersmaatregel. Deze dialoog, welke is voorzien eind 2008, toetst de inzichten ten aanzien van het certificeringmodel waarbij de rol en verantwoordelijkheid van de Service Providers nadrukkelijk aan bod zal komen. Inzichten van marktpartijen zullen waar wenselijk en waar mogelijk worden meegenomen bij het opstellen van de certificeringsstrategie en -eisen. Daarvan is het doel de juiste randvoorwaarden te stellen, zodat de marktpartijen de ordening te omarmen.

126

*Welke rol speelt het risico «geen optimale marktwerking» bij de keuze voor het marktmodel? Kunt u dit bij de keuze voor het marktmodel in het partiële uitvoeringsbesluit toelichten?*

Het risico «geen optimale marktwerking» is in de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit van 30 mei 2008 als één van de belangrijkste risico's geïdentificeerd. Dit risico betreft het niet stellen van de juiste randvoorwaarden zodat de marktpartijen de marktwerking accepteren.

Het overleg met de private sector in de zogenaamde rondetafel gesprekken heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de verdere uitwerking van het implementatieplan en de voorbereiding van het partiële uitvoeringsbesluit. Uit de gesprekken is niet gebleken dat de private partijen het voorgestelde organisatiemodel (MSP+DBO) op inhoudelijke gronden afwijzen. Het voorgestelde organisatiemodel (MSP+DBO) is in de review op de PPC 2007, door PriceWaterhouseCoopers aanbevolen om de ontwikkeling en tijdige uitrol van het kilometerprijsstelsel met voldoende zekerheid te kunnen realiseren.

Het voorkeursmodel dat de aanwezige private sector (en onder hen met name de grote ondernemingen) in belangrijke mate omarmde was inderdaad het MSP model. Belangrijk nieuw inzicht daarbij is dat de private sector, in tegenstelling tot wat er in de PPC (public private comparator) werd aangenomen, vrijwel unaniem kruissubsidiëring vanuit de aanvullende diensten afwijst en een vergoeding voor de basisdienst noodzakelijk acht. Nu moet het kabinet in haar afweging rond het organisatiemodel rekening houden met meer dan alleen het belang van de private sector. Het publiek belang is een minstens zo belangrijke factor die moet worden meegewogen in de besluitvorming.

Mede op basis van deze inzichten wordt de huidige Public-Private Comparator (PPC) uitgebreid («Addendum PPC»). In deze analyse wordt onderzocht of de door marktpartijen geuite wens, uitbreiding van de dienstverlening van de service providers met inning en dwangincasso, de gewenste resultaten van optimale marktwerking bewerkstelligt. Het



kabinet hoopt u na de zomer te informeren over de resultaten van deze analyse.

Het voorgestelde organisatiemodel (MSP+DBO) biedt overigens van alle organisatiemodellen de meeste flexibiliteit om mogelijke uitbreiding van het dienstenpakket van Service Providers te ondersteunen. De backoffice wordt immers uitgevoerd onder publieke regie en is in essentie schaalbaar gezien de reeds voorziene opschaling van 200 000 vrachtoerders in 2011 tot meer dan 8 miljoen voertuigen in 2016. Indien uit de nadere analyses («Addendum PPC») blijkt dat er een rol is weggelegd voor end-to-end Service Providers kan het tempo van opschaling van de dedicated backoffice hierop worden aangepast.

127

*Hoe is de verdeling en dekking geregeld uit het infrastructuurfonds, FES gelden en de V&W begroting met betrekking tot de uitvoeringskosten?*

Voor wat betreft de uitvoeringskosten van ABvM geldt:

Voor zover u in uw vraagstelling doelt op investeringskosten, verwijs ik u naar vraag 21. Waar het systeem- en inrichtingskosten betreft: deze worden bekostigd uit een opslag op de kilometerprijs tot een maximum van 5% van de inkomsten.

128

*Kunt u garanderen dat de benodigde middelen voor invoering van ABvM niet ten koste gaat van reeds geplande en of nieuwe infrastructuurprojecten?*

In de nota Mobiliteit is indertijd een totaalpakket vastgelegd. Bouwen, Benutten en Beprijzen. Voor al deze maatregelen was daarbij het benodigde budget gereserveerd. Ook het budget voor de kilometerprijs. Voor de nadere duiding verwijs ik naar vraag 21.

129

*Hoe denkt u in de praktijk om te gaan met de mogelijkheid dat twee bureaus gedurende een aantal jaren verschillend betalen, omdat u ervoor kiest om de kastjes gefaseerd en at random op kenteken in te voeren?*

Zie voor het antwoord vraag 3.

130

*Waaruit leidt u af dat er onder de 8 miljoen automobilisten groot draagvlak bestaat voor de kilometerheffing? Heeft u hier onderzoek naar gedaan?*

Het draagvlak is begonnen bij het advies van het Platform Nouwen, dat heeft aangetoond dat het mogelijk is met een breed gedragen vorm van prijsbeleid te komen, waarbij alle weggebruikers gaan betalen naar gebruik via de kilometerprijs. Dat was ook de opdracht aan het platform Nouwen: zoeken naar een systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit dat op voldoende maatschappelijk draagvlak kon rekenen. Dat is gebeurd met als resultaat de kilometerprijs, waarbij men zoals gezegd niet meer, maar anders betaalt voor mobiliteit.

Betalen voor gebruik is een eerlijk principe. De vaste belastingen worden omgezet in de kilometerprijs en wie meer rijdt betaalt meer. Zo loont het de moeite om bewuster met mobiliteit om te gaan. De kilometerprijs wordt breed ondersteund door het bedrijfsleven maatschappelijke organisaties en overheden die ook nauw betrokken zijn bij het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Uit draagvlakonderzoek blijkt dat in 2007 meer dan de helft van de bevolking vindt (59%) dat een landelijke kilometerprijs

eerlijker is dan de huidige vaste autobelastingen. Ruim tweederde (70%) is voor het principe dat «wie meer rijdt ook meer betaalt». Eerder onderzoek van de ANWB komt tot dezelfde conclusies.

131

*Kunt u de lange termijn gevolgen van de invoering van ABvM voor het infrastructuurfonds en de schatkist van de Nederlandse staat cijfermatig onderbouwen?*

Ja, ik verwijs hierbij naar het essentiële onderdeel inzake Anders Betalen voor Mobiliteit uit de Nota Mobiliteit. Essentie van de systematiek is dat alle inkomsten van de kilometerprijs in het Infrastructuurfonds terechtkomen. De bijdrage van de algemene middelen aan het Infrastructuurfonds wordt met hetzelfde bedrag verlaagd. Het betreft hier dus een aanpassing van de voedingssystematiek van het Infrastructuurfonds; er komen geen extra middelen beschikbaar voor infrastructuur. De raming voor het Infrastructuurfonds is meerjarig vastgelegd en kent een jaarlijkse (reële) autonome groei van 2,8%. Uitgaven aan infrastructuur (uit het Infrastructuurfonds) worden – onveranderd van de huidige systematiek – toebedeeld via het allocatieproces van politieke besluitvorming middels het spelregelkader MIRT/SNIP.