

**LIJST VAN VRAGEN – TWEEDE VOORTGANGSRAPPORTAGE
ABVM**

1

Hoeveel milieuwinst (CO₂, PM₁₀, NO_x en NO₂) gaat er verloren door het uitstel van de invoering van de kilometerheffing en welke alternatieve maatregelen ziet u om de sectordoelen voor verkeer uit Schoon en Zuinig en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit alsnog te halen? (31 305, nr. 128)

2

Kent u de recente berekeningen van TNO over de emissies van bestelauto's bij werkelijk gebruik, op basis waarvan de regering besloten heeft de milieuzones voor bestelauto's niet in te voeren? Welke consequenties hebben deze berekeningen van TNO voor de effecten van de differentiatie van de kilometerprijs? (31 305, nr. 128)

3

Gaat u bij uw doorrekening voor vracht- en bestelauto's uit van de Duitse Mauttarieven van 2009? (31 305, nr. 128)

4

Welke kosten zijn er verbonden aan de «theoretische exercitie» van de internationale benchmark naar de effecten van differentiatiemogelijkheden bij tarieven tot het niveau van de Duitse Maut? (31 305, nr. 128)

5

Waarom gaat u niet in op het verzoek van de Kamer om voor vrachtverkeer ook een scenario uit te werken waarbij in het basistarief zowel de kosten van infrastructuur als ook de externe kosten (luchtvervuiling, files, lawaai en klimaat) worden meegerekend? (31 305, nr. 128)

6

Kunt u aangeven voor welke keuzes u staat bij de vormgeving van het spitstarief en vanaf welk moment denkt u het spitstarief in te voeren? (31 305, nr. 128)

7

Waarom gaat u niet in op het verzoek van de Kamer om een scenario uit te werken voor een zogenaamd instaptarief (voor korte ritten) en een stadstarief (voor rijden in de stad)? (31 305, nr. 128)

8

Wat bedoelt u precies met de kwalificatie «extreme tariefstelling»? Kunt u reageren op de stelling dat dure auto's momenteel een hoge slurptax betalen en als gevolg daarvan ook een hoog basistarief zullen moeten gaan betalen? Vind u het eerlijk als dure, zeer onzuinige auto's verhoudingsgewijs goedkoper worden bij invoering van de kilometerprijs? (31 305, nr. 128)

9

Wat is uw reactie op de aanbeveling van Procap om niet meer te werken met een probabilistische en een deterministische planning, maar om één integrale planning te gaan hanteren? Komt er inderdaad een integrale planning voor projectsturing en rapportage aan opdrachtgever en politiek? Zo ja, wanneer is die gereed? (Procap)

10

Welke waarschijnlijkheidspercentages zullen in de nieuwe planning worden gebruikt? (Procap)

11

Welk percentage gaat u aanhouden voor de reservering van onvoorziene risico's en waar wordt dat op gebaseerd? (Procap)

12

Wanneer informeert u de Kamer over het gebruik van de buffers? Wat gebeurt er als u al in een eerder stadium ziet dat de projectbuffer, die aan het einde van het project is geplaatst, nodig zal zijn? (Procap)

13

Wat wordt bedoeld met: «Rapporteer op P85 waarde en het gebruik van de projectbuffer tussen de P50 en P85 (= afspraak met de klant/opdrachtgever/politiek)»? (Procap)

14

In hoeverre draagt het werken met verschillende waarschijnlijkheidspercentages bij aan een heldere en duidelijk communicatie? (Procap)

15

Wat is uw reactie op de aanbeveling van Procap om grote exogene risico's niet op te nemen in de planning? Kunt u voorbeelden geven van de «grote exogene risico's»? Deelt u de mening dat dergelijke risico's buiten de planning gehouden zouden moeten worden? Welke gevolgen kan deze maatregel hebben voor het realiteitsgehalte van de planning? Hoe zou de Kamer dan geïnformeerd kunnen worden over de planning, de grote exogene risico's en de beheersmaatregelen? (Procap)

16

Wat is de samenhang tussen het wetsvoorstel Kilometerprijs en het definitief uitvoeringsbesluit? Wordt het definitief uitvoeringsbesluit pas genomen als de Kamer het wetsvoorstel heeft behandeld?

17

Kunt u aangeven wanneer de Kamer het wetsvoorstel kilometerprijs zal ontvangen? Is daarbij vertraging aan de orde, nu de invoering van de kilometerprijs vertraagd is? Houdt u bij toezending van het wetsvoorstel aan de Kamer rekening met het behandelingstraject in het parlement, om te voorkomen dat dit wetsvoorstel overhaast behandeld moet worden?

18

In de PPC Addendum (Kamerstuk 31 305, nr. 84) wordt gesproken over «onervaren» marktpartijen die risico's acceptabel zouden vinden. In welk opzicht heeft de overheid wel meer ervaring en zal de overheid niet geconfronteerd worden met dezelfde problemen?

19

Waarom wordt er niet méér ingezet op het hoofdspoor aangezien de service providers in grote mate zelf hun investeringen doen waardoor de Staat veel minder hoeft te investeren, wat weer een positief effect op het begrotingstekort heeft?

20

Kunnen er voorwaarden verbonden worden aan het opstarten c.q. opschalen van het garantiespoor, zoals bijvoorbeeld toestemming van de Kamer, of een minimum capaciteitsniveau van Service Providers?

21

Welke stappen worden ondernomen om tot een versnelde definitie van certificatie-eisen voor Service Providers te komen, waardoor Service

Providers zo snel mogelijk kunnen starten, en een eventuele vertraging bij de uiteindelijke invoering van de kilometerprijs voorkomen kan worden?

22

Wordt er maximale ruimte gegeven aan de Service providers in het hoofdspoor, alsmede aan Serviceproviders die de dienst integraal, dat wil zeggen van rit tot rekening inclusief incasso, willen uitvoeren?

23

Wanneer is de kabinetsreactie op de motie Koopmans c.s. (31 305, nr. 132) over de peildatum voor de provinciale opcenten te verwachten?

24

Wat wordt er verstaan onder het «geheel vervallen» van de opcenten? Bent u voornemens de provinciale opcenten wel of niet om te zetten in het tarief van de kilometerheffing? Worden eventuele verhoging van de opcenten door provincies na 2007 nu wel of niet meegerekend in het tarief van de kilometerheffing?

25

Hoe wordt de lastenneutraliteit gewaarborgd als er een nieuw provinciaal belastinggebied komt en de opcenten worden omgezet in de kilometerprijs?

26

Geldt het uitgangspunt van lastenneutraliteit ook voor niet-autobezitters? Is het denkbaar dat er een nieuwe provinciale belasting komt die ook niet-autobezitters moeten gaan betalen?

27

Klopt het dat nooit een expliciete afspraak is gemaakt, noch in het Platform Nouwen noch binnen het kabinet, dat de invoering van de kilometerprijs voor vrachtverkeer over de weg voor die sector lastenneutraal dient te geschieden?

28

Heeft de vertraging van de invoering van de kilometerprijs gevolgen voor het tempo van de ingezette omzetting van de vaste belastingen waarbij de MRB wordt verhoogd en BPM wordt verlaagd? Kunt u inzicht geven in de financiële consequenties van de vertraging van de invoering van de kilometerprijs voor verschillende categorieën autogebruikers?

29

Wordt de BTW over de netto catalogusprijs, net als de BPM, omgezet in het tarief van de kilometerprijs?

30

Vindt u – vanuit het principe «de vervuiler betaalt» te billijken dat, uitgaande van meso-lastenneutraliteit het gemiddelde basistarief voor de kilometerheffing voor personenauto's ongeveer € 0,07 á € 0,08 per kilometer is, terwijl dit voor de vrachtauto's ongeveer € 0,01 á € 0,02 per kilometer is en terwijl vrachtauto's vele maler vervuilender en onzuiniger zijn dan personenauto's?

31

Wat is uw reactie op de opmerking van de Departementale Auditdienst dat de informatievoorziening over de beheersmaatregelen nog aandacht verdient? Kunt u in de volgende voortgangsrapportages monitoringsinformatie over de uitvoering van beheersmaatregelen opnemen? (31 305, nr. 136)

32

Voor welke projecten, naast de reeds genoemde projecten, wordt een versnellingsprijs-variant meegenomen?

33

Wanneer komt de brief inzake de wijze waarop de kilometerprijs (basistarief en spitstarief) nu en in de toekomst wordt meegenomen in planstudies voor wegwitbreidingen en nieuwe wegen, zoals toegezegd tijdens de behandeling van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (31 721, nr. 24), naar de Kamer? In hoeverre wordt hierbij rekening gehouden met de Mobiliteitsladder (de Zevensprong van Verdaas), waarbij de kilometerprijs één van de stappen is?

34

Kunt u bevestigen dat serviceproviders, die tijdig klaar zijn, ook reeds bij de invoering van «vracht» hun diensten kunnen aanbieden?

35

Met hoeveel marktpartijen is er contact geweest in de verslagperiode? Hoe schat u de kans in dat zij ook daadwerkelijk de benodigde producten en diensten gaan leveren?

36

Op welke gronden is er een selectie gemaakt tussen de marktpartijen?

37

Zijn er nog Europese subsidies voor dit project te verwachten nu er ook aan Europese kilometerbeprijzing wordt gewerkt?

38

Ziet u het spitstarief van de kilometerprijs als een alternatief voor investeringen in extra wegcapaciteit?

39

Blijft de huidige ingroetermijn van vier jaar voor personenauto's gehandhaafd? Welke mogelijkheden zijn er voor versnelling van de kilometerprijs voor personenauto's? Wanneer verwacht u uitsluitel te kunnen geven over de vraag of een versnelde invoering voor personenauto's mogelijk is?

40

Welke oorzaken hebben geleid tot welke stijgingen of dalingen van de raming?

41

Welke wijziging hebben er plaatsgevonden onder de € 50 miljoen en kunnen deze worden toegelicht (incl. loon- en prijsbijstellingen)?

42

Kunt u ervoor zorgen dat de informatie uit de tabel volledig in overeenstemming is met de financiële informatie uit de toelichting? Kunt u daar in de volgende voortgangsrapportages ook zorg voor dragen?

43

Welke beheersmaatregelen worden er genomen om de invoeringskosten onder de raming van het Platform Nouwen te krijgen?

- 44
Kunt u de randvoorwaardelijke raming van het platform ABvM uitdrukken in het prijspeil waarin ook de meest recente raming is uitgedrukt? Kan dit vanaf nu in alle voortgangrapportages gedaan worden?
- 45
Welke oorzaken hebben geleid tot een stijging van de exploitatiekosten? Wat is het effect van de 8 maanden extra die nu in de berekening zijn meegenomen (augustus 2017 i.p.v. periode t/m 2016) op de totale kosten?
- 46
Wat is de reden voor het feit dat in de kostenraming de exploitatie met meer dan een jaar verschoven is, maar dat dit niet in de zelfde mate in de exploitatiekosten terug te vinden is?
- 47
Welke onderbouwing is te geven voor de daling van de exploitatiekosten in het zichtjaar 2020 ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage? Wat zijn de oorzaken van de daling van € 28 miljoen per jaar? Hoe is te verklaren dat de raming voor de exploitatiekosten t/m augustus 2017 is gestegen, terwijl de raming voor de exploitatiekosten in het zichtjaar 2020 is gedaald?
- 48
Waarop is de vermoedelijke opbrengst van € 9 miljard in 2020 gebaseerd?
- 49
Hoe gaan de besparingen op de investeringen, die ontstaan wanneer de serviceproviders het hoofdspoor uitvoeren, worden ingeboekt?
- 50
Hoe hoog is de ingeschatte opbrengst van de kilometerheffing van het vrachtverkeer per jaar (uitgaande van meso-lastenneutraliteit)? Hoe hoog zijn de kosten voor de kilometerprijs van het vrachtverkeer per jaar? Zijn de opbrengsten en kosten met elkaar in evenwicht? Komt dit er niet op neer dat het personenverkeer het grootste gedeelte van de kosten op zich neemt?
- 51
Wat is er tot nu toe precies uitgegeven aan ABvM? Wat is het totaal aan verplichtingen (niet alleen voor 2009)? Wat is op dit moment de totale verwachting aan kosten voordat ABvM operationeel wordt? Welk effect heeft de reeds opgetreden vertraging van ABvM op de totale kosten? Hoe verhoudt de totale kostenverwachting zich tot de reservering op de begroting van Verkeer en Waterstaat?
- 52
Hoeveel kosten denkt u dat er gemaakt zijn zodra in 2012 besloten moet worden tot de implementatie? Hoeveel geld is de belastingbetaler kwijt indien er dan alsnog van invoering van de kilometerprijs wordt afgezien?
- 53
Waarom is de definitieve scope van het project nog niet aan de Kamer gezonden? Wanneer komt die scope naar de Kamer?
- 54
Waarom kunnen (scope) wijzigingen nu niet meer in de contracten worden verwerkt?

55

Was bij de keuze voor het ingroeimodel bekend dat het risico van onvoldoende inbouwcapaciteit bestond?

56

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van vertraging van de invoering van de kilometerprijs voor de ingangsdatum van de fiscale uitsterfregeling voor oldtimers?

57

Zou het niet zo moeten zijn dat serviceproviders alle ruimte gegeven moet worden om al te starten, zelfs voordat het garantiespoor in bedrijf is gesteld?

58

Welke criteria worden meegewogen bij de beslissing of er gekozen worden voor een publieke of private inning en dwangvordering en wanneer valt deze beslissing?

59

Welke publieke organisatie gaat de inning uitvoeren als de markt niet tijdig gereed is? Welke afspraken zijn in dit verband al gemaakt?

60

Deelt u de mening dat veel meer nadruk gelegd moet worden op het hoofdspoor, nu het garantiespoor is vertraagd en de kans bestaat dat nog meer vertraging optreedt?

61

Is het niet verstandig interoperabiliteit aan de industrie over te laten, aan te sluiten bij de Europese EETS norm en interoperabiliteit te zoeken door een verscheidenheid aan proxis (=vertalers) in de back office?

62

Hoe heeft het maatschappelijke draagvlak rondom de kilometerheffing zich ontwikkeld in deze verslagperiode?

63

Hoeveel fte werken er in het openbaar bestuur aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit? Kunt u dat per departement aangeven?

64

Kunt u overzichtelijk aangeven welke taken de 75 fte ambtelijk personeel en 85 fte inhuur op het departement van Verkeer en Waterstaat hebben? Waarom is dit aantal zo fors toegenomen?

65

Hoeveel fte werken er buiten het openbaar bestuur aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit? Bij hoeveel organisaties? Welke taken vervullen zij?