



## **EINDEVALUATIE Anders Betalen voor Mobiliteit**

30 mei 2006 - 31 december 2010

Datum        15 februari 2011  
Status       Definitief 1.0

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding - 3</b>
1.1	Eindevaluatie - 3
1.2	Samenvatting - 4
<b>2</b>	<b>Doelstellingen - 5</b>
<b>3</b>	<b>Activiteiten - 6</b>
3.1	Inleiding - 6
3.2	Scope kilometerprijs - 6
3.3	Scope versnellingsprijs en tol - 9
3.4	Mobiliteitsprojecten - 9
3.5	Afbouwactiviteiten - 10
<b>4</b>	<b>Uitgaven - 11</b>
4.1	Betalingen en verplichtingen - 11
4.2	Mobiliteitsprojecten - 11
<b>5</b>	<b>Projectraming en projectplanning - 13</b>
5.1	Inleiding - 13
5.2	Projectraming - 13
5.2.1	Kostenraming - 13
5.2.2	5% Streefnorm - 14
5.3	Projectplanning - 15
<b>6</b>	<b>Risico's - 17</b>
6.1	Inleiding - 17
6.2	Risicobeheersing - 17
6.3	Opgetreden risico's - 18
<b>7</b>	<b>Projectbeheersing - 19</b>
7.1	Inleiding - 19
7.2	Beheersing - 19
7.3	Projectorganisatie - 19
<b>8</b>	<b>Publiek private samenwerking - 21</b>
8.1	Organisatiemodel en exploitatie - 21
8.2	Contracteringsstrategie - 22
<b>Bijlage A</b>	<b>Stand van zaken Mobiliteitsprojecten - 23</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Lijst van Documenten - 24</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Lijst met afkortingen - 28</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Eindevaluatie

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is op 23 mei 2006 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project<sup>1</sup>. Naar aanleiding van de brief van 25 oktober 2010 van de minister-president, waarin wordt aangekondigd dat het voorstel van wet houdende *Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksfhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs<sup>2</sup>)* wordt ingetrokken, heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat besloten de procedure, leidend tot het voorstel aan de Tweede Kamer tot beëindiging van het project ABvM als groot project in gang te zetten. In dat kader heeft de commissie verzocht<sup>3</sup> om een eindevaluatie op te stellen zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten (RGP).

Deze eindevaluatie is opgezet conform de aanwijzingen in artikel 16 van de RGP. De eindevaluatie is, conform de RGP, een verklarende analyse van de verschillen tussen de uitgangspunten uit de basisrapportage en de actuele stand van zaken van het project. Referentie voor de eindevaluatie is de Basisrapportage ABvM<sup>4</sup> met als peildatum 30 november 2007 (de datum van het Kabinetsbesluit Balkende IV). Voor de stand van zaken na stopzetting van het project is uitgegaan van de vierde voortgangsrapportage ABvM<sup>5</sup> met als peildatum 31 december 2009. Na die datum hebben zich in verband met de controversieel-verklaring geen inhoudelijke veranderingen meer voorgedaan. In de vijfde voortgangsrapportage ABvM<sup>6</sup> is wel gerapporteerd over de financiën, bedrijfsvoering en de afbouw. In deze eindevaluatie is voor deze aspecten 31 december 2010 als peildatum aangehouden.

In hoofdstuk 2 is de stand van zaken ten aanzien van de doelstellingen en effecten opgenomen. In hoofdstuk 3 is de stand van zaken ten aanzien van de activiteiten afgezet tegen de basisrapportage. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de financiën van het project. In hoofdstuk 5 is de stand van zaken ten aanzien van de projectraming en de projectplanning afgezet tegen de basisrapportage. In hoofdstuk 6 is ingegaan op de risicobeheersing en opgetreden risico's. In hoofdstuk 7 wordt de projectbeheersing tijdens het project beschreven. Hoofdstuk 8 bevat een beschrijving van de samenwerking met private partijen.

In bijlage A is de inhoudelijke stand van zaken ten aanzien van de mobiliteitsprojecten per 1 november 2010 opgenomen. Dit is de datum waarop de mobiliteitsprojecten zijn overgedragen binnen het ministerie van IenM. In bijlage B staat een overzicht van alle documenten over het project ABvM die gedurende het project aan de Tweede Kamer zijn gestuurd. In bijlage C is een verklarende woordenlijst opgenomen.

<sup>1</sup> Stemmingen TK 23 mei 2006 betreffende Kamerstuk 31305, Nr. 1

<sup>2</sup> Kamerstuk 32216

<sup>3</sup> Kenmerk Commissie VW 32216/2010D41591

<sup>4</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 34

<sup>5</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 175

<sup>6</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 182

## 1.2 Samenvatting

Met het kabinetsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit van 30 november 2007<sup>7</sup> is besloten tot invoering van de landelijke kilometerprijs. Hieraan is voortvarend uitvoering gegeven door middel van een wetgevingstraject en een uitvoeringstraject.

Na de controversieel-verklaring van het project ABvM op 11 maart 2010 zijn de activiteiten ten aanzien van het project opgeschort (certificering en aanbesteding) of stopgezet. Dat gold niet voor de mobiliteitsprojecten, de besprekingen in internationaal verband met betrekking tot EETS en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

In de periode na 11 maart 2010 tot het nieuwe Regeerakkoord is het project stap voor stap afgebouwd en is de kennis en expertise zorgvuldig geborgd.

Op basis van het nieuwe Regeerakkoord zijn de opgeschorte activiteiten definitief stopgezet en is de verdere afbouw van het project ABvM direct gestart.

Het project ABvM is stopgezet nadat het wetsvoorstel kilometerprijs aan de Tweede Kamer is aangeboden, maar vóórdat er sprake was van de behandeling ervan. Definitieve besluitvorming over de uitvoering was voorzien na behandeling van het wetsvoorstel kilometerprijs. Het definitief uitvoeringsbesluit is daarmee ook niet genomen.

De certificering is opgeschort en vervolgens stopgezet tijdens de consultaties met de markt over de certificeringseisen. De aanbesteding is opgeschort en stopgezet net voor het moment waarop deelnemers een bieding zouden doen. De voorbereidingen voor de uitvoering door de publieke partijen zijn stopgezet op het moment dat hiervoor plannen van aanpak waren opgesteld.

In het kader van de herziening van het belastingstelsel is de BPM gedeeltelijk afgebouwd. Deze afbouw is inmiddels gestopt met het vaststellen van het belastingplan 2011. De hoogte van de BPM bedraagt op het moment van stopzetten 85% van het BPM-niveau in 2007.

Doordat het project ABvM voortijdig is gestopt, zijn er geen resultaten ten aanzien van de gedefinieerde doelstellingen en effecten gerealiseerd. Wel is er veel kennis en expertise opgebouwd en geborgd over de verschillende aspecten van het project.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 1

## 2 Doelstellingen

Het oorspronkelijk doel van het project ABvM (Nota Mobiliteit<sup>8</sup>, Balkenende 2) was de ontwikkeling en implementatie van de kilometerprijs, versnellingsprijs en tol. Naast de uitwerking van deze instrumenten waren mobiliteitsprojecten in gang gezet.

Deze projectdoelstellingen zijn niet gewijzigd gedurende de looptijd van het project.

Vanaf de controversieel-verklaring tot het verschijnen van het regeerakkoord van het nieuwe kabinet zijn geen stappen meer gezet om de kans op het behalen van dit doel te vergroten of te verkleinen.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29644, Nr. 61

## 3 Activiteiten

### 3.1 Inleiding

In de basisrapportage was opgenomen wat onder de scope van het Groot Project viel: kilometerprijs, versnellingsprijs-, tol- en mobiliteitsprojecten. In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de stand van zaken was op het moment van het stopzetten van het project. Dit is afgezet tegen wat was opgenomen in de basisrapportage. In de paragraaf 3.5 zijn de activiteiten beschreven die verricht zijn na de controversieel-verklaring van het project op 11 maart 2010.

### 3.2 Scope kilometerprijs

In de basisrapportage was opgenomen dat het eindresultaat van het deelproject kilometerprijs een volledig geïmplementeerd en operationeel kilometerprijsstelsel zou zijn. In de tabel is in de eerste kolom weergegeven wat in de basisrapportage was opgenomen binnen de scope kilometerprijs. In de tweede kolom is de stand van zaken opgenomen op het moment van stopzetting van het project.

Basisrapportage	Stand van zaken op moment van stopzetten van het project
Beleidsvorming en bijbehorende besluitvorming	De belangrijkste producten ten aanzien van beleidsvorming en besluitvorming betroffen: <ul style="list-style-type: none"><li>- de fiscale brief (zie onder)</li><li>- het Partieel Uitvoeringsbesluit<sup>9</sup></li><li>- de mobiliteitsprojecten (zie 3.4)</li><li>- de PPC Addendum (zie hoofdstuk 8)</li><li>- het wetsvoorstel kilometerprijs (zie onder)</li></ul> De laatste activiteit ten aanzien van beleidsvorming en besluitvorming was het afronden van de eindevaluatie.
Nieuwe en aangepaste wetgeving inclusief lagere regelgeving	Op 27 juni 2006 is de wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in verband met invoering van een versnellingsstarief en verbetering van de uitvoerbaarheid <sup>10</sup> aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze wijziging was op het moment van stopzetten van het project nog niet behandeld door de Tweede Kamer. Op 13 november 2009 is het wetsvoorstel kilometerprijs ingediend bij de Tweede Kamer <sup>11</sup> . De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel als gevolg van de controversieel-verklaring niet behandeld.

<sup>9</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 52

<sup>10</sup> Kamerstuk 30615, Nr. 1 t/m 5

<sup>11</sup> Kamerstuk 32216, Nr. 1 t/m 5

	<p>De lagere regelgeving zou pas aan de orde komen na behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer. Het Wetsvoorstel is 8 februari 2011 ingetrokken.</p>
<p>Prijsbeleid/tariefschema m.b.t. tijd, plaats en milieukeurmerken</p>	<p>Prijsbeleid zou worden gevoerd door middel van een basistarief en een spitstarief. Het basistarief was opgenomen in het wetsvoorstel KMP. Over het spitstarief zou in een latere fase besluitvorming plaatsvinden in het kader van de afzonderlijke spitsbesluiten.</p>
<p>Herziening van het stelsel van vaste autobelastingen</p>	<p>Op 30 mei 2008 heeft het Kabinet Balkenende IV ingestemd met de fiscale aspecten van het nieuwe stelsel<sup>12</sup>. In het belastingplan 2008, 2009 en 2010 heeft het Kabinet Balkenende IV de gefaseerde afbouw van de BPM met 5% per jaar tot 2013 vastgelegd. Tevens was de eerste stap van 12,5% afbouw in 2013 vastgelegd. In het belastingplan 2011 is dit stilgezet met ingang van 1 januari 2011. De hoogte van de BPM bedraagt na het stopzetten van het project nog 85% van het niveau van het jaar 2007.</p>
<p>Het registratie-, transmissie-, facturerings-, innings- en handhavingssysteem inclusief bijbehorende beheersorganisatie(s)</p>	<p><i>Hoofdspoor (Certificering)</i>                  De consultatie in het kader van de certificering voor de registratievoorziening was voorbereid, maar is niet meer gestart. Er zouden 19 marktpartijen deelnemen aan de consultatie.                  Marktpartijen steunden op hoofdlijn de voorgelegde concept eisen voor het op te stellen raamwerk Erkenning KMP-station (6 deelnemende marktpartijen) en Erkenning Dienstverlener KMP (10 deelnemende marktpartijen).                  De consultatie is naar aanleiding van de controversieel-verklaring per 18 maart 2010 opgeschort<sup>13</sup> en naar aanleiding van het nieuwe Regeerakkoord op 24 november 2010 definitief gestaakt<sup>14</sup>.</p> <p><i>Garantiespoor (Aanbesteding)</i>                  De dialooggesprekken in het kader van de aanbesteding van de tijd kritische percelen met 18 marktpartijen waren</p>

<sup>12</sup> Brief van de Staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten Anders Betalen voor Mobiliteit Kamerstuk 31305, Nr. 35

<sup>13</sup> Kamerstuk, 31305, Nr. 170

<sup>14</sup> Kamerstuk, 31305, Nr. 189

	<p>afgerond. Op verzoek van de deelnemers zouden nog extra gesprekken volgen over een aantal vooral juridisch getinte onderwerpen. Voordat partijen een aanbidding zouden doen is naar aanleiding van de controversieel-verklaring de aanbesteding per 18 maart 2010 opgeschort en naar aanleiding van het nieuwe Regeerakkoord per 24 november 2010 definitief afgebroken (zie boven).</p> <p><i>Publieke Domein</i>                  Het voornemen was om de uitvoering van onderdelen van het stelsel van kilometerbeprijzing op te dragen aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer, het Centraal Justitieel Incassobureau, het Agentschap Telecom, de politie en Rijkswaterstaat. Betrokken publieke partijen hadden hiervoor plannen opgesteld.                  De voorbereidingen voor de uitvoering zijn naar aanleiding van de controversieel-verklaring stopgezet<sup>9</sup>.</p> <p><i>EETS</i>                  Vanuit het project was Nederland nauw betrokken bij de stappen die in Europees verband worden gezet om EETS nader uit te werken en te implementeren. Deze taak is met een aangepaste insteek (Regeerakkoord) overgenomen door een ander beleidsonderdeel binnen het ministerie van IenM.</p>
Exploitatie van opgeleverde systemen tijdens de (gefaseerde) implementatie van het systeem	Omdat het project voortijdig is gestopt is er geen sprake geweest van exploitatie.
Nazorg en overdracht van het systeem aan de beheersorganisatie(s)	Omdat het project voortijdig is gestopt is er geen sprake geweest van nazorg en overdracht aan beheerorganisaties.

In de basisrapportage was opgenomen dat buiten de scope kilometerprijs vielen:

- De feitelijke realisatie van de beoogde effecten/beleidsdoelstellingen;
- Flankerend beleid en overige maatregelen (bijvoorbeeld op het gebied van openbaar vervoer);
- Fiscale vergroening;
- Compenserend beleid;
- Exploitatie van de opgeleverde systemen na volledige invoering;
- Anders Organiseren van het Wegbeheer.



### 3.3 Scope versnellingsprijs en tol

Het eindresultaat van het deelproject versnellingsprijs en tol zou een volledig geïmplementeerd en operationeel systeem voor versnellingsprijs- en tolprojecten zijn.

In onderstaande tabel is in de eerste kolom weergegeven wat in de basisrapportage was opgenomen binnen de scope kilometerprijs. In de tweede kolom is de stand van zaken opgenomen op het moment van stopzetting van het project.

Basisrapportage	Stand van zaken op moment van stopzetten van het project
<p>Binnen de scope vielen in ieder geval de projecten waarover tijdens de bestuurlijke overleggen over het MIT 2007 was afgesproken<sup>15</sup> om tol mee te nemen in de planstudies, waardoor de projecten in de Kabinetsperiode Balkenende IV konden worden uitgevoerd.</p> <p>Daarnaast was besloten voor het traject A2 Maasbracht Geleen de versnellingsprijs in te voeren.</p>	<p>Voor versnellingsprijs- en tolprojecten zou gebruik gemaakt gaan worden van het kilometerprijsstelsel. Met het stoppen van het project ABvM is dit stelsel er dus ook niet voor versnellingsprijs- en tolprojecten.</p> <p>In het MIRT voorjaarsoverleg 2008<sup>16</sup> was gekozen voor een goedkopere benuttingsmaatregel voor de A2 Maasbracht Geleen. Hiermee maakte de A2 Maasbracht Geleen geen onderdeel meer uit van de scope.</p>

In de basisrapportage was opgenomen dat buiten de scope van versnellingsprijs en tol vielen: de planstudies, betaalpuntbesluiten en realisaties van de versnellings- en tolprojecten zelf (infrastructuur en beprijzingssysteem).

### 3.4 Mobiliteitsprojecten

In de basisrapportage was opgenomen dat het eindresultaat van de Mobiliteitsprojecten een uitgevoerd regionaal programma van projecten zou zijn dat:

- Tegemoet kwam aan het gevoel van urgentie rond de bereikbaarheid van de grote steden;
- Gericht was op gedrag en bewustwording van de mobiliteitskeuzes bij werkgevers en weggebruikers;
- Aanvullende diensten (Value Added Services) gerelateerd aan in-car-technologie stimuleerde.

Binnen de scope vielen in ieder geval de in de eerste kolom van onderstaande tabel opgenomen maatregelen, die binnen de convenanten van de regionale Taskforces Mobiliteit konden worden afgesproken. In de tweede kolom is de stand van zaken opgenomen na stopzetting van het project.

<sup>15</sup> Kamerstuk 30615, Nr. 8

<sup>16</sup> Kamerstuk 31200A, Nr. 85

Basisrapportage	Stand van zaken op moment van stopzetten van het project
<p>Projecten die prijsprikkels introduceren ter beperking van het gebruik van de auto in een netwerk of op een corridor. Prijsprikkels moesten de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en hun gedrag beïnvloeden. Dit soort maatregelen zou tevens (aanvullend) inzicht leveren in de invloed van prijsprikkels op het gedrag van weggebruikers.</p>	<p>In de brief van de vorige minister van VenW waarin hij aangaf welke consequenties hij verbond aan de controversieel-verklaring<sup>17</sup> stond dat de Mobiliteits-projecten ook zonder invoering van de kilometerprijs een zelfstandige rol hadden in het vergroten van de regionale bereikbaarheid. Deze projecten zijn daarom gecontinueerd.</p>
<p>Stimuleren van innovatieve Value Added Services (VAS)/Intelligent Transport Systems (ITS)-diensten (informatie, bijvoorbeeld up-to-date reistijdinformatie) die de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en leiden tot gedragsverandering. Dit soort maatregelen levert tevens (aanvullend) inzicht in de invloed van VAS/ITS-diensten op het gedrag van weggebruikers op.</p>	<p>In de praktijk komen beide in de basisrapportage genoemde maatregelen in projecten voor. Een overzicht van alle projecten op het moment van stopzetten van het project is opgenomen in Bijlage A.</p> <p>De mobiliteitsprojecten zijn per 1 november 2010 overgedragen binnen het ministerie van IenM als onderdeel van het programma Benutten.</p>

In de basisrapportage was opgenomen dat de technische tests die alleen op de techniek van de kilometerprijs waren gericht, buiten de scope van de mobiliteitsprojecten vielen.

### 3.5 Afbouwactiviteiten

Na de controversieel-verklaring is een afbouwplan opgesteld, zodat beheerst afgebouwd werd. De kern bestond uit een zodanige afbouw van capaciteit dat, conform het spoeddebat van 18 maart 2010, gewerkt kon worden aan het borgen van de opgedane kennis en ervaring. Het borgen heeft op twee manieren vorm gekregen. Enerzijds is een aantal producten afgerond tot documenten die voor de toekomst waarde kunnen hebben als tussenresultaat. Het betreft onder andere het programma van eisen, het certificerings- en aanbestedingsdossier en de plannen voor de inrichting van het publiek domein. Anderzijds zijn per projectonderdeel kennisborgingsdossiers opgesteld volgens een voorgeschreven werkwijze en format. Uit een interne kwaliteitstoets is gebleken dat de kennisborging voldoende adequaat is uitgevoerd om effectief gebruikt te kunnen worden indien daar behoefte aan zou zijn.

<sup>17</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 170

## 4 Uitgaven

### 4.1 Betalingen en verplichtingen

In 2006 is het project ABvM gestart. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit was budget gereserveerd om verplichtingen aan te kunnen gaan. De geraamde kosten bedroegen 167 mln euro bestaande uit de eigen organisatiekosten, de exploitatiekosten en de investeringskosten voor de Grote Praktijktest<sup>18</sup>. In onderstaande tabel zijn de sindsdien gedane uitgaven en de aangegane verplichtingen<sup>19</sup> voor de voorbereiding opgenomen die vielen binnen dit mandaat. De bedragen voor de jaren 2006 tot en met 2009 zijn eerder gerapporteerd in de reguliere voortgangsrapportages<sup>20</sup>.

(x € 1.000,-)	Aangegane Verplichtingen	Betalingen
2006	5.129	3.415
2007	14.209	7.468
2008	22.090	14.832
2009	80.358	42.726
2010	-17.394	33.659
<b>Totaal</b>	<b>104.392</b>	<b>102.100</b>

Het verschil tussen de aangegane verplichtingen en de betalingen betreft de afhandeling van enkele oude verplichtingen en werkzaamheden in 2011. Uiteindelijk zullen ze gelijk zijn.

De uitgaven zijn alle gedaan ten laste van het artikelonderdeel IF 17.04 (Infrastructuurfonds, Megaprojecten verkeer en vervoer, Anders Betalen voor Mobiliteit). De uitgaven hebben betrekking op de salariskosten van ambtelijk personeel, uitgaven voor inhuur en onderzoeksopdrachten aan externe bureaus.

### 4.2 Mobiliteitsprojecten

De mobiliteitsprojecten zijn na de controversieel-verklaring, conform de uitkomst van het spoeddebat van 18 maart 2010, gecontinueerd. Op 1 november is de verantwoordelijkheid voor de mobiliteitsprojecten overgegaan naar het programma Benutten (zie paragraaf 3.4).

Voor de mobiliteitsprojecten was 100 mln euro beschikbaar<sup>21</sup>. Afspraak was dat het Rijk tot maximaal 75% zou bijdragen aan de projecten, die onder verantwoordelijkheid van de regio worden uitgevoerd. Deze bijdrage is vastgelegd in zogenaamde uitvoeringsconvenanten. Vervolgens zijn bijdragen via de Brede Doeluitkering (BDU) overgemaakt aan de regio's.

<sup>18</sup> Exclusief Mobiliteitsprojecten

<sup>19</sup> Voorlopige cijfers 2010, vóór controle door de accountantsdienst

<sup>20</sup> Voortgangsrapportages 1, 2 en 4, Kamerstuk 31305, Nrs 78, 127 en 175

<sup>21</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 53

In onderstaande tabel is opgenomen voor welk bedrag het Rijk bijdraagt aan afgesloten convenanten, welk bedrag is overgeboekt naar de BDU en welk gedeelte daarvan per jaar daadwerkelijk is overgemaakt aan de regio's.

Mobiliteitsprojecten	Bedragen x € 1.000,-
Bijdrage Rijk vastgelegd in convenanten:	76.769
Hiervoor is overgeboekt naar de BDU:	63.542
Uit de BDU is overgeboekt naar de regio's in:	
2009	12.205
2010	16.697
2011	19.640
<b>Totaal overgemaakt aan de regio</b>	<b>48.542</b>

Bij de begroting 2011 is het artikelnummer IF 17.04 gekort voor een bedrag van 36,5 mln euro. Dit is het verschil tussen de 100 mln euro die beschikbaar was voor de mobiliteitsprojecten en het bedrag dat reeds was overgeboekt naar de BDU (63,5 mln euro). Voor 2012 resteert nog 15 mln euro in de BDU (63,5 minus 48,5 mln euro) voor de lopende mobiliteitsprojecten.

## 5 Projectraming en projectplanning

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de projectraming en de projectplanning toegelicht op het moment van stopzetten van het project ten opzichte de basisrapportage.

### 5.2 Projectraming

#### 5.2.1 Kostenraming

In het project is conform het Basis Beheersmodel Grote Projecten (BBGP) gewerkt met de Project Raming Infrastructuur systematiek (PRI). In deze systematiek wordt eerst een kostenraming (een zogenaamde deterministische kostenraming) gemaakt, zonder rekening te houden met onzekerheden ten aanzien van benodigde hoeveelheden materialen en mensen en zonder rekening te houden met schommelingen in het prijsniveau en risico's. Vervolgens wordt deze deterministische kostenraming 'doorgerekend' met meeneming van onzekerheden en risico's. Afhankelijk van de geëiste trefzekerheid kan dan de uitkomst gepresenteerd worden. In projecten (en ook bij ABvM) wordt in het algemeen uitgegaan van een kostenraming met een trefzekerheid van 50% (P50). In onderstaande tabel zijn de kostenraming met peildatum 30 november 2007 (basisrapportage) en de kostenraming met peildatum 31 december 2009 (vierde voortgangsrapportage) opgenomen.

Kostenraming (in € mln)	Inv.	Expl.	Totaal	Waarvan Onvoorzien	Aandeel Onvoorzien
<b>Basisrapportage pp2008</b>	3.350	2.450	<b>5.800</b>	1.230	21%
<b>VGR4 pp2009</b>	3.788	1.846	<b>5.634</b>	1.403	25%

In onderstaande tabel is voor een juiste weergave van het verschil de kostenraming van de vierde voortgangsrapportage naar het prijspeil van de basisrapportage (2008) gebracht.

Kostenraming (in € mln)	Inv.	Expl.	Totaal	Waarvan Onvoorzien	Aandeel Onvoorzien
<b>Basisrapportage pp2008</b>	3.350	2.450	<b>5.800</b>	1.230	21%
<b>VGR4 pp2008</b>	3.712	1.809	<b>5.521</b>	1.375	25%
<b>Vershil</b>	362	-641	<b>-279</b>	145	

Als gevolg van het stopzetten van het project zullen de geraamde kosten (behoudens de gemaakte voorbereidingskosten) niet gemaakt worden. In paragraaf 4.1 zijn de uitgaven aan voorbereidingen toegelicht. Deze uitgaven waren onderdeel van de kostenraming.

In de eerste voortgangsrapportage<sup>22</sup> is destijds opgenomen dat de stijging van de geraamde investeringskosten ten opzichte van de basisrapportage voor een belangrijk deel werd verklaard door een completer en beter uitgewerkt onzekerheids- en risicoprofiel. Verder is de stijging een saldo van negatieve en positieve bijstellingen van de kostenraming als gevolg van verdere detaillering van het kilometerprijsstelsel. Deze bijstellingen vallen binnen de bandbreedte van een kostenraming van een project in de uitwerkingsfase.

Als gevolg van het stopzetten van het project zal er geen sprake zijn van een exploitatiefase omdat het kilometersysteem niet operationeel wordt.

De daling van de geraamde exploitatiekosten ten opzichte van de basisrapportage wordt in hoofdzaak verklaard door twee oorzaken:

- In de eerste voortgangsrapportage is opgenomen dat in de kostenraming van de basisrapportage ten onrechte de vrijgestelde groepen (personenauto's ouder dan 25 jaar, brandweer, politie, legerauto's, taxi's, openbaar vervoer bussen, begrafenisauto's en (dieren)ambulances) waren meegenomen;
- In de derde voortgangsrapportage<sup>23</sup> is opgenomen dat de doorlooptijd van de uitrol ten opzichte van de basisrapportage teruggebracht was van vijf naar drie jaar. Hierdoor zouden de exploitatiekosten lager worden.

#### 5.2.2 5% Streefnorm

In het Kabinetbesluit van november 2007 was de politieke afspraak vastgelegd dat de systeem- en inrichtingskosten maximaal 5% van de inkomsten uit de kilometerprijs mochten bedragen. In de Kamerbrief 31305, nr. 146 van 28 juli 2009 is deze definitie uitgewerkt. In onderstaande tabel is, zoals ook in alle voortgangsrapportages, uitgegaan van die definitie.

Voor de dekking uit tarief is in de vierde voortgangsrapportage uitgegaan van het structurele tarief uit de memorie van toelichting op het Wetsvoorstel KMP (aangepast aan prijspeil 2009)<sup>24</sup>.

Exploitatiekosten in mln euro	Prijspeil raming	Raming incl. BTW	Dekking uit tarief (5%)	Dekkings percentage	
				incl. BTW	excl. BTW
Basisrapportage	2008	800	450	8,9%	7,5%
VGR4 zichtjaar 2020	2009	604	438	6,9%	5,8%

De daling van het dekkingspercentage wordt in hoofdzaak verklaard door een daling van de in 2020 geraamde exploitatiekosten<sup>25</sup>. Deze daling is in paragraaf 5.2.1 verklaard.

<sup>22</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 78

<sup>23</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 154

<sup>24</sup> Dit betreft de totale opbrengsten uit KMP basistarief, KMP spitstarief en KMP exploitatiekosten. Bij de basisrapportage is uitgegaan van 5% van een geschatte opbrengst van 9 miljard euro. Dat was gebaseerd op een optimistisch economisch groei scenario. In het Wetsvoorstel KMP is uitgegaan van de gemiddelde groei over de laatste 15 jaar.

<sup>25</sup> Het verschil in prijspeil maakt in dit geval niet uit omdat de kostenraming en de opbrengst hetzelfde prijspeil hebben. Correctie voor prijspeil van beide leidt tot eenzelfde percentage.

### 5.3 Projectplanning

In het project is conform het Basis Beheersmodel Grote Projecten (BBGP) gewerkt met de Project Planning Infrastructuur systematiek (PPI). In deze systematiek wordt eerst een planning (een zogenaamde deterministische planning) gemaakt zonder rekening te houden met onzekerheden ten aanzien van de duur van activiteiten en zonder rekening te houden met risico's. Vervolgens wordt deze deterministische planning 'doorgerekend' met meeneming van onzekerheden en risico's. Afhankelijk van de geëiste trefzekerheid kan dan de uitkomst gepresenteerd worden.

In de basisrapportage waren drie mijlpalen opgenomen voor de invoering van de kilometerprijs:

- De datum waarop gestart zou worden met de implementatie van de kilometerprijs voor vrachtauto's;
- De datum waarop gestart zou worden met de implementatie van de kilometerprijs voor de overige voertuigen;
- De datum waarop de implementatie gereed zou zijn (als alle voertuigen deel zouden nemen aan de kilometerprijs).

In onderstaande tabel zijn deze mijlpalen (en hun spreiding<sup>26</sup>) opgenomen voor de peildatum 30 november 2007 (basisrapportage) en op peildatum 31 december 2009 (vierde voortgangsrapportage).

Planning mijlpalen kilometerprijs				
	Deterministisch	Probabilistisch		
		P15	P50	P85
<b>Start implementatie vracht = Implementatiebesluit</b>				
Basis Rapportage	Jul 2011	Dec 2011	Mei 2012	Dec 2012
Inzicht VGR4	Sep 2012	Okt 2013	Apr 2014	Okt 2014
Verschil (mnd)	+14	+22	+23	+22
<b>Start implementatie overige voertuigen</b>				
Basis Rapportage	Jan 2012	Aug 2012	Jan 2013	Aug 2013
Inzicht VGR4	Mrt 2013	Feb 2014	Okt 2014	Feb 2015
Verschil (mnd)	+14	+18	+21	+18
<b>Implementatie gereed</b>				
Basis Rapportage	Dec 2016	Okt 2015	Jan 2017	Nov 2017
Inzicht VGR4	Feb 2016	Jan 2018	Dec 2018	Dec 2019
Verschil (mnd)	-10	+27	+23	+25

Leeswijzer tabel:

Zonder rekening te houden met onzekerheden en risico's was de planning in de vierde voortgangsrapportage (VGR) dat in september 2012 gestart zou worden met de implementatie van vracht. Rekening houdend met onzekerheden en risico's was er in de vierde VGR 85% zekerheid dat vóór oktober 2014 gestart zou zijn met de implementatie van vracht. Het verschil tussen beide data bestaat uit de onzekerheden en risico's.

<sup>26</sup> De P15, P50 en P85 betekenen dat voor betreffende mijlpaal geldt dat deze met 15%, 50% respectievelijk 85% zekerheid gerealiseerd wordt vóór de in de tabel opgenomen datum.

Het verschil van 14 maanden in de deterministische planning ten opzichte van de basisrapportage wordt verklaard door vier oorzaken. Voor de mijlpaal 'Implementatie gereed' geldt nog een vijfde oorzaak. Deze verschillen zijn eerder toegelicht in VGR2<sup>27</sup> en VGR3<sup>28</sup>. In onderstaande tabel wordt dit kort samengevat.

Bron	Oorzaak voor alle drie de mijlpalen	Gevolg in maanden
VGR 2	Mitigatie van het integratierisico door een onjuiste indeling in percelen door meer tijd te nemen voor uitwerken van de systeemarchitectuur.	+ 5
VGR2	Op advies van de Tenderboard mitigatie van het risico op verschillende eisen uit de consultatie (certificering) en de dialoog (aanbesteding).	+ 3
VGR3	Mitigatie van het risico van integratie en scopewijzigingen in de realisatiefase door het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst.	+ 3
VGR3	Opschorting van de dialoog als gevolg van het optreden van het risico op een kort geding in de aanbestedingsprocedure.	+ 3
<b>Totaal gevolg voor alle drie de mijlpalen</b>		<b>+ 14</b>
<b>Oorzaak alleen voor mijlpaal implementatie gereed</b>		
VGR3	Op advies van Procap is de planning doorgenomen op 'verborgen buffers'. De deterministische planning voor de uitrol is na analyse daarop bijgesteld.	- 24
<b>Totaal gevolg voor de mijlpaal implementatie gereed</b>		<b>- 10</b>

Het verschil van 18 - 27 maanden in de probabilistische planning kent drie belangrijke oorzaken:

- De verandering van 14 maanden in de deterministische planning leidde één op één tot dezelfde verandering in de probabilistische planning;
- Bij het Partieel Uitvoeringsbesluit<sup>29</sup> waren een aantal activiteiten parallel in de planning opgenomen om de mijlpaaldata uit de basis rapportage te handhaven. Hiermee was een hoger risicoprofiel ontstaan (zie ook VGR1<sup>30</sup>).
- Voor de mijlpaal implementatie gereed geldt dat de doorlooptijd van de uitrol met 24 maanden was verkort. Dat heeft geleid tot een toename van het risicoprofiel (zie hierboven bij verklaring deterministisch verschil).

<sup>27</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 127

<sup>28</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 154

<sup>29</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 52

<sup>30</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 78



## 6 Risico's

### 6.1 Inleiding

In paragraaf 6.2 wordt een toelichting gegeven op het proces van risicomanagement dat was ingericht. In paragraaf 6.3 wordt inhoudelijk ingegaan op het optreden van risico's totdat het project ABvM gestopt is.

### 6.2 Risicobeheersing

Vanaf de start van het project was een risicomanagementproces ingericht met de volgende doelen:

- Beheersen van risico's: door gestructureerd risico's en beheersmaatregelen te inventariseren, expliciet te maken en te bespreken konden risico's structureel worden beheerst, hoewel deze nooit voor 100% weg te nemen of te voorkomen zijn.
- Ondersteunen van besluitvorming: door het identificeren en benoemen van risico's van mogelijke besluitvormingsalternatieven en processtappen werd relevante informatie aangeleverd die een afgewogen en onderbouwde besluitvorming mogelijk maakte.
- Onderbouwen van raming en planning: door risico's te inventariseren die van invloed zijn op de raming of de planning van het project, werd inzicht verkregen in de haalbaarheid van de raming of de planning en werd inzicht verkregen in de bijzondere gebeurtenissen en onzekerheden die van grote invloed konden zijn op de raming of de planning.

Het risicomanagement was gebaseerd op de RISMAN<sup>31</sup> methode en de daarbij gehanteerde principes. Hiermee werd gewaarborgd dat systematisch, volledig en effectief risico's werden geïnventariseerd, beheerst en gemonitord. In een database werden alle risico's geregistreerd en werd bijgehouden welke status deze hadden. Met behulp van de risicodatabase konden periodiek actuele (detail) overzichten worden uitgedraaid, waarbij tevens een selectie plaatsvond op de verschillende risico-eigenschappen en status/voortgang van de beheersmaatregelen.

Voor het ontwerp van het systeem werd gebruik gemaakt van een tool voor de FMECA<sup>32</sup>. Deze tool werd gebruikt om systeemrisico's te kunnen vertalen in eisen aan het systeem om daarmee deze risico's te beheersen. Daar waar sprake was van een restrisico werd dit opgenomen in de risicodatabase.

Binnen de planning- en control cyclus werd standaard gerapporteerd op de ontwikkeling en beheersing van de risico's. Hierbij was de verantwoordelijkheid daar belegd waar het risico beïnvloedbaar en/of te beheersen was (zo laag mogelijk in de organisatie).

<sup>31</sup> Risicomanagement en risicoanalyse voor projecten

<sup>32</sup> Failure Mode and effect analyses

### 6.3 Opgetreden risico's

Het project is voor het definitief besluit tot realisatie van het kilometerprijsstelsel gestopt. De meeste risico's betroffen de realisatie- en exploitatiefase. Hierdoor waren veel van de geïnventariseerde risico's nog niet aan de orde. Daarnaast was er sprake van kennisonzekerheden (ten aanzien van bijvoorbeeld de prijs van het kastje en het aantal voertuigen).

In de derde voortgangsrapportage<sup>33</sup> is gemeld dat na de selectie van de deelnemers aan de aanbesteding een juridisch risico is opgetreden. Het betrof het risico van uitstel van de start van de dialoog, omdat afgewezen deelnemers een juridische procedure hadden gestart (namelijk drie kort gedingen) om hun afwijzing aan te vechten. Het gevolg hiervan was een uitstel met drie maanden (zie paragraaf 5.2). De hieraan verbonden kosten bedroegen drie maanden kosten van de projectorganisatie en de kosten van de juridische procedures.

In de basisrapportage<sup>34</sup> was het risico uitgesloten dat politieke besluitvorming meer tijd vergt dan in de planning was aangenomen, aangezien dit niet beïnvloedbaar was door de projectorganisatie. Het risico van maatschappelijke weerstand tegen de invoering van het stelsel op het moment dat er echte detailkeuzes worden gemaakt was wel opgenomen. Dit risico kon een gevolg hebben op de politieke besluitvorming. Na het openbaar worden van het Wetsvoorstel kilometerprijs, was de maatschappelijke discussie sterk toegenomen. Uit een ledenpeiling van de ANWB bleek dat de leden in meerderheid aangaven te willen betalen naar gebruik in plaats van het bezit van de auto. Ten aanzien van het spitstarief, het registratiesysteem en de overgangsfase hadden ANWB-leden moeite met de invoering van de kilometerprijs (zie ook VGR5<sup>35</sup>). Het risico van de maatschappelijke weers tand is deels opgetreden.

Door de projectorganisatie was een aantal beheersmaatregelen genomen om belangrijke risico's te mitigeren. Deze hadden met name planningsconsequenties (zie ook paragraaf 5.2). Het uitgangspunt was om te investeren in kwaliteit en zorgvuldigheid van de voorbereiding om problemen tijdens de realisatie- en de exploitatiefase te voorkomen.

Door het stopzetten van het project zijn er nu geen risico's en onzekerheden meer ten aanzien van het project.

<sup>33</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 154

<sup>34</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 34

<sup>35</sup> kamerstuk 31305, Nr. 182

## 7 Projectbeheersing

### 7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is toegelicht hoe het project is beheerst en beheerd (paragraaf 7.2 en 7.3) en hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd totdat het project gestopt is (7.4).

### 7.2 Beheersing

De projectbeheersing had ten doel om zeker te stellen dat de beheersing van het project in iedere fase en onder de specifieke projectomstandigheden toereikend plaatsvond overeenkomstig de Regeling Grote Projecten (RGP) en het Basismodel Beheersing Grote Projecten (BBGP). Het beheersmodel ABvM was conform deze kaders ingericht. Aan de hand van evaluaties, toetsen en audits werd de inrichting continu verbeterd en aangepast aan de (eventueel gewijzigde) omstandigheden.

Als onderdeel van de RGP beoordeelde de Departementale Auditdienst (DAD) de beheersing van het project. De DAD heeft bij alle vijf de voortgangsrapportages een DAD rapportage uitgebracht<sup>36</sup>. In de DAD rapportage bij de vijfde voortgangsrapportage was, naar aanleiding van de controversieel-verklaring, geen oordeel meer gegeven over het projectbeheer.

In DAD rapportages werd geconcludeerd dat de opzet van het projectbeheer in overeenstemming was met het door het ministerie vastgestelde beheersmodel (BBGP) en als toereikend kon worden beschouwd. Voor wat betreft bestaan en werking voldeed het projectbeheer nog niet geheel aan de daaraan te stellen eisen. Dit betrof met name de monitoring van risico's en de kwaliteit van de plannen op deelprojectniveau en de verantwoording daarvan. Voor beide aspecten liep een verbeteringsactie, zodat dit ten tijde van het te nemen Definitief Uitvoeringsbesluit op orde zou zijn.

### 7.3 Projectorganisatie

De minister van Verkeer en Waterstaat was opdrachtgever voor het project. De plaatsvervangend directeur-generaal Mobiliteit heeft tot 1 februari 2010 als gedelegeerd opdrachtgever gefunctioneerd. Vanaf 1 februari 2010 was het project een aparte hoofddirectie onder de secretaris generaal<sup>37</sup>. Per 15 maart 2010 is een hoofddirecteur a.i. aangesteld.

Voor de sturing binnen het project is gewerkt met een projectmanager Beleid en een projectmanager Uitvoering. De projectmanager Beleid was met name verantwoordelijk voor de wetgeving, de beleidsvoorbereiding en de afstemming met de Omgeving (zie onder). De projectmanager Uitvoering was met name verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het kilometerprijssysteem. De borging van de afstemming tussen beleid en uitvoering was op het hoogste niveau van groot belang.

<sup>36</sup> Kamerstukken 31305, Nrs 85, 136, 156, 177 en 186

<sup>37</sup> Opgenomen in het 'Organisatie- en mandaatbesluit VenW', gepubliceerd in Staatscourant Nr. 12981

Na het Partieel Uitvoeringsbeleid is de omvang van de organisatie sterk toegenomen. De Uitvoering is toen gesplitst in vier deelprojecten om de span of control hanteerbaar te houden. De deelprojecten vielen onder de verantwoordelijkheid van de projectmanager Uitvoering.

Voor de start van de dialoog met marktpartijen is de projectorganisatie verrijkt met relevante kennis op het gebied van informatietechnologie. Er zijn zogenaamde enterprise-architecten en een Chief Information Officer (CIO) aangesteld. Deze CIO was lid van het managementteam. Op dat moment ging ook de voorbereiding van de Uitrol starten. Hiervoor is een projectleider Uitrol aangesteld. De vier deelprojecten zijn onder leiding van een projectleider Uitvoering gebracht.

Omdat politiek en maatschappelijk draagvlak essentieel zijn, onderhield de projectorganisatie in diverse gremia contact met haar omgeving, zowel nationaal als internationaal, zowel met maatschappelijke partijen, bestuurlijke partijen als met het bedrijfsleven en andere ministeries.

In het Partieel Uitvoeringsbesluit<sup>38</sup> was opgenomen dat tot het Definitief Uitvoeringsbesluit een formatie benodigd was van 48 fte ambtenaren van DG Mobiliteit, 11 fte ambtenaren van overige ambtelijke onderdelen, 17 fte van publieke organisaties en 85 fte inhuur. Het betrof totaal ruim 160 fte. Deze totale capaciteit was op het moment dat het project controversieel werd verklaard ook aanwezig.

Bij de verdeling van de totale benodigde capaciteit over ambtelijke bezetting en inhuur was de gevraagde kennis en kunde van doorslaggevend belang. Deskundigen met (technische) kennis die vereist waren voor het project maar die na afloop niet herplaatst konden worden binnen de Rijksdienst werden in beginsel ingehuurd.

Vanaf het moment dat het project op 11 maart 2010 controversieel werd verklaard, is de organisatie stap voor stap afgebouwd. Hierbij is gestart met de externe inhuur. In de zomer was het grootste gedeelte van de inhuur afgebouwd. De afbouw van de ambtelijke formatie heeft vervolgens met name zijn beslag gekregen in het derde kwartaal van 2010.

<sup>38</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 52

## 8 Publiek private samenwerking

### 8.1 Organisatiemodel en exploitatie

Om te komen tot een keuze van een organisatiemodel was in 2007 een Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd<sup>39</sup>. In het Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB)<sup>40</sup> was besloten tot een model met private dienstverleners (Multiple Service Providers, MSP) in combinatie met een publieke inningsorganisatie en gecertificeerde voertuigapparatuur. Alleen dit model bood de garantie op een tijdige levering in combinatie met de kans om duurzame concurrentie tussen marktpartijen teweeg te brengen (zowel ten aanzien van de dienstverlening als de voertuigapparatuur). Het besluit was gebaseerd op een in 2008 uitgevoerde actualisatie van de PPC (deze was opgenomen als bijlage bij het PUB).

De variant die uitging van één contractpartij die door middel van een Design Build Finance and Maintenance (DBFM) aanbesteding het gehele kilometerprijsstelsel aanbiedt van registratie tot en met inning (het zogenaamde Single Service Provider-model) is destijds afgefallen. Uit de PPC bleek dat er gedurende het contract nauwelijks een prikkel zou bestaan om te innoveren en de dienstverlening op continue basis te verbeteren, of te komen tot prijsverlagingen tijdens de contractduur. Bij een nieuwe aanbesteding na afloop van het contract had de zittende partij dan kans gezien een (groot) voordeel ten opzichte van concurrenten in de markt op te bouwen. Het gevaar bestond dat met dit model een langdurige monopolist werd gecreëerd.

In het PUB was tevens opgenomen dat aanvullend onderzoek zou plaatsvinden naar de mogelijkheden voor het uitbesteden van inning inclusief dwanginvordering aan marktpartijen. In het najaar 2009 was het resultaat opgeleverd in de vorm van een PPC Addendum<sup>41</sup>. Conclusie was dat vanuit het oogpunt van belangen van de Staat, de kentekenhouder en de marktpartijen het zogenaamde 'Multiple Service Provider model end-to-end' een serieus te overwegen optie was. Ten behoeve van nadere politieke besluitvorming werden de condities waaronder dit model meerwaarde zou opleveren tijdens het certificeringstraject nader onderzocht.

Afhankelijk van de definitieve keuze voor het model hadden marktpartijen een grotere of minder grote rol in de exploitatie van het kilometerprijsstelsel. In alle gevallen bleef er ook een rol voor publieke partijen. Bijvoorbeeld op het gebied van handhaving.

Omdat het project voortijdig stopgezet is, zijn er geen operationele ervaringen van bovenstaande keuzes ten aanzien van het organisatiemodel en exploitatie.

<sup>39</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 2

<sup>40</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 52, Bijlage B

<sup>41</sup> Kamerstuk 31305, Nr. 84

## 8.2 Contracteringsstrategie

Voor de verwerving van de onderdelen van het totale stelsel (hoofdspoor en garantiespoor) was gekozen voor drie trajecten. Een deel werd via een traject van certificering gerealiseerd (bijvoorbeeld de inbouwstations), een deel werd via een traject van inbesteding bij publieke partijen gerealiseerd (bijvoorbeeld de performance monitoring door het Agentschap Telecom) en een deel werd aanbesteed op de markt (bijvoorbeeld de backoffice).

Voor het realiseren van de kilometerprijs dienden een aantal producten, processen, personen en diensten te worden gecertificeerd. Certificatie had als doel om de kwaliteit van de kilometerprijs te waarborgen los van welke leverancier de voertuigapparatuur leverde, welke garage de inbouw zou doen of welke dienstverlener de kilometerprijs ging leveren. Voor de totstandkoming van deze certificering was een consultatietraject met de markt opgezet.

Om optimaal gebruik te maken van marktwerking was de aanbesteding gesplitst in percelen waarop partijen kunnen inschrijven. De aanbesteding was gesplitst in twee fasen. In de eerste fase werden de zogenaamde tijd kritische percelen aanbesteed. Dit waren die percelen die als eerste nodig waren voor de uitvoering van het testtraject. De overige percelen zouden volgen nadat de tijd kritische percelen gegund waren.

Voor met name de tijd kritische percelen gold dat voor een goede werking van het systeem de integratie van groot belang was. Om de samenwerking te stimuleren tussen de opdrachtnemers onderling en de Staat was een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met onder meer een overlegstructuur en een bonusregeling. Hiermee zou de beheersing van de integratierisico's verbeterd worden.

Omdat het project voor afronding van de certificering en aanbesteding is stopgezet, zijn er geen ervaringen met de effecten van bovenstaande keuzen. De samenwerkingsovereenkomst die was bedoeld als mitigerende maatregel (zie paragraaf 5.3) is niet in werking getreden omdat de aanbesteding vóór gunning gestopt is.

Bijlage A Stand van zaken Mobiliteitsprojecten

In onderstaande tabel is de stand van zaken per 1 november 2010 opgenomen. Op die datum zijn de mobiliteitsprojecten overgedragen aan DGMO.

Regio	Soort project	Stand van zaken
<b>Metropoolregio Amsterdam</b>	Proef betaald rijden	Overleg over invulling proef liep bij stopzetten project
<b>Arnhem Nijmegen</b>	SLIM Prijzen Waalbrug Randon wegwerkzaamheden in Nijmegen, nummerbordherkenning	Afgerond september 2009 - mei 2010 6.600 deelnemers
	SLIM Prijzen RegioRing Op basis van kentekenherkenning en GPS	Gegund mei 2010 Gestart september 2010 Opschaling januari 2011
<b>Eindhoven Den Bosch</b>	Beprijzingsproef, GPS, koppeling met VAS	Gegund december 2009 Operationeel september 2010, 1.600 deelnemers
	VAS Subsidieproject Brabant Incar II	Start tweede helft 2011
<b>Haaglanden</b>	Spitsmijden 2a, A12 Gouda - Zoetermeer - Den Haag (800 deelnemers, ANPR en GPS)	Afgerond september 2008 tot juni 2009 circa 800 deelnemers
	Spitsmijden beprijzingsproef GPS en VAS	Gegund april 2010 Operationeel december 2010
<b>Rotterdam</b>	Beprijzingsproef, GPS, koppeling met VAS	Gegund juli 2009 Operationeel oktober 2009, looptijd t/m juli 2012 1.800 deelnemers
	Reistijdverwachting in Transport Management Systemen (VAS project)	2e fase gestart met competitie reistijdverwachting in november 2010, operationeel 2011
<b>Utrecht</b>	Filemijden A2 Utrecht West, nummerbordherkenning	Eerste inzet afgerond December 2009 - maart 2010, 4.000 deelnemers Tweede inzet eerste kwartaal 2011
	Utrecht Oost (GPS/VAS, 6000 7000 deelnemers)	Gunning december 2010 Operationeel eerste helft 2011
	Spitsmijden A12 (Galecopperbrug)	Start aanbesteding begin 2011 operationeel najaar 2011

## Bijlage B      Lijst van Documenten

Onderstaande documenten over Anders Betalen voor Mobiliteit zijn gedurende het project aan de Tweede Kamer gestuurd.

*Kamerstuk 31305, nr. 1, Brief minister met Kabinetsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 november 2007*

*Kamerstuk 31305, nr. 2, Brief minister bij aanbieding van 'Starten met de kilometerprijs' (inclusief bijlage), 17 december 2007*

*Kamerstuk 29535, nr. 10, Brief minister over lokale initiatieven ten aanzien van beprijzen, 20 december 2007*

*Kamerstuk 31305, nr. 27 Brief minister over de Europese dimensie van Anders Betalen voor Mobiliteit, 28 april 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 30 Brief minister bij aanbieding van over het rapport van het Centraal Planbureau, het Milieu Natuur Planbureau en het Ruimtelijk Planbureau, 16 mei 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 34 Brief minister bij aanbieding van de Basisrapportage (inclusief bijlage), 30 mei 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 35 Brief Staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten van Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008*

*Kamerstuk 31492, nr. 1 Brief Staatssecretaris van Financiën over de fiscale vergroening, 30 mei 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 51 Brief minister bij aanbieding van rapport 'Audit Anders Betalen voor Mobiliteit' (inclusief bijlage), 26 juni 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 52 Brief minister met het Partieel Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit en aanbieding van het Implementatieplan en de Publiek Private Comperator, 27 juni 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 53 Brief minister met beoogde aanpak en regeling voor mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit, 1 juli 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 54 Brief voorzitter van vaste commissie van Verkeer en Waterstaat bij aanbieding van het rapport van Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven van de Tweede Kamer der Staten Generaal (BOR) inzake analyse van de Basisrapportage (inclusief bijlage), 26 juni 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 55 Brief minister bij lijst van vragen en antwoorden over brief van 30 mei 2008 inzake de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 juni 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 53 Brief minister met beoogde aanpak en regeling voor mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit, 1 juli 2008*



*Kamerstuk 31305, nr. 65 Brief minister over basisrapportage, partieel uitvoeringsbesluit, Europese dimensie en mobiliteitsprojecten, 3 juli 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 72 Brief minister met stand van zaken Anders Betalen voor Mobiliteit, 5 september 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 76 Brief minister over onder andere de invulling van de certificering en het Implementatieplan kilometerprijssysteem, 30 september 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 78 Brief minister over eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (inclusief bijlage), 16 oktober 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 81 Mededeling over de terinzagelegging van de vertrouwelijke brief van de minister over Anders Betalen voor Mobiliteit, 24 oktober 2008*

*Kamervragen met antwoord 2008/2009, nr. 459, Vragen van het lid Van der Ham en antwoord van minister over scenario's voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs (aangangsel van de handelingen)*

*Kamerstuk 31305, nr. 84 Brief minister over de mogelijkheden van inning en dwanginvordering door private dienstverleners binnen het hoofdspoor (inclusief bijlage), 5 november 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 85 Brief minister inzake rapport van de Departementale Auditdienst betreffende eerste voortgangsrapportage (inclusief bijlage), 5 november 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 86 Brief minister over de gevolgen van de verplaatsing van het algemeen overleg dat op 6 november 2008 zou plaatsvinden, 5 november 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 88 Brief minister bij lijst van vragen en antwoorden over de eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 14 november 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 89 Brief minister met onder meer de antwoorden op de vragen over de Eerste Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 14 november 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 101 Brief minister over de onderzoeksvarianten voor de differentiatie van het basistarief, 22 december 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 102 Brief minister ter aanbieding van twee factsheets over Certificering en Aanbesteding (inclusief bijlagen), 18 december 2008*

*Kamerstuk 31305, nr. 125 Brief minister over uitstel beantwoording kamervragen over scenario's milieudifferentiatie, 23 februari 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 127 Brief minister over tweede voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (inclusief bijlage), 6 april 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 128, Brief minister met een reactie op aanvullende suggesties uit de Kamer voor onderzoek differentiatie basistarief, 6 april 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 135 Brief minister met schriftelijke antwoorden debat Anders Betalen voor Mobiliteit 8 april 2009, 21 april 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 136 Brief minister inzake aanbieding van rapport van de Departementale Auditdienst betreffende tweede voortgangsrapportage (inclusief bijlage), 24 april 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 137 Brief minister ter aanbieding van Procap rapport (inclusief bijlage), 24 april 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 138 Brief minister met antwoorden op vragen van de vaste Kamercommissie over de tweede voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 16 juni 2009;*

*Kamerstuk 31305, nr. 139 Brief minister met schriftelijke antwoorden debat Anders Betalen voor Mobiliteit, 23 juni 2009.*

*Kamerstuk 31305, Nr. 146 Brief minister over definitie 5% exploitatiekosten (incl. bijlage), 28 juli 2009;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 151 Brief minister over uitstel wetsvoorstel, 3 september 2009;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 153 Brief minister stand van zaken wetsvoorstel, 10 september 2009;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 154 Brief minister derde voortgangsrapportage (inclusief VGR), 29 september 2009;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 156 Brief minister inzake aanbieding rapport van de Departementale Accountantsdienst betreffende de derde voortgangsrapportage, 23 oktober 2009;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 157 Brief minister met beantwoording van schriftelijke vragen naar aanleiding van de VGR3, 23 oktober 2009;*

*Kamerstuk 32216, Nr 1 Koninklijke boodschap bij indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs, 13 november 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr 2 Voorstel van wet kilometerprijs, 13 november 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr 3 Memorie van toelichting wetsvoorstel kilometerprijs, 13 november 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr 4 Advies Raad van State en Nader rapport bij wetsvoorstel kilometerprijs, 13 november 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr 5 Brief minister bij indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs, 13 november 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr. 6 wetsvoorstel kilometerprijs: nota van verbetering, 9 december 2009*

*Kamerstuk 32216, Nr. 7 Brief minister over Kamerbehandeling Wet kilometerprijs en brief over prijsbeleid in planstudies, 12 februari 2010*

*Kamerstuk 32216, Nr. 8 Brief minister inzake verzoek Tweede Kamer om documenten bij de technische briefing over de Wet kilometerprijs, 12 februari 2010;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 170 Brief minister over consequenties verbonden aan het controversieel verklaren, 17 maart 2010;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 175 Brief minister inzake aanbieding vierde voortgangsrapportage (inclusief VGR), 16 april 2010;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 177 Brief minister inzake aanbieding rapport van de Departementale Accountantsdienst over de vierde voortgangsrapportage, 10 mei 2010.*

*Kamerstuk 31305, Nr. 182 Brief minister vijfde voortgangsrapportage (inclusief VGR), 4 oktober 2010;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 186 Brief minister inzake aanbieding rapport van de Departementale Accountantsdienst over de vijfde voortgangsrapportage, 14 oktober 2010;*

*Kamerstuk 31305, Nr. 189 Brief minister inzake stopzetten project Anders Betalen voor Mobiliteit, 24 november 2010;*

*Kamerstuk 32216, Nr. 9 Brief minister inzake intrekken voorstel van wet houdende regels voor het in rekening brengen van een gebruikersafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs), 8 februari 2011.*

## Bijlage C Lijst met afkortingen

a.i.	ad interim
ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
ANWB	Algemene Nederlandsche Wielrijders -Bond
BBGP	Basis Beheers model Grote Projecten
BDU	Brede Doeluitkering
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen
BTW	Bruto Toegevoegde Waarde
CIO	Chief Information Officer
DAD	Departementale Audit Dienst
DBFM	Design, Build, Finance and Maintenance
DGMO	Directoraat Generaal Mobiliteit
EETS	European Electronic Toll Service
Expl.	Exploitatie
FMECA	Failure mode and effect analyses
Fte	Fulltime-equivalent (aantal formatieplaatsen)
GPS	Global Positioning System
IenM	Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuurfonds
Inv.	Investering
ITS	Intelligent Transport Systems
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KMP	Kilometerbeprijzing
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
Mln	Miljoen
MSP	Multiple Service Provider
Pp	Prijspeil
PPC	Public Private Comparator
PPI	Project Planning Infrastructuur
PRI	Project Raming infrastructuur
PUB	Partieel Uitvoeringsbesluit
RISMAN	Risicomanagement en risicoanalyse voor projecten
RGP	Regeling Grote Projecten
VAS	Valued Added Services
VGR	Voortgangsrapportage
VenW	Verkeer en Waterstaat