

Vergaderjaar 2010–2011

30 563

Groot project «Anders betalen voor mobiliteit»

Nr. 4

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 30 563, nr. 3). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 mei 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

Kunt u uiteenzetten op basis van welke afwegingen u tot het besluit bent gekomen het project Anders Betalen voor Mobiliteit te beëindigen?

De motivering voor het beëindigen van het project Anders Betalen voor Mobiliteit kunt u teruglezen in het Regeerakkoord.

2

Welke lessen heeft u zelf getrokken uit het groot project Anders Betalen voor Mobiliteit?

Ik heb gezien dat het project groot en omvangrijk was. Zowel door de schaal, een landelijke uitrol, als door de hoogte van de om te zetten belastingen, als door de complexiteit van het project.

3

Welke lessen zijn er getrokken uit de communicatie richting automobilisten en weggebruikers bij de invoering van een nieuw betaalsysteem?

Bij de invoering van iedere omvangrijke systeemwijziging wringt het enerzijds tussen de informatiebehoefte van de individuele burger en anderzijds de informatie die aan hem of haar verstrekt kan worden. Zolang er nog geen besluiten zijn genomen en er geen wettelijke basis is, kan er alleen op hoofdlijnen en op basis van voornemens worden gecommuniceerd. Terwijl de burger precies wil weten wat het voor zijn of haar portemonnee betekent. Of voor zijn of haar privacy.

4

Zijn er, ondanks de vroegtijdige beëindiging van het project Anders Betalen voor Mobiliteit, nog nieuwe inzichten ontstaan op het gebied van publiekprivate samenwerking, zoals in het kader van de contracteringsstrategie? Zo ja, welke?

Kortheidshalve verwijs ik u naar kamerstuk 31 305, nr. 52 en de daarbij behorende bijlage, de Publiek Private Comparator, waarin de keuze voor het organisatie model is uitgewerkt. Daarbij gaat het zowel om het opzetten van een certificeringssysteem voor service providers vanwege blijvende concurrentie tussen marktpartijen als om de aanbestedingsstrategie ten behoeve van de terugvaloptie van een onder publieke regie functionerende dedicated backoffice. Aangezien het project is gestopt en de aanbesteding en het certificeringstraject nog niet waren afgerond heeft er geen evaluatie van dit deel van het project plaats kunnen vinden. De complexiteit heb ik u al eerder genoemd.

5

Zijn er ondanks de vroegtijdige beëindiging van het project Anders Betalen voor Mobiliteit nog nieuwe inzichten ontstaan als het gaat om de invulling van het principe «betalen voor gebruik»? Zo ja, welke?

Uit de enquête van de ANWB is gebleken dat de automobilist best bereid is om te betalen naar gebruik. Tweederde van de automobilisten steunden dit principe.

6

Steunt u het principe van «betalen voor gebruik»? Zo ja, op welke wijze wilt u hier invulling aan geven?

Ja, ik steun het principe van betalen voor gebruik. In het regeerakkoord is daar al een aanzet toe gegeven; dan gaat het over betalen voor het

gebruik van nieuwe wegen en prijsprikkels waar het bedrijfsleven ook een rol in heeft. Er lopen verschillende innovatieve initiatieven.

7

Kunt u duidelijk maken op welke wijze de expertise, die is opgedaan binnen het project Anders Betalen voor Mobiliteit, binnen uw ministerie wordt geborgd?

De expertise over de kilometerprijs is op verschillende manieren geborgd. Enerzijds in de archieven binnen mijn ministerie, maar ook via publicaties. De kennis zit ook bij de wetenschappelijke instituten en de wetenschappers zelf. En bij de belangenorganisaties, bureaus en andere overheden, die samen met mijn ambtenaren de onderzoeken hebben uitgevoerd. In die vorm is dus ook de kennis geborgd bij anderen. Tenslotte werken de ambtenaren voor het overgrote deel nog steeds binnen de IenM organisatie, op andere dossiers. Dus is ook die kennis in huis.

8

In hoeverre betekent het stopzetten van dit project daadwerkelijk het definitieve einde van het rekeningrijden in Nederland? Acht u het denkbaar dat het onder een andere politieke constellatie alsnog kan worden voortgezet?

Wat een ander kabinet onder een andere politieke constellatie doet, daar ga ik niet over.

9

In hoeverre is het wettelijk gezien mogelijk dat Nederland in Europees verband kilometerbeprijzing krijgt opgelegd.

Indien de Europese Unie met een richtlijn (of verordening) kilometerbeprijzing oplegt is Nederland gehouden de richtlijn te implementeren (dan wel de verordening uit te voeren). Op dit moment bestaat een dergelijke verplichting niet. De Europese Commissie heeft wel het voornemen geuit in het Witboek Transport 2011–2020, om een dergelijke heffing in te voeren. Het kabinet zal een verplichte heffing zeker niet steunen.

10

In hoeverre is het wettelijk gezien mogelijk dat in andere landen kilometerbeprijzing wordt ingevoerd, die ook geldt voor de Nederlandse automobilist.

Elk land heeft de bevoegdheid om op haar eigen grondgebied een vorm van beprijzen in te voeren, bijvoorbeeld tol. Deze heffing kan zowel op eigen burgers als ook op buitenlanders van toepassing worden verklaard. Wel gelden de algemene EU-regels: een dergelijke heffing mag geen beletsel zijn voor de interne EU-markt en ook niet discriminatoir van aard zijn.

11

Hoe verhoudt uw besluit om het project Anders Betalen voor Mobiliteit vroegtijdig te beëindigen zich tot het voornemen van de Belgische autoriteiten ter introductie van een vrachtheffing en de al bestaande tolheffing in Duitsland (de zogenaamde MAUT)?

Elke regering heeft de vrijheid haar eigen zienswijze uit te werken inzake de inrichting van het economisch bestel, binnen de randvoorwaarden van de Europese Unie. Het regeerakkoord, met daarin het besluit om de kilometerheffing te stoppen dateert van 14 oktober 2010. Het voornemen

van onze zuiderburen om kilometerheffing voor vracht in te voeren is van een maand later: 15 november 2010. België wist dus dat er in Nederland geen kilometerheffing zou worden ingevoerd. In Duitsland geldt voor vrachtverkeer al sinds 2005 tolheffing, de MAUT.

12

Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van een European Electronic Toll Service? Op welke wijze zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de ontwikkeling van deze European Electronic Toll Service?

Op 6 april jl. heeft de Europese Commissie haar concept rapport over voortgang van de European Electronic Toll Service (EETS) gepresenteerd aan het Comité Télépéage. De Commissie zal het definitieve rapport aan het Europese parlement aanbieden. De conclusie van de evaluatie is dat er geen aanleiding is de invoeringsdata bij te stellen. Dit betekent dat de invoerdata van de EETS onveranderd zijn: 8 oktober 2012 voor vrachtvoertuigen en 8 oktober 2014 voor overige motorvoertuigen. Nederland heeft uitwerking gegeven aan de EETS-beschikking van de Commissie voldaan door een nationaal elektronisch register van EETS gebieden te publiceren. Momenteel zijn er geen EETS gebieden in Nederland die onder de EETS richtlijn vallen. De EETS is in de uitvoeringsfase en er zijn geen verdere besluiten voorzien. Mochten er vanuit de Europese Commissie alsnog relevante mededelingen gedaan worden dan zal ik u daarover informeren.

13

Wat is de stand van zaken van het voornemen uit het regeerakkoord Vrijheid en Verantwoordelijkheid (Kamerstuk 32 417, nr. 15) om de mogelijkheid van accijnsverhoging te onderzoeken en te bespreken met de ons omringende landen?

Mijn collega de staatsecretaris van Financiën zal binnenkort zowel met de Duitsland als met België de mogelijkheden rond accijnzen en accijnsverhoging verkennen. In de zogenoemde autobrief die begin juni door Financiën aan uw kamer wordt gestuurd zal u hierover verder geïnformeerd worden.

14 en 15

Komt het bereiken van beleidsdoelen, onder meer met betrekking tot bereikbaarheid, reistijdwinst, klimaat, luchtkwaliteit, verkeersgeluid en verkeersveiligheid, onder druk te staan door de beëindiging van het project Anders Betalen voor Mobiliteit?

Kunt u uiteenzetten en feitelijk onderbouwen hoe de gestelde doelen, met betrekking tot bereikbaarheid, reistijdwinst, klimaat, luchtkwaliteit, verkeersgeluid en verkeersveiligheid uit het voorstel Anders Betalen voor Mobiliteit, nu worden bereikt?

Momenteel wordt de structuurvisie infrastructuur en ruimte uitgewerkt, waarin onder andere deze onderwerpen zullen worden geadresseerd

16

Welke financiële verplichtingen vloeien ook na beëindiging van het project Anders Betalen voor Mobiliteit voort uit dit project en welke bedragen zijn hiermee gemoeid? Kunt u deze bedragen gespecificeerd weergeven?

Aan de 18 deelnemers van de aanbesteding van de vijf tijdkritische percelen is een biedkostenvergoeding uitbetaald, overeenkomstig de aanbestedingsleidraad die in 2009 (bij de start van de aanbesteding) was vastgesteld. Het totaal betaalde bedrag van de biedkostenvergoeding bedraagt 2,15 miljoen en is in sommige gevallen een fractie van de

werkelijk gemaakte kosten die door de betreffende bedrijven is gedaan voor de voorbereiding van de aanbesteding. Als gevolg van het moment van beëindigen van het project (november 2010) is een deel van de biedkostenvergoeding betaald in het begrotingsjaar 2010 en een deel in het begrotingsjaar 2011.

17

Kunt u de Kamer informeren op het moment dat de allerlaatste financiële verplichting is nagekomen? Kunt u de Kamer dan tevens overzichtelijk informeren over eventuele afwijkingen ten aanzien van eerder genoemde financiële verplichtingen?

Nagenoeg alle verplichtingen die betrekking hadden op het project Anders Betalen voor Mobiliteit zijn afgewikkeld. Het gaat hierbij om betalingen aan partijen op grond van eerder geleverde prestaties en/of werkzaamheden. De werkzaamheden rond de afwikkeling van de financiële verplichtingen zijn eveneens beëindigd. De laatste nog lopende verplichting heeft betrekking op de omzetting van het projectarchief naar algemene archief van I&M. Daarmee is € 70 000 gemoeid.

18

Is de bijdrage van het Rijk, die conform de tabel Mobiliteitsprojecten op pagina 12 van de Eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 30 563, nr. 3) is vastgelegd in convenanten, juridisch bindend? Zo ja, waar blijkt dit uit? Zo nee, hoeveel en welke gelden kunnen teruggevorderd worden?

In 2008 is uw Kamer akkoord gegaan met de aanpak van de mobiliteitsprojecten en met een reservering van 100 mln op de begroting van VenW voor deze projecten. Conform deze brief zijn voor de projecten met regionale overheden afspraken gemaakt omtrent de specifieke aanpak van een project. Ook de wijzigingsvoorstellen, risicoverdeling en de financiering van het project (waarbij het rijk 75% betaalt en de regio 25%) zijn vastgelegd in uitvoeringsconvenanten. In de uitvoeringsconvenanten zijn de bestuurlijk vastgelegde afspraken ondertekend door Minister en regionale bestuurder. De convenanten zijn gepubliceerd in de Staatscourant

Er is hier derhalve sprake van een bestuurlijke verplichting ten aanzien van de betreffende projecten. Deze projecten zijn reeds aanbesteed en in uitvoering. De mobiliteitsprojecten zijn op geen enkel moment controversieel verklaard. Eenzijdige opzegging vanuit het rijk dan wel terugvordering van bedragen van lopende projecten is derhalve in principe niet mogelijk.

19

Kan bijlage A op pagina 23 van de Eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 30 563, nr. 3), met het overzicht van de stand van zaken van mobiliteitsprojecten, worden aangevuld met:

- *Een kolom waaruit blijkt wat de kosten zijn per project en welk deel daarvan door de regio is gefinancierd en welk deel door het Rijk?*
- *Een kolom waaruit blijkt dat dit geld (nog) teruggevorderd kan worden en of dit al gedaan is?*

Kunt u in de toelichting op deze tabel aangeven welk deel van het Rijksgeld door de desbetreffende regio nog niet daadwerkelijk is aangewend voor concrete projecten? Kunt u daarbij tot slot vermelden met welk specifiek doel deze gelden oorspronkelijk beschikbaar zijn gesteld?

Regio's	Totaal	Financiering regio (minimaal 25%)	Financiering Rijk (maximaal 75%)
Regio Amsterdam	PM		7 780 592 ^{1*}
Regio Rotterdam A15	12 171 183	3 066 756	9 104 427
Regio Rotterdam RITS	2 215 000	553 750	1 661 250
Regio Haaglanden SM 2A	1 559 000	1 239 000	420 000
Spitsmijden Haaglanden	5 350 000	675 000 (regio)	4 000 000
Regio Utrecht Utrecht-West	1 964 000	675 000 (werkgevers) 488 972	1 475 028
Regio Utrecht Utrecht-Oost	14 870 000	4 600 000	10 270 000
Regio Utrecht Galecopperbrug/A12	13 950 000	4 950 000	9 000 000
Regio Brabant Spitsmijden	9 364 120	2 341 030	7 023 090
Regio Brabant 2 ^e tender VAS	2 200 000	1 000 000	1 200 000
Regio Arnhem- Nijmegen	15 476 284	3 869 071	11 607 213
Totaal			63 541 600

¹ Aanbesteding van het project is momenteel opgeschort.

Bij de begroting 2011 is het artikelnummer IF 17.04 gekort voor een bedrag van 36,5 mln euro. Dit geld is bij het aantreden van het nieuwe kabinet teruggevloeid naar de algemene middelen. De 36,5 mln 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, zie vraag 19). Op dit moment is 48,5 mln euro reeds uitgegeven. De overige 15 mln is bestuurlijk verplicht (zie vraag 18) en overgeboekt naar de BDU kan daarom niet worden teruggevorderd. De projecten zijn reeds aanbesteed en in uitvoering.

20

Kunt u voorzien in een overzicht van niet bestede middelen voor het project Anders Betalen voor Mobiliteit? Kunt u voorzien in een overzicht waaruit blijkt welke bedragen waar op de rijksbegroting meerjarig waren geraamd en waar deze nu terecht zijn gekomen op de begroting?

In de ontwerp-begroting 2011 is in verband met het controversieel verklaren van de Wet kilometerprijs een pas op de plaats gemaakt, in afwachting van definitieve besluitvorming over het prijsbeleid door het nieuwe Kabinet. De financiële reeks ten behoeve van Anders Betalen voor Mobiliteit is hier budgettair op aangepast. De vrijvallende middelen zijn aangewend om de gevolgen van de besparing van 3,2 miljard door het Kabinet voor Infrastructuur en Milieu te verminderen, zoals het inzetten op efficiencyverbetering beheer en onderhoud infrastructuur. In de ontwerp-begroting 2011 van het Infrastructuurfonds (die op Prinsjesdag aan de Tweede kamer is aangeboden) is het beschikbare budget voor ABvM vastgesteld op 420 mln euro voor 2011 t/m 2015 en 300 mln euro per jaar daarna. Dit overeenkomstig het gestelde in de aanbestedingsbrief aan de Tweede Kamer bij de vijfde voortgangsrapportage ABvM. Ná indiening van de ontwerp-begroting 2011 aan de Tweede Kamer is bij Regeerakkoord besloten af te zien van invoering van de kilometerheffing en is het gereserveerde investeringsbedrag voor ABvM t/m 2020 ingezet als bezuinigingsmaatregel. Dit betekent dat t/m 2020 1 920 mln is ingezet voor taakstellingen uit het Regeerakkoord.

ARTIKEL 17 MEGAPROJECTEN VERKEER EN VERVOER

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
17 Megaprojecten verkeer en vervoer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stand ontwerpbegroting 2010	97.762	198.073	153.177	274.459	284.672	304.672
Amendementen						
1e suppletore wet 2010	107.075					
Nieuwe mutaties	-52.238	-198.073	-113.177	-234.459	-244.672	-4.672
Stand ontwerpbegroting 2011	152.599	0	40.000	40.000	40.000	300.000

Specificatie amendementen en nieuwe mutaties (x € 1000)						
Uitgaven	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1 Programmering ABvM	-35.541	-215.166	-98.177	-234.459	-244.672	-4.672
2 Naar BDU: mobiliteitsprojecten ABvM	-16.697	-19.640	-15.000			
3 ABvM: FES-uitkomst 2009		36.733				
Overige mutaties						
Totaal	-52.238	-198.073	-113.177	-234.459	-244.672	-4.672

21

Zijn er ook boetes en of afkoopsommen betaald om onder verplichtingen uit te komen?

Nee, er zijn geen boetes en/of afkoopsommen betaald. De contracten met de verschillende bureaus konden zonder problemen worden opgezegd. Er hebben geen betalingen plaatsgevonden naar aanleiding van claims wegens het voortijdig afbreken van contracten.

22

Kunt u voorzien in een overzicht van alle rapporten, beleidsprogramma's, ramingen en berekeningen waarin de kilometerbeprijzing was meegenomen, zoals de Nota Mobiliteit?

De kilometerprijs is in vele rapporten meegenomen, al dan niet in opdracht van de rijksoverheid. De rapporten, beleidsprogramma's en berekeningen waar de kilometerprijs expliciet in genoemd staat en relevant voor dit kabinet zijn:

Onderwerp	Naam	Dossier
Bereikbaarheid	Nota Mobiliteit MobiliteitsAanpak	29 644 Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit; 31 305 Mobiliteitsbeleid
Luchtkwaliteit	NSL	30 175, nr. 88 Besluit luchtkwaliteit 2005
Stikstofdepositie en Natura 2000	vPas	30 654 vPas
Klimaat	Schoon en Zuinig	31 209 Schoon en zuinig
Geluid	SWUNG	32 252 Modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

23

Kunt u aangeven voor deze rapporten, beleidsprogramma's, ramingen en berekeningen of deze cijfers zijn herberekend na het stopzetten van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Zo nee, om welke reden niet?

Nota Mobiliteit en Mobiliteitsaanpak: In het mobiliteitsbeleid is de kilometerprijs één van de instrumenten geweest om de bereikbaarheidsdoelstelling mee te behalen. De bereikbaarheidseffecten van de kilometerprijs zijn gebaseerd op de eerdere onderzoeken van het Platform Nouwen.

Met de komende structuurvisie zal de doelstelling op bereikbaarheid opnieuw worden verwoord.

NSL: De maatregel kilometerprijs was in het NSL (kabinetsbesluit) opgenomen, waarbij werd uitgegaan van een start in 2012. Inmiddels is in compensatie voorzien door middel van het stimuleren van Euro 6 personenauto's (BP 2010) en een stimuleringsmaatregel voor Euro VI vrachtauto's, waaraan momenteel wordt gewerkt. Het verlies aan ingeboekt milieueffect in 2015 voor de maatregel ABvM wordt voldoende gecompenseerd door bovenstaande stimuleringsregelingen.

vPAS: Voorlopige Programmatische aanpak vermindering stikstofdepositie. De kilometerprijs als maatregel was opgenomen conform de werkwijze zoals vermeld onder NSL. Bij vaststelling van de definitieve Programmatische aanpak vermindering stikstofdepositie (PAS) zal uitgegaan worden van de actuele gegevens.

Schoon en zuinig: Op basis van het laatst verschenen rapport (Verkeer en vervoer in de Referentieraming Energie en Emissies 2010–2020. Broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, PBL en ECN, december 2010) is de bijdrage van de kilometerprijs naar beneden toe bijgesteld vanwege de verwachte latere invoeringstermijnen. Dit rapport is een verdieping van het eerder verschenen rapport dat het PBL samen met het Energie Onderzoekcentrum Nederland in april 2010 uitbrachten. In de Referentieraming is de CO₂-emissiereductie van de kilometerprijs in 2020 berekend op circa 1,7 megaton. Invoering conform de latere planningsvarianten leidt ertoe dat dit effect, afhankelijk van de planningsvariant, 0,2 tot 0,6 megaton (in 2020) lager uitvalt (het volledige effect komt later).

SWUNG Rapporten over de invoering van de kilometerprijs gaven aan dat de afname van het aantal gereden kilometers op het hoofdwegennet (en het onderliggend weggennet) ook een beperkte afname van de geluidproductie tot gevolg zou hebben. Deze afname als gevolg van de kilometerprijs is niet meer aan de orde waardoor geluidproductieplafonds – afhankelijk van de locatie – mogelijk iets sneller worden bereikt en geluidbeperkende maatregelen wellicht wat eerder moeten worden overwogen dan in een situatie met kilometerprijs. De effecten voor geluid zijn beperkt en zijn in deze rapporten nooit in percentages uitgedrukt. Het niet invoeren van de kilometerprijs heeft geen invloed op de saneringsopgave omdat de systematiek van de geluidproductieplafonds het ontstaan van een nieuwe/aanvullende saneringsopgave voorkomt.

Verkeersveiligheid: Het invoeren van een kilometerheffing zou, afhankelijk van de gekozen variant, een besparing van 20 tot 40 verkeersdoden per jaar kunnen opleveren.

24

Wat waren de kosten van de eigen ambtelijke capaciteit en andere eigen uitgaven aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit?

De kosten van de eigen ambtelijke capaciteit bedragen over de periode 2006–2011 in totaal 8,9 mln.

25

Hoeveel heeft – alles bij elkaar opgeteld – het project Anders Betalen voor Mobiliteit gekost?

Tot en met 31 december 2010 waren de totale kosten van het project € 102 100 (x € 1000). Met het afhandelen van de laatste verplichtingen (biedkostenvergoeding en archiveringskosten zie vraag 16 en 17) komt het

project Anders betalen voor Mobiliteit uit op een totaalbedrag van € 102 865 (x € 1000). Dit is exclusief de uitgaven aan de mobiliteitsprojecten van € 63 541(x € 1000).

26

Zullen de mobiliteitsprojecten na 2012 worden voortgezet? Zo ja, met welk doel?

Het doel van de mobiliteitsprojecten is het verbeteren van de regionale bereikbaarheid en het bevorderen van het inzicht in het gedrag van de weggebruiker. Eerste metingen laten zien dat de lopende projecten daar in slagen.

Op korte termijn stuur ik uw Kamer een evaluatie van de mobiliteitsprojecten. In het kader van het programma Beter Benutten zal bekeken worden of en zo ja welke mobiliteitsprojecten na 2012 zullen worden voortgezet. Ook hierover wordt uw Kamer op korte termijn geïnformeerd.

27

Wat wordt precies bedoeld met de zin «Het risico van de maatschappelijke weerstand is deels opgetreden» op pagina 18 van de Eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 30 563, nr. 3)? In welke vooronderstelde situaties(s) zou geconcludeerd kunnen worden dat de maatschappelijke weerstand in zijn geheel optrad?

Er wordt gerefereerd aan de ledenpeiling van de ANWB, waaruit bleek dat de achterban moeite had met een aantal onderdelen van de kilometerprijs. Een ruime meerderheid van de geënquêteerden bleek het principe van betalen voor gebruik in plaats van voor bezit van de auto te steunen.

28

Gold dit risico op maatschappelijke weerstand alleen voor de betrokken maatschappelijke partijen of ook voor de samenleving als geheel?

Het risico gold voor de samenleving als geheel.

29

Welke maatregelen en/of scenario's waren voorbereid om dit risico op maatschappelijke weerstand te mitigeren? Welke daarvan zijn daadwerkelijk ingezet?

Dit was niet aan de orde aangezien kort hiervoor Anders Betalen voor Mobiliteit controversieel was verklaard. De uitslag van de ledenpeiling is 31 maart 2010 gepresenteerd. De controversieel verklaring vond plaats op 11 maart 2010.

30

Voor welke detailkeuzes bij de invoering van het systeem voor Anders Betalen voor Mobiliteit was maatschappelijke weerstand ingecalculleerd en welke maatregelen en/of scenario's waren voorbereid om dit risico te mitigeren?

De algemene beheersmaatregel was te investeren in kwaliteit, zorgvuldigheid en afstemming met maatschappelijke organisaties. Bij het ontwerp van het systeem is telkens is een afweging gemaakt tussen het kunnen bereiken van maatschappelijke doelen en de eventuele consequenties voor de maatschappelijke acceptatie. Deze afwegingen zijn terug te vinden in de Memorie van Toelichting bij de Wet Kilometerprijs.

31

Is dit risico op maatschappelijke weerstand ook meegenomen voor de periode vóór en na het maken van detailkeuzes? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, welke maatregelen en/of scenario's waren voorbereid om dit risico te mitigeren?

Bedoeld is het onderscheid tussen de periode voor en na het openbaar worden van het Wetsvoorstel Kilometerprijs. Hierna kon het risico zich voordoen, met bijbehorend effect op de planning. Ook hiervoor was de algemene beheersmaatregel de investering in kwaliteit zorgvuldigheid en afstemming met maatschappelijke organisaties.

32

Kunt u verklaren om welke reden grote overheidsprojecten, waarbij informatietechnologie een cruciale rol speelt (zoals het Elektronisch Patiënten Dossier, de introductie van open sources, en Anders Betalen voor Mobiliteit) dikwijls de eindstreep niet halen?

Het is de vraag of informatietechnologie de meest relevante factor is. In zijn algemeenheid geldt dat het lastig is politiek gevoelige projecten te implementeren als dit meerdere kabinetperiodes bestrijkt.