

Vergaderjaar 2009–2010

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 157**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 23 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 29 september 2009 inzake de Derde Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 154).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 oktober 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

*Kunt u aangeven of en wanneer de Maatschappelijke-Kosten-Batenanalyse, op basis waarvan gestart is met Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), geactualiseerd wordt?*

De Regeling Grote Projecten schrijft voor dat er een actualisering van een MKBA gemaakt moet worden als er sprake is van wezenlijk gewijzigde inzichten. Op dit moment is daarvan geen sprake.

2

*Klopt de veronderstelling dat naarmate er meer ervaring wordt opgedaan met de mobiliteitsprojecten, er meer duidelijk wordt over hoe ingewikkeld het kilometerprijsstelsel zal worden? Klopt de veronderstelling dat hieruit de nieuwe verdraging volgt?*

Met de mobiliteitsprojecten wordt gewerkt aan de bewustwording bij de burger en worden ervaringen opgedaan die gebruikt worden bij de ontwikkeling van het kilometerprijsstelsel. De mobiliteitsprojecten zijn eenvoudig van opzet en liggen niet op het kritieke pad.

3 en 4

*Kunt u aangeven wat de stand van zaken is ten aanzien van de door u aangekondigde pogingen om bepaalde onderdelen van ABvM nog te versnellen?*

*Kunt u de Kamer conform uw toezegging uit het algemeen overleg van 24 juni 2009 informeren over de versnellingsmogelijkheden voor de invoering van de kilometerprijs.*

Op basis van het Procap advies is de planning opnieuw bekeken. Dit heeft geleid tot een verkorting van de uitrol van vijf naar drie jaar. Mogelijkheden bieden de gesprekken die ik nu voer met de markt nog andere mogelijkheden voor versnelling.

5

*Kunt u uiteenzetten hoe het verkorten van de uitrolfase van 2 jaar wel effect heeft op de deterministische planning maar niet op de probabilistische planningen? Betekent dit dat de kans dat het advies van Procap daadwerkelijk tot resultaten leidt, minder dan de 15% van de meest optimistische probabilistische planning is?*

De opleverdata in de probabilistische planning vallen later omdat in deze planning de risico's zijn verwerkt. Dit geldt inderdaad ook voor het verschil tussen de P15 waarde en de deterministische waarde.

6

*Waarom hanteert u nog steeds een deterministische planning, terwijl het Procap u adviseerde enkel nog een probabilistische planning te hanteren?*

In dit verband wijs ik op een aantal ontwikkelingen. Ten eerste moet ik bij het Definitief Uitvoeringsbesluit (DUB) op grond van de vereisten van het Basismodel Beheersing Grote Projecten de planning laten herijken op basis van een second opinion. Ten tweede ga ik in de komende periode samenwerken met de markt die een dominante rol krijgt in de uitvoering van het project. De informatie uit de consultatie en dialoog wil ik betrekken bij de herijking van de projectplanning. Mede gelet op de discussie met uw Kamer lijkt het mij verstandig om deze overstap naar een probabilistische datum pas te maken bij het Definitief Uitvoeringsbesluit. Het heeft mijn voorkeur om dit gesprek in één keer met uw Kamer voeren.

7

*Kunt u aangeven welke risico's specifiek leiden tot een latere einddatum in de probabilistische planning?*

De risico's die leiden tot een latere einddatum in de probabilistische planning dan in de deterministische planning zijn opgenomen in paragraaf 4.5.2. van de derde voortgangsrapportage.

8 en 24

*Kunt u voor de verschillende probabilistische planningen (P15, P50 en P85) aangeven welke consequenties deze hebben voor opbouw van motorrijtuigenbelasting en de afbouw van BPM (de zgn. «vluchtheuvel»)? Kunt u hierbij specifiek ingaan en helder uiteenzetten welk effect de oplopende vertraging heeft op de opbouw van de MRB en de afbouw van de BPM?*

*Kunt u aangeven wat de consequenties zijn van de vertraging in de probabilistische planning voor de afbouw van de BPM? Deelt u de mening dat het logisch zou zijn om de BPM tot 2012 af te bouwen tot 75% (conform Belastingplan 2009) en dan te wachten met de verdere afbouw totdat de kilometerprijs voor personenwagens ook echt van start gaat?*

Volgens de planning komen start implementatie en start implementatie gereed overeen met de termijnen in het kabinetbesluit van 30 november 2007 (Kamerstuk 31 305, nr. 1) en passen binnen het afbouwregime zoals vastgelegd in de fiscale brief van 30 mei 2008 (Kamerstuk 31 305, nr. 35). Mocht het zo zijn dat de probabilistische planning leidend wordt, dan zal het afbouwschema van de BPM daarop aangepast worden.

9

*Kunt u inzichtelijk maken wat de financiële consequenties van de verschillende probabilistische planningen (P15, P50, P85) zijn voor de verschillende groepen autogebruikers? Kunt u hierbij illustreren wat de financiële consequenties zijn voor de groep die profiteert van een lage BPM op nieuwe auto's en de groep die een benedengemiddeld jaarkilometrage rijdt met een oudere auto en met een stijgende MRB te maken krijgt? Hoe verhouden deze groepen zich tot elkaar qua omvang en financiële consequenties?*

Omdat er een aselechte ingroei is, zijn er geen groepen automobilisten aan te wijzen die baat hebben bij een korte of lange ingroeiperiode. Op macro-niveau is de ingroei lastenneutraal.

10

*Kunt u aangeven wat u gaat doen om de risico's, die onvoldoende specifiek benoemd zijn, specifiek te maken? Om welke risico's gaat dit en hoe komt u tot een inschatting van een effect van 7 tot 10 maanden van deze risico's bij P50? Hoe groot is dit effect op het risicoprofiel bij P15 en P85?*

Voor kritische momenten in het project en kritische producten worden risicosessies belegd. In deze sessies worden specifieke risico's benoemd en beheersmaatregelen uitgewerkt.

Voorbeelden van onvoldoende specifiek benoemde risico's zijn:

- Gedurende het testen en valideren blijkt het systeem niet te voldoen aan eisen en verwachtingen.
- De technische complexiteit van onderdelen van het systeem wordt onderschat door betrokken partijen.

Er is een verschillenanalyse gemaakt van de probabilistische doorrekening met en zonder de niet specifiek benoemde risico's. Deze analyse laat een verschil van zeven tot tien maanden zien. Het effect op de P15 en P85

bij de start implementatie vracht komt in grote lijnen overeen met het effect bij P50.

11

- a. *Kunt u schematisch aangeven wat de wijzigingen zijn in de onvoorzien en voorziene risico's t.o.v. de waarden die gebruikt zijn in de tweede voortgangsrapportage op basis van het overzicht in de tweede tabel op blz 16?*
- b. *Kunt u deze cijfers zowel voor P15 als voor P50 en P85 aangeven?*
- c. *Kunt u deze cijfers op zodanige wijze presenteren dat ook een koppeling kan worden gelegd met de wijzigingen in de tabel op blz 18?*

In onderstaande tabel zijn de wijzigingen in de voorziene risico's zichtbaar gemaakt. In de verslagperiode van de tweede voortgangsrapportage werd nog niet gewerkt met een risicoreservering voor onvoorzien risico's. De tabel maakt in maanden zichtbaar welk risicoprofiel bij een bepaalde P-waarde berekend is met de Monte Carlo simulatie.

Voorbeeld:

De P15 in de tweede voortgangsrapportage voor start implementatie vracht was maart 2013. Het verschil met de deterministische datum is twaalf maanden. Dat was het risicoprofiel van voorziene risico's (er was toen nog geen risicovoorziening onvoorzien).

De P15 in de derde voortgangsrapportage voor start implementatie vracht is oktober 2013. Het verschil met de deterministische datum is dertien maanden. Dat verschil bestaat voor vijf maanden uit voorziene risico's en voor acht maanden uit een risicoreservering onvoorzien.

N.B. Het risicoprofiel neemt toe naarmate de mijlpaal later in de tijd ligt, omdat de mijlpalen op het kritieke pad liggen. Een risico dat gekoppeld is aan start implementatie vracht en optreedt, beïnvloedt dus ook bijvoorbeeld de mijlpaal implementatie gereed. Dat is terug te zien in het risicoprofiel: bij de laatste mijlpaal komen alle risico's op het kritieke pad terug in het aantal opgenomen maanden.

Planning mijlpalen				
Risico in mnd	(1)	(2)		
	Deterministisch	Probabilistisch		
		P15	P50	P85
<b>Start implementatie vracht = Implementatiebesluit</b>				
<b>Inzicht VGR2</b>	<b>Mrt 2012</b>	<b>Mrt 2013</b>	<b>Okt 2013</b>	<b>Mei 2014</b>
Risico voorzien	0	12	19	26
Risico onvoorzien	0	0	0	0
<b>Inzicht VGR3</b>	<b>Sep 2012</b>	<b>Okt 2013</b>	<b>Apr 2014</b>	<b>Okt 2014</b>
Risico voorzien	0	5	11	17
Risico onvoorzien	0	8	8	8
Totaal	0	13	19	25
<b>Start implementatie overige voertuigen</b>				
<b>Inzicht VGR2</b>	<b>Sep 2012</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>Jul 2014</b>	<b>Mrt 2015</b>
Risico voorzien	0	14	22	30
Risico onvoorzien	0	0	0	0
<b>Inzicht VGR3</b>	<b>Mrt 2013</b>	<b>Feb 2014</b>	<b>Okt 2014</b>	<b>Feb 2015</b>
Risico voorzien	0	3	11	15
Risico onvoorzien	0	8	8	8
Totaal	0	11	19	23
<b>Implementatie gereed</b>				
<b>Inzicht VGR2</b>	<b>Aug 2017</b>	<b>Mei 2017</b>	<b>Jul 2018</b>	<b>Aug 2019</b>
Risico voorzien	0	-3	11	24
Risico onvoorzien	0	0	0	0
<b>Inzicht VGR3</b>	<b>Feb 2016</b>	<b>Jan 2018</b>	<b>Dec 2018</b>	<b>Dec 2019</b>
Risico voorzien	0	8	19	31
Risico onvoorzien	0	15	15	15
Totaal	0	23	34	46

12

*Wanneer zal de Kamer uw wetsvoorstel kilometerprijs daadwerkelijk ontvangen?*

Ik leg thans de laatste hand aan de verwerking van het advies van de Raad van State, dat ik op 24 september ontvangen heb. Na besluitvorming in de Ministerraad zal het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk worden ingediend.

13

*Op welke datum verwacht u uiterlijk het Definitief Uitvoeringsbesluit (DUB) te kunnen nemen?*

Besluitvorming over het Definitief Uitvoeringsbesluit door uw Kamer staat in de planning in derde voortgangsrapportage op juni 2010 (tabel pagina 18).

14, 44 en 46

*Kunt u precies uiteenzetten waarom u niet nu al, maar pas na het DUB in staat zou zijn te onderbouwen welke «gaten» er ontstaan door het uitstel van ABvM in de doelstellingen voor klimaat, geluid en lucht, zoals vastgelegd in ondermeer Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en Schoon en Zuinig? Kunt u garanderen dat deze gegevens bij de evaluatie van deze programma's in het voorjaar beschikbaar zijn?*

Kunt u aangeven hoeveel CO<sub>2</sub> reductie de kilometerprijs in de nieuwe planning op zal leveren? Hoe verhoudt deze reductie zich tot de prognoses die niet uitgingen van vertraging?

Deelt u de mening dat nu de invoering van de kilometerprijs wordt verschoven, de klimaat-, lucht- en geluidsdoelen niet zullen worden gehaald? Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat de betreffende doelen in 2020 toch worden gehaald?

Bij verzending van het Definitief Uitvoeringsbesluit (DUB) aan uw Kamer neem ik ook een besluit over de definitieve planning. Deze planning is leidend voor de berekening van het eventuele tekort aan reductie van CO<sub>2</sub> ten opzichte van de prognoses zoals opgenomen in het programma Schoon en Zuinig. Dit geldt ook voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Indien er sprake blijkt van een tekort, kom ik zo spoedig mogelijk met compenserende maatregelen om alsnog te voldoen aan de gestelde doelen.

15

*Kunt u een overzicht geven van de landen in Europa die momenteel al een kilometerprijs of een soortgelijk systeem hebben ingevoerd? Kunt u aangeven welke landen in Europa een kilometerprijs of een soortgelijk systeem binnenkort zullen gaan invoeren?*

Zwitserland is in 2001 gestart met overal een kilometerheffing voor vrachtverkeer (boven 3,5 ton). Oostenrijk heeft in 2004 een kilometerheffing voor vrachtverkeer (boven 3,5 ton) op alle 2 000 km snelwegen ingevoerd. Duitsland heeft in 2005 een kilometerprijsstelsel op basis van GPS ingevoerd op alle 12 000 km snelwegen voor vrachtwagens boven 12 ton. Tsjechië heeft in 2007 een kilometerprijs ingevoerd voor alle vrachtwagens (boven 12 ton) op 1000 kilometersnelweg.

Het Verenigd Koninkrijk heeft sinds 2003 in Londen een operationeel systeem voor een verblijfsheffing. Zweden heeft in september 2006 definitief een verblijfsheffing ingevoerd in Stockholm. Voor alle duidelijkheid: dit zijn geen systemen van heffing per kilometer.

Slowakije gaat een kilometerprijs voor vrachtverkeer (boven 3,5 ton) invoeren op basis van een GPS systeem. De kilometerprijs zal geheven

worden op een netwerk van 2400 kilometer. Frankrijk wil een kilometerprijs invoeren voor vrachtwagens (boven 3,5 ton) op 12 500 kilometer nationale wegen (buiten de tolwegen) en voor 3500 kilometer lokale wegen. De Vlaamse regering heeft de intentie uitgesproken om een slimme kilometerprijs voor vrachtverkeer in te voeren. De Deense regering heeft de politieke ambitie om een vergelijkbaar systeem als ABvM in te voeren voor alle wegen en alle voertuigen, te beginnen met vrachtwagens.

16

*Kunt u aangeven wanneer u het vervolg verwacht van het Memorandum of Understanding over beprijzing van automobilititeit in Beneluxverband?*

Inmiddels zijn de verkiezingen in Luxemburg en de Belgische gewesten achter de rug. Het Beneluxsecretariaat heeft toegezegd mij binnenkort te informeren over het vervolg van het Memorandum of Understanding.

17

*Kunt u aangeven wat de mening van de International Advisory Board (IAB) is over het Nederlandse systeem? Kunt u aangeven of de IAB het Nederlandse systeem als «simpel» bestempelt?*

De IAB adviseert ABvM op basis van lessen geleerd in andere Europese landen die ervaring hebben met de invoering van een kilometerprijs-systeem. Vanuit die optiek adviseert de IAB in het algemeen aan ABvM om het systeem zo simpel mogelijk te houden. De IAB vindt dat er goede argumenten zijn voor de keuzes die in Nederland zijn gemaakt voor de uitwerking van het systeem.

18

*Kunt u aangeven wat de kosten waren van uw bezoek aan «Transport for London»? Wat heeft u hierbij geleerd over communicatie- en omgevingsbeleid? Kunt u aangeven of u naar aanleiding van dit bezoek nu iets anders zult aanpakken, en zo ja, wat?*

Drie vertegenwoordigers van de projectdirectie ABvM zijn een dag op bezoek geweest bij Transport for London om te leren van hun communicatie en omgevingsbeleid bij de invoering van de congestieheffing in Londen. De kosten bestonden uit drie economy class tickets Rotterdam-Londen en een nacht verblijf in een middenklasse hotel. Specifieke leerpunten waren: de planning en opbouw van de communicatie rondom de invoering van een prijssysteem, de wijze van presentatie (welke boodschappen zijn belangrijk en welke niet) en de mogelijkheden voor het beleggen van verantwoordelijkheden voor communicatie. De nieuwe inzichten worden verwerkt in de communicatiestrategie.

19

*Kunt u de Kamer de meest recente planning sturen met de belangrijkste mijlpalen voor de certificering en aanbesteding voor het hoofdspoor en het garantiespoor? Bent u van plan om deze twee sporen gedurende het gehele traject te hanteren?*

In de planning zijn de belangrijkste mijlpalen voor het hoofdspoor:

Consultatiegesprekken	oktober 2009–mei 2010
Opstellen eisen	mei 2010–augustus 2010
Vastleggen van standaarden	augustus 2010–februari 2011
Inrichting en uitrol certificeringsproces	februari 2011–juni 2012

In de planning zijn de belangrijkste mijlpalen voor het garantiespoor:

Dialog	september 2009–januari 2010
Gunning perceel 2–5	augustus 2010
Gunning perceel 1	maart 2011
GPT	november 2011–september 2012
Implementatie	september 2012–februari 2016

Ik heb beide sporen opgenomen om te komen tot een succesvolle implementatie van het project. Als het hoofdspoor een succes wordt, zal ik het garantiespoor afschalen. Zoals u weet, is dat mijn koers voor het project.

20

*Wat zijn de kosten geweest van de drie kort gedingen die plaats hebben gevonden? Kunt u aangeven welke organisaties deze kort gedingen hadden aangespannen?*

De kosten van de kort gedingen bestaan uit kosten voor de procesvertegenwoordiging door de Landadvocaat. Deze bedragen tot op heden circa 220 000 euro. Daarnaast is er tijd besteed door de ambtelijke organisatie voor de afhandeling van de juridische procedures.

De kort gedingen zijn aangespannen door Sagem en de combinaties Peek/Qfree en Siemens/Getronics.

21

*Kunt u aangeven welke 18 marktpartijen met de dialoog in het kader van de aanbesteding meedoen?*

In onderstaande tabel staan de deelnemers die participeren in alfabetische volgorde (een marktpartij die in drie percelen deelneemt geldt als drie deelnemers).

Deelnemer	Combinatie met/van	Aantal percelen
Accenture		Eén
Alcatel-Lucent Nederland B.V.		Eén
Bosch	FELA Management AG	Eén
Cap Gemini		Eén
MACOM	Clifford Electronics Benelux B.V. Meta Systems S.p.A. OCTO Telematics Italia s.r.l. Autostrade Per L'Italis S.p.A. Magnetis Marelli Sistemi Elettronica S.p.A. Affiliated Computer Services Inc ARS Traffic & Transport Technology B.V. Delphi Delco GmbH	Drie
EFKON AG		Eén
Hewlett Packard Nederland B.V.		Eén
IBM		Twee
Kapsch		Twee
NXP Semiconductors Netherlands B.V.		Eén
Q-Free ASA		Eén
Siemens		Eén
TNO-TRL-TRG	TNO TRL Limited	
T-Systems Nederland B.V.	TüV Rheindland Inter Traffic GmbH Continental Automotive GmbH	Eén Eén

22

*Kunt u aangeven of er een reden is om aan te nemen dat de marktpartijen dit project niet zouden kunnen realiseren?*

Ik heb geen indicatie dat de desbetreffende partijen niet in staat zouden zijn de gevraagde diensten en producten te leveren.

23

*Bent u bekend met het onderzoek van CE<sup>1</sup> waaruit blijkt dat de 100% afbouw van de BPM 0,4 Mton CO<sub>2</sub> reductie in 2010 oplevert, terwijl 25% afbouw van de BPM 1,1 Mton CO<sub>2</sub> reductie oplevert? Ziet u in de nieuwe vertraging van ABvM aanleiding om de verdere afbouw van de BPM, die nu gepland is vanaf 2012, pas op het moment te laten starten dat de kilometerprijs ook daadwerkelijk wordt ingevoerd, dus vanaf 2015?*

Ik ben bekend met dit onderzoek. De studie gaat sec over de effecten van de ombouw van de BPM naar CO<sub>2</sub> in 2020 als gevolg van de vormgeving van het BPM-systeem en *niet* over de ombouw van de BPM naar de kilometerprijs. Voor uw vraag naar de BPM verwijs ik u naar het antwoord op de vragen 8 en 24.

25

*Bent u van mening dat het draagvlak bij het maatschappelijk middenveld onveranderd is ten opzichte van een jaar geleden? Welke effecten hebben het uitstel als ook de berichtgeving rondom de CO<sub>2</sub> heffing op het draagvlak van de betrokkenen gehad?*

Uit contacten met de klankbordgroep en de procesgroep is niet gebleken dat het maatschappelijk draagvlak is afgenomen.

26

*Wanneer wordt duidelijk welke tarieven en andere kosten de automobilist moet gaan betalen?*

Bij de indiening van het wetsvoorstel wordt duidelijk welke tarieven en andere kosten de automobilist moet gaan betalen.

27

*Hoeveel unieke bezoekers heeft de website [www.andersbetalenvoormobiliteit.nl](http://www.andersbetalenvoormobiliteit.nl)? Voor welke doelgroep is de website [www.andersbetalenvoormobiliteit.nl](http://www.andersbetalenvoormobiliteit.nl) opgericht? Hoeveel procent van deze doelgroep heeft de website bezocht? Bent u van mening dat deze site goed bekend is bij het publiek?*

Nog voordat enige campagne is gestart heeft de website [www.andersbetalenvoormobiliteit.nl](http://www.andersbetalenvoormobiliteit.nl) sinds deze zomer circa 5500 unieke bezoekers gehad. Doelgroep is het brede publiek, maar ook voor specialisten is informatie terug te vinden. Op het moment dat de wet openbaar wordt gemaakt, zal er communicatie richting burgers plaatsvinden. Bij de communicatiestrategie rond publicatie van de wet zal breed verwezen worden naar de website. Deze vormt dan de kernbron voor de informatievoorziening en zal daarmee veel meer bekendheid krijgen.

28

*Waarom kunt u pas in 2010 onderzoek doen naar criteria voor het spits-tarief?*

Het onderzoek naar de criteria vindt op dit moment in samenwerking met decentrale overheden plaats en zal in de loop van 2010 worden afgerond.

29

*Kunt u aangeven wat u bedoelt wanneer u zegt dat de vormgeving van het spits-tarief (slechts) op hoofdlijnen wordt opgenomen in het wetsvoorstel? Deelt u de mening dat de Kamer niet adequaat kan oordelen over dit wetsvoorstel als ten tijde van de indiening de Kamer niet kan beschikken over alle relevante informatie?*

<sup>1</sup> Onderzoek «Stimulering zuinige auto's via de BPM» van CE Delft, mei 2009.



Net als voor een aantal andere onderwerpen worden de essentialia in de wet zelf geregeld en wordt de uitwerking daarvan gedelegeerd naar lagere regelgeving. In de wet zal worden verankerd de mogelijkheid om een spitstarief in te stellen, de gevallen waarin dat mogelijk is en de procedure waarlangs dat instellen plaatsheeft. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wordt dit uitvoerig toegelicht. Ik ben van mening dat u daarmee bij de indiening van het wetsvoorstel beschikt over de essentialia en daarmee de relevante informatie hebt voor de behandeling ervan.

30

*Kunt u aangeven wanneer u verwacht met de algemene maatregel van bestuur te komen waarin locaties, waar het spitstarief gaat gelden, worden gespecificeerd?*

Ik zal voordat alle auto's deelnemen aan het kilometerprijsstelsel, komen met de algemene maatregel van bestuur waarin de spitslocaties zijn vastgelegd. Dit geldt niet voor de metropoolregio Amsterdam, waarmee aparte afspraken zijn gemaakt.

31

*Deelt u de veronderstelling dat het hele project ABvM mede volgt uit het feit dat er sprake is van hardnekkige files? Waarom kunt u dan niet nu al aangeven op welke locaties het spitstarief gaat gelden?*

Naast bouwen en benutten is ABvM inderdaad ook een middel om de files aan te pakken. Het spitstarief zal pas ingaan op het moment dat de uitrol van de kilometerprijs is afgerond. Het filebeeld van dat moment, dat de basis vormt voor de inrichting van het spitstarief, wijkt naar alle waarschijnlijkheid af van het filebeeld van vandaag.

32

*Kunt u aangeven hoe de spitsheffing doorwerkt in het MIRT-projectenboek?*

Zoals ik u al eerder bericht heb, zend ik u een separate brief over de relatie tussen de kilometerprijs en het MIRT.

33 en 38

*Kunt u aangeven of de resultaten van de mobiliteitsprojecten inzicht geven in de mate waarin prijsprikkels effect hebben op het verplichten van de filedruk? Geven deze ook inzicht in de prijsstelling die nodig is om het gewenste effect te realiseren? Hoe gaat u de resultaten van deze mobiliteitsprojecten toepassen in het eindbeeld?*

*Kunt u aangeven of de gerealiseerde mobiliteitsprojecten voldoende inzicht bieden in de mogelijke effecten op de filedruk? In hoeverre zijn deze effecten door te vertalen naar landelijke effecten verbonden aan de kilometerprijs?*

De eerste uitkomsten van de mobiliteitsprojecten ondersteunen de aannames dat financiële prikkels werken en dat een groot aantal mensen een alternatief heeft voor het rijden met de eigen auto in de spits. De effecten van de mobiliteitsprojecten ABvM zijn niet één op één door te vertalen naar de werking van de kilometerprijs, omdat bij de mobiliteitsprojecten gewerkt wordt met vrijwilligers en omdat deze projecten voornamelijk positieve prijsprikkels bevatten.

De ervaringen van de mobiliteitsprojecten worden gedeeld en meegenomen bij het verder uitwerken van de kilometerprijs. Ook kunnen private partijen hun ervaringen meenemen in het hoofdspoor en het garantiespoor.

34

*Is er ooit een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse uitgevoerd op de mobiliteitsprojecten?*

Nee, er is geen Maatschappelijke Kosten Baten analyse uitgevoerd op de mobiliteitsprojecten. Wel is in het kader van Spitsmijden 2a een indicatie gegeven van welvaartsaspecten.

35

*Bent u bereid om in aanloop naar de officiële kilometerprijs, het project in Amsterdam, waarbij binnenkort 20 000 auto's rond met een OBE (het kastje) gaan rijden, op te schalen naar andere regio's waar veel congestie is? Deelt u de mening dat er nog veel meer auto's met een dergelijke OBE zouden kunnen rijden?*

Ik verwacht dat in 2010 circa 25 000–30 000 automobilisten aan de diverse mobiliteitsprojecten meedoen. Zie vraag 39 voor de deelname per regio. De resultaten van de projecten zal ik evalueren. Op basis daarvan zal ik vervolgens beslissen of het wenselijk is dat nog meer auto's met moderne OBE's kunnen worden uitgerust.

36

*Ziet u mogelijkheden om rond de grote steden en andere fileknooppunten in het land te starten met spitsheffingsprojecten?*

Nee, de basisheffing is immers een essentieel onderdeel van de beprijzing.

37

*Kunt u aangeven wanneer u de Kamer zult informeren over de resultaten van de mobiliteitsprojecten? Kunt u in uw reactie hierop ook reageren op de artikelen «Rijken mijden spits eerder<sup>1</sup> en Bedrijven doen nog te weinig aan spitsmijden»<sup>2</sup>.*

Het eerste monitoring- en evaluatie rapport van de mobiliteitsprojecten ABvM ontvangt u eind maart 2010, tegelijkertijd met de vierde voortgangsrapportage.

Als reactie op de twee artikelen wil ik aangeven dat het besluit tot verlenging van de A4 of de aanleg van de Tweede Coentunnel niet voldoende is om het fileleed uit te bannen. Andere oplossingen zoals flexibele werktijden of thuiswerkmogelijkheden zijn nodig. De initiatieven van de Taskforce Mobiliteitsmanagement bieden werkgevers en regio's kansen om deze mobiliteitsmaatregelen te implementeren. In de zomer van 2010 zal dan de balans worden opgemaakt. Daarbij zal expliciet worden bezien welke mogelijkheden verschillende groepen werknemers hebben om de file te mijden.

39

*Kunt u aangeven hoeveel deelnemers meedoen met de verschillende mobiliteitsprojecten in het land? Kunt u aangeven of er mogelijkheden zijn om deze mobiliteitsprojecten op korte termijn op te schalen?*

Hieronder ziet u het aantal deelnemers van de verschillende projecten.

<sup>1</sup> Telegraaf 8 september 2009.

<sup>2</sup> FD, 5 september 2009.

Projecten	Deelnemers
Metropoolregio Amsterdam	10 000 (gefaseerd)
Slim Prijzen Waalbrug (Arnhem Nijmegen) (dec. 09 afgerond)	6 600
Slim Prijzen Rode Cirkel (Arnhem Nijmegen)	10 000
Spitsscoren A15 (Rotterdam)	2 500
RITS (Rotterdam)	Nvt
Eindhoven/Den Bosch	3 000
Spitsmijden 2a, 2d (Haaglanden)	800, 4 400
Prijsprikkel door bedrijven (Haaglanden)	2 000
Utrecht West	3 500–5 000
Utrecht Oost (nog in besluitvorming)	3 000
Utrecht A12	Nog onduidelijk
A6 (Hollandse brug) (project i.h.k.v. wegwerkzaamheden, reeds uitgevoerd)	2 900
A16 Moerdijkbrug (project i.h.k.v. wegwerkzaamheden, reeds uitgevoerd)	2 700

Een verdere opschaling van deze pilots is mede afhankelijk van de resultaten hiervan. Daarvoor worden monitoring- en evaluatierapporten gebruikt.

40

*Kunt u aangeven op welke wijze wordt vastgelegd dat de netto opbrengst van de kilometerheffing uitsluitend ten goede komen aan het infrastructuurfonds, waaruit landelijke en regionale investeringsprojecten in de infrastructuur worden gefinancierd?*

In de Nota Mobiliteit is ten aanzien van de opbrengst vastgelegd: «De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het infrastructuurfonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen aan dit fonds.» In het coalitieakkoord wordt bij de kilometerprijs expliciet verwezen naar dat uitgangspunt van de Nota Mobiliteit.

41

*Kunt u aangeven waarom de kostenraming van de exploitatiekosten nog aangepast moeten worden naar aanleiding van de nog vast te stellen tarieven? Waarom vermeldt u hierbij niet expliciet dat dit een beperkt effect zal hebben? Hoe verhoudt zich dit tot de toegezegde lastenneutraliteit op macroniveau?*

Het betreft hier geen kosten, maar 5% van de verwachte opbrengsten uit de tarieven. De 5% dekking uit het tarief is hier opgenomen als een van de onderdelen van de financiering van het systeem gedurende de implementatieperiode. De omzetting zelf vindt op macroniveau lastenneutraal plaats.

42

*Klopt het dat er sprake is van twee 5% normen, namelijk een norm waarmee de exploitatiekosten worden afgezet tegen de totale opbrengsten en een norm waarmee het meenemen van de exploitatie in het kilometertarief gemaximeerd wordt? Zo ja, hoe verhouden deze twee normen zich tot elkaar?*

Er is één 5% norm die bepaalt dat de exploitatiekosten niet meer mogen bedragen dan 5% van de opbrengsten. Dit is nader uitgewerkt in brief van 13 juli (Kamerstuk 31 305, nr. 146).

43

*Kunt u aangeven of het dekkingspercentage van 5% voor de exploitatiekosten naar uw oordeel inclusief of exclusief BTW gerealiseerd moet worden?*

Op het kilometertarief wordt geen BTW geheven. Derhalve ligt het in de rede om voor het dekkingspercentage ook uit te gaan van de kosten exclusief BTW.

45

*Zijn al uw onderzoeken tot nu toe alleen gericht op de CO<sub>2</sub> uitstoot? Bent u van mening dat dit de enige uitstoot is die teruggedrongen moet worden?*

Nee, niet alle onderzoeken zijn gericht op CO<sub>2</sub> uitstoot. Voor de differentiatie van het basistarief voor personenauto's zijn twee hoofdvarianten onderzocht waarbij het basistarief is gebaseerd op CO<sub>2</sub>-uitstoot (hoofdvariant 1) en waarbij het basistarief is gebaseerd op gewicht (hoofdvariant 2). Binnen deze hoofdvarianten wordt ook gekeken naar aanvullende grondslagen op basis van emissieklasse en fijnstofuitstoot. De onderzoeken worden tegelijk met het wetsvoorstel Kilometerprijs aan uw Kamer gestuurd.