

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 78

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2008

In het kader van de Regeling Grote Projecten heb ik u op 30 mei 2008 de Basisrapportage Uitwerkingsfase Anders Betalen voor Mobiliteit aangeboden (Kamerstuk 31 305, nr. 34). Deze basisrapportage is gebaseerd op het kabinetsbesluit van 30 november 2007.

Hierbij bied ik u de Voortgangsrapportage over de verslagperiode 1 december 2007–30 juni 2008 aan.¹ In deze brief ga ik ook kort in op recente ontwikkelingen en geef ik een doorkijk op de komende periode.

De Voortgangsrapportage (VGR) heeft als doel u te informeren over de voortgang van alle aspecten van het project op hoofdlijnen. In mijn brief van 30 september jongstleden heb ik een aantal thema's extra toegelicht om u optimaal geïnformeerd te houden.

Ik heb u in mei 2008 toegezegd bij de overgang in de uitvoeringsfase wederom een (geactualiseerde) basisrapportage te sturen. In uw brief van 12 september vraagt u zich af in hoeverre een nieuwe basisrapportage noodzakelijk is. Doel van een geactualiseerde versie van de basisrapportage voor de uitvoeringsfase is de uitwerking van het project ten behoeve van de uitvoeringsfase te beschrijven. Nu ik de conclusie kan trekken dat de huidige Basisrapportage voldoet aan de fase waarin het project zich bevindt, deel ik uw conclusie dat er geen noodzaak is om de huidige Basisrapportage te actualiseren.

Naar verwachting zal eind 2009 het Uitvoeringsbesluit worden genomen, waarna u een geactualiseerde Basisrapportage tegemoet kunt zien. Vooralsnog kunt u de volgende Voortgangsrapportage over het tweede half jaar van 2008 in maart 2009 verwachten.

Hoofdpunten Voortgangsrapportage I

In de verslagperiode is een aantal belangrijke mijlpalen behaald en beslissingen genomen. Hoewel ik hierbij een straf tempo heb aangehouden, stond en staat de zorgvuldigheid altijd voorop. Het betreft immers een

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

stelselherziening waarmee alle automobilisten te maken zullen krijgen, en waarmee een belangrijk deel van de belastinginkomsten gemoeid is.

Hieronder noem ik kort de hoofdpunten uit het eerste halfjaar van 2008:

- Op 30 november 2007 heeft het Kabinet de keuze gemaakt om in één keer een landelijke kilometerprijs in te voeren gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Om te komen tot een eerlijker systeem van betalen naar gebruik zullen de vaste autobelastingen stapsgewijs worden afgeschaft.
- Vrachtauto's zullen in 2011 uitgerust worden met het nieuwe systeem en personenauto's zullen in tranches tussen 2012 en 2016 naar het nieuwe stelsel overgaan.
- Het Kabinet heeft afspraken gemaakt over de fiscale aspecten en de financiële inpassing van het nieuwe stelsel. Voor personenauto's zullen de BPM en de MRB inclusief opcenten tot 2018 in stappen worden afgebouwd tot nul. De BZM voor vrachtauto's en de MRB tot het Europees afgesproken minimumbedrag worden ook afgebouwd.
- De Wet Kilometerprijs, inclusief de memorie van toelichting is opgesteld. De eerste versie van het wetsvoorstel is verzonden voor adviezen.
- De projectorganisatie is opgezet om het kilometerprijsstelsel organisatorisch en technisch uit te werken, inclusief de wijze waarop dit gerealiseerd gaat worden.
- Het kabinet heeft het organisatieplan van de kilometerprijs op hoofdlijnen vastgesteld. Er is gekozen voor een hoofdspoor gericht op het creëren van een markt met meerdere private dienstverleners die diverse taken van de uitvoering van de kilometerprijs op zich nemen. Om een tijdige invoering te garanderen is er ook een «garantiespoor» met gecertificeerde registratievoorzieningen. Deze sturen zonder tussenkomst van dienstverleners de voor de inning van de kilometerprijs benodigde gegevens door aan een inningsbureau onder publiek beheer.
- De eerste contouren van het technische systeem zijn uitgewerkt aan de hand van de verschillende eisen die voor de vele belanghebbenden belangrijk zijn. (Later dienen deze eisen steeds concreter te worden om de opdracht tot realisatie van het systeem uitvoerbaar te maken.)
- Tevens zijn, wederom parallel gezien de krappe planning, de voorbereidingen getroffen om bepaalde onderdelen onder te brengen in een nader te ontwikkelen certificeringstelsel of aan te besteden. De neerslag hiervan kunt u terugvinden in het Implementatieplan.
- Eind juni heb ik u het Implementatieplan als bijlage bij het Partieel Uitvoeringsbesluit toegestuurd. Hiermee is een eerste richtinggevende keuze vastgelegd met betrekking tot een verdere uitwerking van het kilometerprijsstelsel en het begin van de uitvoeringsfase.
- Als laatste heeft een review plaatsgevonden. Dit betreft een Gateway 2 Verwerving- c.q. veranderstrategie review, bedoeld om te beoordelen of het project ABvM gereed is voor de volgende fase. De review is gehouden in de periode van 23 mei tot en met 28 mei.

Ontwikkelingen na de peildatum

Na de verslagperiode heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die ik u hierbij meld.

Audits

Zoals ik hierboven heb aangegeven is in het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit een Gateway Review (mei 2008) uitgevoerd ter beoordeling of het project ABvM gereed is voor de volgende fase. Daarnaast zijn door Deloitte en Gartner/Horvat second opinions gegeven op de scope, planning en kostenraming. De rapportages en de bijbehorende

managementreacties zijn niet als bijlage in de Voortgangsrapportage opgenomen, maar worden aan de Griffie ter inzage beschikbaar gesteld vanwege de vertrouwelijkheid van de informatie rond ramingen en het risicoregister.

1. Gateway Review

Gelet op de voortgang, het nog te trekken voordeel uit de audits en waar nodig verbeteringen aan te brengen, is het van belang om te realiseren dat zowel de Gateway Review als de audits gedaan zijn op nog niet voltooide documenten. De Gateway Review en de audits hebben een verschillende focus en alleen de Gateway Review is opgenomen in de Voortgangsrapportage, omdat deze is afgerond voordat het Partieel Uitvoeringsbesluit is genomen. De audits vonden plaats na het Partieel Uitvoeringsbesluit.

Ik wil de aanbevelingen en reacties hier gezamenlijk presenteren, zodat er een totaal beeld ontstaat van de aanbevelingen en mijn reactie daarop. De conclusie van de Gateway Review, geformuleerd nog tijdens de voorbereiding van het Partieel Uitvoeringsbesluit, luidde dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase. Naar het oordeel van het reviewteam was het concept dat in de uitvoeringsfase zal moeten worden getest nog onvoldoende uitgekristalliseerd. Op basis van een inventarisatie van de punten die bijsturing vereisten werd door het reviewteam geadviseerd te zorgen voor een besluit over het concept, voordat met de Grootchalige praktijktest (GPT) zou worden begonnen. In de opzet van de GPT diende daartoe een fasering te worden toegepast.

Ik heb u naar aanleiding hiervan aangekondigd dit najaar met een nadere uitwerking te komen van het marktmodel. De concrete vraag die daarbij aan de orde is, is in hoeverre inning en dwanginvordering uitgevoerd kunnen worden door private dienstverleners binnen het domein van het MSP model en de uitgangspunten voor het publieke domein, waarmee het concept scherper gesteld kan worden.

Tevens heeft het reviewteam mij geadviseerd de interface tussen marktpartijen en publieke uitvoeringsorganisaties met prioriteit scherp te definiëren als essentieel onderdeel van het procesontwerp en de organisatie-architectuur. Ik kan u melden dat in de opzet van de testen expliciet rekening gehouden wordt met het «prototypen» van On Board Equipment («de kastjes») tijdens de aanbestedingsprocedure.

Het laatste advies van het reviewteam dat ik u hier wil melden is dat het van belang is te zorgen voor een planning die zodanig realistisch is dat deze als sturingsinstrument kan worden gebruikt. Ik deel dit beeld.

In de aanbestedingsbrief voor het Partieel Uitvoeringsbesluit is toegezegd dat in het najaar een brief aan de Tweede Kamer volgt over genoemde punten, zodat het concept dat in de uitvoeringsfase moet worden getest helder is voordat de concurrentiegerichte dialoog van de aanbesteding start.

2. Audit Deloitte

In het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit voor het project ABvM (zoals vastgelegd in de brief aan de Kamer van 27 juni jl.) is adviesbureau Deloitte gevraagd om een zogeheten second opinion te geven op basisreferenties scope, tijd, geld en risico's. De conclusie van deze second opinion luidt dat de basisreferenties tot en met eind juni hebben gediend voor het samenstellen van het Implementatieplan dat is aangehecht bij de brief ten behoeve van het Partieel Uitvoeringsbesluit kilometerprijs van 27 juni 2008. Daarnaast fungeerden zij als instrumentarium voor projectbeheersing binnen het cluster Projectbeheersing van het project ABvM. De set van basisreferenties was volgens Deloitte qua robuustheid en betrouwbaarheid in overeenstemming met deze doelen. De basisreferenties zouden echter niet voldoende betrouwbaar en robuust zijn voor een optimale dialoog met marktpartijen in de voorliggende tender-

procedure voor de vijf tijdkritische percelen zoals die staan benoemd in het implementatieplan. Aanbevelingen zijn gedaan om deze betrouwbaarheid en robuustheid op het gewenste niveau te krijgen. Deze heb ik ter harte genomen.

Deloitte stelde verder dat de architectuur op hoofdlijnen weliswaar consistent was met eisen, maar door het ontbreken van integrale Architectuur onvoldoende geverifieerd kon worden of gedefinieerde aanbestedingspercelen goed gekozen zijn. Ik was van plan de architectuur op het vereiste niveau te krijgen parallel aan de pre-selectiefase van de aanbesteding. Ik heb er, mede naar aanleiding van de aanbevelingen van Deloitte, inmiddels voor gekozen de architectuurbeschrijving op het juiste niveau klaar te hebben voor de aankondiging van de aanbesteding. Dit betekent dat de aankondiging van de aanbesteding tien weken is uitgesteld. Hierover heb ik u in mijn brief van 5 september, over de start van de aanbesteding, geïnformeerd.

3. Audit Gartner/Horvat

In de aanloop naar het Partieel Uitvoeringsbesluit voor het project ABvM (zoals vastgelegd in de brief aan de Kamer van 27 juni jongstleden) hebben ook de bureaus Gartner/Horvat gezamenlijk een second opinion gegeven op de basisreferenties.

De second opinion van Gartner/Horvat concludeert dat «er een gerede kans is dat het systeem binnen de gestelde endogene scope doet wat het moet doen, mits ik aandacht besteedt aan de wijze waarop nieuwe tariefstellingen over de OBE's worden gedistribueerd en de wijze waarop deelnemers hun factuur kunnen verifiëren».

Ten aanzien van de distributie van nieuwe tariefstellingen is daarom de huidige uitwerking van een tarieven distributiesysteem gebaseerd op «proven technology» zoals gebruikt wordt in het Duitse LKW-Maut systeem die haalbaar lijkt voor de schaalgrootte (nation wide) van het in Nederland beoogde kilometerprijsstelsel met smart-OBE. Temeer daar dit systeem gelijkenis vertoont met het bestaande systeem in LKW-Maut. Voor de verificatie van de factuur kan de gebruiker in de voorbeelduitwerking de gedetailleerde verplaatsingsgegevens, die in de smart-OBE zijn opgeslagen, raadplegen op een gebruikersvriendelijke wijze.

Tevens wijst Gartner/Horvat op mogelijke exogene risico's en beveelt ter beheersing van deze risico's aan om te zorgen dat de architectuur voldoende flexibiliteit in zich heeft om ook de belangrijkste exogene invloeden op te kunnen vangen. Daarnaast zou gekozen dienen te worden voor een kort-cyclische incrementele aanpak voor zowel het ontwerp als de realisatie. Gartner/Horvat omschrijft een incrementele aanpak als een werkwijze die gebaseerd is op intensief overleg met alle betrokken gremia en het gebruik van de concurrentiegerichte dialoog om de eerste details van de requirements samen met de leveranciers uit te werken.

Ik onderschrijf het belang om voldoende aandacht te besteden aan deze onderwerpen. Tijdens de concurrentiegerichte dialogen met de marktpartijen zullen mogelijke alternatieven door de marktpartijen worden aangedragen en kunnen uiteindelijk oplossingen worden gekozen die het vertrouwen hebben van alle betrokken partijen.

Ik onderschrijf verder de noodzaak van flexibiliteit in de kilometerprijsstelsel architectuur om exogene ontwikkelingen te kunnen accommoderen. Flexibiliteit is en wordt expliciet mee gewogen in ontwerpkeuzes, tezamen met andere ontwerpkeuze criteria zoals bijvoorbeeld gebruikersvriendelijkheid, fraudegevoeligheid, betrouwbaarheid, privacy, veiligheid, kosten en risico's. Echter wel tegen een achtergrond van gemaakt keuzes in het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit. Daarnaast is voor een

voorspoedige uitvoering binnen de planning een stabiele scope een belangrijke voorwaarde.

Tot slot wordt het belang van een incrementele aanpak onderschreven en toegepast.

Concreet zullen in de komende fase met marktpartijen dialogen worden aangegaan in het kader van de certificering en de aanbesteding, waarin ontwerpen en prototypes worden ontwikkeld en getoetst.

Vervolgens wordt met een aantal marktpartijen een gezamenlijk ontwikkel- en testtraject ingegaan waarin de requirements die logisch gezien bij elkaar horen (in zogenaamde percelen) incrementeel worden uitgewerkt in een ontwerp en daarna in een werkend systeem dat vervolgens zal worden getest. Ook zullen in de komende fase met marktpartijen proeven worden uitgevoerd met verschillende kilometerprijsystemen in het kader van de mobiliteitsprojecten.

Tenslotte maken alle drie de rapporten opmerkingen aangaande de projectbeheersing. Deze worden door mij herkend. In het afgelopen jaar ben ik bezig geweest om de basis voor de projectbeheersing neer te zetten. Aan de hand van de aanbevelingen uit de Gateway Review en de audits zal ik hier verder op voortbouwen en in een volgende voortgangsrapportage daarover de stand van zaken geven. Uiteraard zal onafhankelijk worden getoetst of afdoende maatregelen zijn genomen.

Raming en inpassing projectkosten

Uit het verbeterde risicobestand blijkt dat de totale raming van de kilometerprijs vermindert met € 120 miljoen. Dit is enerzijds het effect van het wegvallen van motorfietsen en vrijgestelde groepen, waardoor een daling in de raming is opgetreden. Anderzijds is door een verder uitgewerkte risico-analyse de post onvoorzien opgehoogd. Per saldo stijgen daardoor de investeringskosten met € 240 miljoen en dalen de exploitatiekosten met € 360 miljoen. De exploitatiekosten als percentage van de opbrengst van de kilometerprijs is gedaald van 8,9% naar 7,8% van de opbrengsten.

Zoals in de VGR is genoemd zijn de budgettaire gevolgen van de uitvoering van ABvM tot een bedrag van € 2,45 mrd gereserveerd binnen het Infrastructuurfonds op artikel 17.04. In de periode tot en met 2013 betreft dit de onderstaande bedragen:

2009: € 140 mln

2010: € 175 mln

2011: € 220 mln

2012: € 150 mln

2013: € 210 mln.

Het resterende bedrag (€ 1 555 mln) is in de periode 2014 t/m 2020 ingepast.

Tevens is in de begroting van het Infrastructuurfonds aangegeven dat nog beoordeeld moet worden in hoeverre de uitgaven naar voren in de tijd moeten worden gehaald. De verwerking van deze uitkomst (mede naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit) zal in de volgende begrotingsvoorbereiding plaatsvinden.

Marktordening

In het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit heeft het kabinet op 27 juni 2008 het organisatiemodel op hoofdlijnen vastgesteld.¹ Ik heb gekozen voor een hoofdspoor van een markt voor meerdere gecertificeerde dienstverleners, zodat gebruik wordt gemaakt van blijvende concurrentie tussen marktpartijen met het oog op de kosten

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 52, Brief minister VW aan de Tweede Kamer over het Partieel Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit, 27 juni 2008.

van het kilometerprijsstelsel. Naast dit hoofdspoor werk ik als terugval-optie aan een garantiespoor van een onder publieke regie functionerende dedicated back-office in combinatie met gecertificeerde voertuigapparatuur.

Consequentie van dit besluit is derhalve dat binnen het stelsel van de kilometerprijs rekening moet worden gehouden met een takenpakket onder publieke regie. De taken onder publieke regie zullen in omvang afnemen, zodra de markt deze taken voldoende aanbiedt. Ook in het hoofdspoor zijn echter taken die publiek worden uitgevoerd, zoals het vaststellen van de tarieven en de handhaving. Momenteel wordt nog getoetst bij de marktpartijen of en wanneer de taken inning en dwang-invordering door marktpartijen uitgevoerd kunnen worden. Met deze aanvulling op de hoofdlijnen van het organisatie-model wordt het organisatie-model definitief vastgesteld. Ik zal uw Kamer dit jaar hierover informeren.

International Advisory Board

Zoals aangekondigd in ons overleg op 2 en 3 juli jongstleden wil ik een International Advisory Board oprichten. Deze adviesgroep bestaat uit gezaghebbende deskundigen die praktijkervaring hebben opgedaan met beprijzingsprojecten in het buitenland. Ik vraag hen om ABvM vanuit hun ervaring te wijzen op kansen en risico's, het project te verankeren in hun internationale (kennis)netwerken, te beoordelen of ABvM voldoende is aangesloten op buitenlandse systemen en internationale ontwikkelingen, en te reflecteren op de hoofdkeuzes van het project. Ik heb de heer Dr. Neumann uit Duitsland bereid gevonden om het voorzitterschap van de International Advisory Board op zich te nemen. Hij heeft als adviseur van de Duitse overheid een schat aan ervaring met de invoering van de Duitse Maut. In overleg met hem worden de overige adviseurs aangezocht, die bij voorkeur ervaring hebben met projecten in de ons omringende landen.

Mobiliteitsprojecten

Op 1 juli heb ik u per brief¹ over de visie op de aanpak van de mobiliteitsprojecten geïnformeerd, waarna ik deze op 2 en 3 juli met u heb besproken.

Ik kan u melden dat in de zomermaanden de zes voorbeeld regio's van de Taskforce Mobiliteitsmanagement intensief aan de slag zijn gegaan met de uitwerking van de mobiliteitsprojecten en dat deze uiteindelijk zijn verankerd in regionale convenanten. Dat de regio's voorvarend aan de slag zijn gegaan blijkt wel uit de vlotte start van het project spitsmijden 2a, waar op 10 september officieel is begonnen met het werven van de deelnemers.

Omgeving

Na een zomerperiode waarin een flinke uitwerkingslag heeft plaatsgevonden zijn de contacten met zowel de maatschappelijke organisaties als de markt opnieuw geïntensiveerd. De omgeving is essentieel voor het succes van het hele project zeker in de fase waarbij het kilometerprijsstelsel steeds concreter wordt. De (vertegenwoordiging van) de maatschappelijke organisatie hebben kennis vanuit de verschillende belangen en zijn de basis voor maatschappelijk draagvlak. Onder andere de Procesgroep, de Klankbordgroep, de Brede Samenwerkinggroep en het Nationaal Mobiliteitsberaad zijn dan ook bij elkaar gekomen om terug te blikken en te praten over onderwerpen als het wetsvoorstel Kilometerprijs, de mobiliteitsprojecten, de aanbesteding en het certificeringstraject. De markt wordt niet alleen geïnformeerd, maar door middel van rondetafels

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 53, Brief minister VVW aan de Tweede Kamer over de visie op de aanpak van de mobiliteitsprojecten, 1 juli 2008.

ook benut om zijn specifieke kennis en kunde. De markt is in een Connexsessie bijgepraat over het Partieel Uitvoeringsbesluit van 27 juni 2008, het aanbestedingstraject en wat te wachten staat de komende periode. Verder is er een Connexsessie geweest waarbij de markt met de regio heeft gesproken over de mobiliteitsprojecten. In het kader van het PPC addendum¹ hebben eind september twee rondetafels met de marktpartijen plaatsgevonden over de uitwerking van de taken van inning en dwanginvordering. De resultaten en informatie-uitwisseling van deze rondetafels zijn als zeer waardevol ervaren en worden meegenomen in de besluitvorming.

Organisatie Anders Betalen voor Mobiliteit

In de zomermaanden is door PricewaterhouseCoopers de huidige ambtelijk organisatie van ABvM gezien in het licht van de overgang naar de volgende fase. Momenteel wordt bekeken welke wijzigingen noodzakelijk zijn om gesteld te staan voor de volgende fase.

Doorkijk laatste kwartaal 2008

Zoals ik al vaker met u heb gedeeld werk ik met een ambitieuze planning en is nog veel werk te verzetten. Ik wil u hier alvast inzicht geven in een aantal concrete stappen die ik de komende maanden ga zetten.

- Dit najaar starten de certificeringstrajecten voor private serviceproviders en de registratievoorzieningen. Ook geef ik het startschot voor de aanbesteding van de onderdelen van het kilometerprijsstelsel die, mede in verband met de Grootchalige Praktijktest, tijdkritisch zijn. Ik zal beroep doen op het bedrijfsleven om mij aan te geven wat de beste manier is om het stelsel van de kilometerprijs in Nederland te introduceren. Ik hou daarbij de regio om te kunnen zorgen voor gelijke kansen voor het aanbiedend bedrijfsleven. Dit biedt mij de beste kans op een goede verhouding tussen prijs en kwaliteit.
- Ik draag zorg voor de uitvoering van de motie van Van der Ham/Duyvendak inzake de verwachte milieueffecten van de kilometerprijs². Naar aanleiding van deze motie zal ik in de considerans en memorie van toelichting van de wet verwijzen naar de doelstellingen in de Nota Mobiliteit, Schoon en Zuinig en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Daarnaast worden verschillende mogelijke scenario's voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs, zowel in tarief als grondslag, en de daarbij behorende milieueffecten verkend.
- Parallel aan de adviesprocedure van de Raad van State en de Europese notificatie start de ontwerpfase voor de onderliggende regelgeving van de Wet Kilometerprijs.
- Met betrekking tot de mobiliteitsprojecten is de planning om nog voor het eind van het jaar uitvoeringsconvenanten tussen rijk en de betreffende regio's te sluiten om de concrete projecten uit te kunnen voeren. De verwachting is dat vanaf april/mei 2009 meerdere mobiliteitsprojecten operabel zijn. In de stadsregio Rotterdam start in september/oktober de aanbesteding van het beprijzingsproject op de A15. Parallel daaraan wordt het uitvoeringsconvenant tussen rijk en regio voorbereid. In Amsterdam zal naar verwachting in oktober/november de aanbesteding van het mobiliteitsproject starten. Ook hier wordt het uitvoeringsconvenant voorbereid. In Utrecht zal naar verwachting het beprijzingsproject op de A2 worden gegund.
- Ten aanzien van de provinciale opcenten kan ik u melden dat de minister van BZK voor het eind van 2008 uw Kamer schriftelijk zal informeren over het provinciale belasting gebied.
- Afstemming en samenwerking met zowel de maatschappelijke organisaties, de markt en de overheden zijn essentieel voor de voortgang van

¹ PricewaterhouseCoopers voert dit uit in opdracht van het project ABvM.

² Kamerstuk 31 305, nr. 59, motie Van der Ham/Duyvendak over een voorstel voor een gekwantificeerd milieudoel.

het project. De Klankbordgroep en de Procesgroep blijven als graadmeter voor de verschillende belangen en als bruggenbouwer betrokken. De Brede Samenwerkinggroep gaat zich naast de inhoud de komende tijd ook richten op de toekomst van het project.

- Ik ga in gesprek met de andere overheden over de ingroei van het spitstarief tijdens de implementatie van de kilometerprijs en om de toekomstige spitslocaties te bepalen.
- Kortom, mijn streven is erop gericht om samen met maatschappelijke organisaties, de overheden en de marktpartijen Nederland optimaal voor te bereiden op het «kilometerprijsklaar» maken van het verkeerssysteem en last but not least de gebruiker te betrekken, te informeren en voor te bereiden zodat een soepele invoering wordt geborgd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings