

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 138

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 6 april 2009 inzake de Tweede Voortgangsrapportage Anders betalen voor mobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 127).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 juni 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

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

De acht maanden verschuiving in de planning heeft nauwelijks effect op het NSL. Bij de berekening is uitgegaan van het Rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit dat er naar streeft vanaf 2012 «Anders Betalen voor Mobiliteit» in te voeren. In de NSL-berekeningen is een prognose gemaakt van het effect in 2015 op basis van een gefaseerde invoering. Daarbij start de invoering van ABvM in 2012 en ontstaat er een eindbeeld in 2020. Gegeven de onzekerheden over effecten van beprijzingsmaatregelen is ten behoeve van het NSL een veilige inschatting gemaakt van de luchtkwaliteiteffecten van ABvM.

Als blijkt dat de kilometerprijs niet het beoogde effect op de luchtkwaliteit heeft, zal er volgens de systematiek van het NSL iets anders voor in de plaats moeten komen. Ik heb dit eerder ook aan de Eerste en Tweede Kamer gemeld. Indien dit het geval is, zal ik in afstemming met mijn collega van VROM aanvullende maatregelen treffen.

Voor de onlangs door ECN/PBL uitgevoerde monitor voor Schoon en Zuinig (d.d. april 2009) met als zichtjaar 2020, was het nog niet mogelijk de effecten van de aangepaste planning van de kilometerprijs op CO₂-emissies te verwerken in de totale effectinschattingen van de sector verkeer. De eerstvolgende monitor voor Schoon en Zuinig ontvangt u in het voorjaar van 2010, bij de evaluatie van Schoon en Zuinig. Dat is het eerste moment om de effecten van de kilometerprijs op het behalen van de Schoon en Zuinig doelstellingen te bezien.

2

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

Ik ben bekend met de berekeningen van TNO dat euro-3 bestelauto's, die tussen ruwweg 2000 en 2006 nieuw zijn verkocht, meer directe NO₂ uitstoten dan eerder werd verondersteld. Het TNO onderzoek gaat over de werkelijke emissies die gemeten worden in de praktijk.

Op dit moment worden de laatste onderzoeken ten behoeve van het vaststellen van de milieudifferentiatie van het basistarief van de kilometerprijs afgerond. De uitkomsten daarvan neem ik mee bij het formuleren van de voorkeursvariant van het kabinet. Ik wil hier nog niet op vooruitlopen. Wel kan ik u nu al meegeven dat het binnen het systeem van de kilometerprijs niet mogelijk is om op basis van de werkelijke emissies de prijs vast te stellen, maar moet worden uitgegaan van de bij de RDW geregistreerde gegevens.

3

Gaat u bij uw doorrekening voor vracht- en bestelauto's uit van de Duitse Mauttarieven van 2009?

Zoals ik u bij vraag 2 heb aangegeven wil ik niet vooruitlopen op de voorkeursvariant van het kabinet. Dat is ook van toepassing op de hoogte van de tarieven voor vracht- en bestelauto's. Wel kan ik u meegeven dat

de studie naar de effecten voor vracht- en bestelauto's wordt uitgevoerd op grond van beschikbare informatie uit eerdere studies. Voor het onderzoek naar de effecten van differentiatiemogelijkheden ben ik onder meer uitgegaan van tarieven tot het niveau – van 15 cent – van de Duitse Maut uit 2008.

4

Welke kosten zijn er verbonden aan de «theoretische exercitie» van de internationale benchmark naar de effecten van differentiatiemogelijkheden bij tarieven tot het niveau van de Duitse Maut?

De kosten verbonden aan het bepalen van de effecten van verschillende hoogten van het basistarief voor vrachtauto's, bestelauto's en autobussen zijn € 3 360 (excl. BTW).

5

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

Een scenario met een tarief gebaseerd op infrastructuurkosten en externe kosten valt buiten het kader van het onderzoek, dat gericht is op de wijze waarop het basistarief wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken van het voertuig. Invoering van de kilometerprijs geschiedt immers lasten-neutraal, uitgaande van de omzetting van de huidige belastingen, conform de Nota Mobiliteit en het door uw Kamer vastgestelde essentiële onderdeel inzake de kilometerprijs. Invoering van een tarief gebaseerd op infrastructuurkosten en externe kosten zou dat niet zijn. Op grond van beschikbare informatie uit eerdere studies heb ik, als theoretische exercitie, een internationale benchmark laten uitvoeren naar de effecten van de verschillende differentiatiemogelijkheden bij tarieven tot het niveau van de Duitse Maut. Mijn verdere overwegingen hierbij heb ik toegelicht in mijn brief van 6 april 2009.

6

Kunt u aangeven voor welke keuzes u staat bij de vormgeving van het spitstarief en vanaf welk moment denkt u het spitstarief in te voeren?

Op hoofdlijnen wordt de structuur van het spitstarief aangeduid in het binnenkort bij Uw Kamer in te dienen wetsvoorstel. Ik stel me ook voor dat we op dat moment de basiskeuzes ter zake met elkaar kunnen wisselen. Op basis van dat wetsvoorstel zal het spitstarief – in verband met het noodzakelijke maatwerk – nader worden vormgegeven bij algemene maatregel van bestuur. Daarbij is een groot aantal vragen aan de orde over onder andere optimale spitstijden, effectieve invulling in verband met voorkomen of beperken van structurele congestie en sluis-verkeer en over de noodzakelijke hoogte van een spitstarief. Dergelijk vragen worden thans nader vormgegeven. In elk geval is duidelijk dat steeds sprake zal moeten zijn van regionaal maatwerk om de regionale bereikbaarheidsproblemen het hoofd te kunnen bieden. Een dergelijke algemene maatregel van bestuur zal dan ook in nauw overleg met de desbetreffende regio's worden vormgegeven. Het ligt voor de hand om het spitstarief in den brede te introduceren op het moment dat alle voertuigen zijn voorzien van de benodigde voertuigapparatuur. Zoals eerder afgesproken en met Uw Kamer gecommuniceerd zal vóór die tijd het spitstarief in de Noordvleugel worden geïntroduceerd. De daar opgedane ervaringen zullen mede worden gebruikt voor de verdere uitrol van het spitstarief.

7

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

De scenario's met een instaptarief (minirittarief) en een stadstarief vallen buiten het kader van het onderzoek van dit moment, dat gericht is op de wijze waarop het basistarief wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken van het voertuig. Mijn verdere overwegingen hierbij heb ik toegelicht in mijn brief van 6 april 2009.

8

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

Met de onderzoeken die plaatsvinden ligt er straks een breed spectrum aan mogelijkheden op tafel. Op basis hiervan kan een goede en evenwichtige afweging gemaakt worden voor de uiteindelijke differentiatie van de kilometerprijs naar milieukeurmerken van het voertuig. Daarbij komen ook zaken als een maximum of minimum tarief aan de orde. De uitkomsten daarvan neem ik mee bij het formuleren van de voorkeursvariant van het kabinet. Ik wil hier nog niet op vooruitlopen.

9

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

De planning is altijd al integraal geweest. In de voortgangsrapportages werden echter verschillende plannings gehanteerd (zoals ook al door uw Kamer opgemerkt), zowel een deterministische als een probabilistische. Procap adviseert om voortaan de probabilistische planning als uitgangspunt te hanteren. Ik zal u hierover bij de volgende voortgangsrapportage (VGR3) rapporteren.

10

Welke waarschijnlijkheidspercentages zullen in de nieuwe planning worden gebruikt?

Per mijlpaal in de planning zal een waarschijnlijkheidscurve gegenereerd worden van 0% tot 100% met de daarbij behorende spreiding in tijd. Op basis daarvan kan gekozen worden hoeveel procent waarschijnlijkheid acceptabel is en welke datum daarbij hoort. Ik werk momenteel uit welk percentage ik wil gaan hanteren. Ik rapporteer u daarover in VGR3.

11

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

Procap noemt een percentage van 10–15% maar geeft ook aan dat voor ICT projecten een hoger percentage wenselijk kan zijn. Ik onderzoek momenteel wat een redelijk percentage is. Ik zal u daarover in de VGR3 informeren.

12

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

Ik zal u bij iedere VGR over de risicoreservering en de aanwending daarvan informeren. De wijze waarop ik dat voornemens ben te doen is vergelijkbaar met de post onvoorzien in het budget. Vanzelfsprekend informeer ik uw Kamer conform de regeling grote projecten.

13

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

In de voortgangsrapportages wordt beschreven wanneer welke mijlpalen behaald zullen worden. Rapporteren op de P85 waarde betekent dat voor de data die opgenomen worden in de voortgangsrapportages geldt dat er 85% kans is dat de betreffende mijlpaal behaald wordt vóór de genoemde datum. De risicoreservering is het verschil tussen de PO en de P85. Zoals bij vraag 12 aangegeven zal ik iedere VGR uw Kamer informeren over het verloop van deze risicoreservering.

14

In hoeverre draagt het werken met verschillende waarschijnlijkheidspercentages bij aan een heldere en duidelijke communicatie?

Het overleg met uw Kamer heeft duidelijk gemaakt dat het werken met verschillende waarden (deterministisch zonder risico's, P15 waarde en P85 waarde) niet bijdraagt aan een heldere en duidelijke communicatie naar de Tweede Kamer en de omgeving. Procap adviseert om één waarde te hanteren. Wij zullen zoals gezegd bij de volgende voortgangsrapportage (VGR-3) met een uitgewerkte reactie komen.

15

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

Exogene risico's worden op dit moment ook niet in de planning meegenomen. De aanbeveling van Procap bevestigt deze werkwijze. De Kamer wordt nu reeds met de VGR geïnformeerd over de belangrijkste exogene risico's. Een belangrijk exogeen risico is een scopewijziging die van buiten het project komt, bijvoorbeeld een verandering in de politieke wensen. Ook kunnen er scopewijzigingen voortkomen uit het hoofdspoor, door wensen en informatie van de marktpartijen. Exogene risico's kunnen vanuit het project zelf niet beheerst worden, maar kunnen wel verre-gaande gevolgen hebben voor het systeem, zeker naarmate het project verder gevorderd is.

16

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

In de planning is voorzien in behandeling van het Definitief Uitvoeringsbesluit na instemming van Uw Kamer met het wetsvoorstel. (Zie ook de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit.) Deze planning is op dit punt zodanig ingericht dat uw Kamer zich kan uitspreken over essentialia van het stelsel van kilometerbeprijzing, zoals vastgelegd in het wetsvoorstel, voordat uw Kamer besluit over een verdere stap in de uitvoering van de kilometerprijs. Eventuele wijzigingen in het wetsvoorstel kunnen dan zonodig verwerkt worden in het eveneens aan uw Kamer voor te leggen Definitief Uitvoeringsbesluit.

17

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

Zoals ik u al eerder heb toegezegd streef ik ernaar het wetsvoorstel Kilometerprijs voor het zomerreces bij uw Kamer in te dienen. Er is hierbij geen relatie met de gewijzigde planning ten aanzien van de datum start vracht. De behandeling van het wetsvoorstel inzake de kilometerprijs ligt momenteel niet op het tijdkritische pad. Het overhaast behandelen van het wetsvoorstel door uw Kamer is dan ook evenmin aan de orde. Ik heb bij vraag 16 al aangegeven dat ik een Definitief Uitvoeringsbesluit niet aan uw Kamer zal voorleggen voordat uw Kamer heeft besloten over de essentialia van de kilometerbeprijzing, zoals neergelegd in het wetsvoorstel. Besluitvorming over dit uitvoeringsbesluit is wel nodig om volgende stappen in het project te kunnen zetten. Ik ga ervan uit dat Uw Kamer het najaar gebruikt om het wetsvoorstel schriftelijk en mondeling te behandelen.

18

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

De door u aangehaalde kwalificatie «onervaren» marktpartijen komt niet voor in het PPC Addendum.

In het PPC Addendum wordt gesproken over ervaring met een stelsel zoals voorzien met de Kilometerprijs, in de context van de door marktpartijen (de beoogde dienstverleners/service providers) te dragen risico's en de vraag of service providers het best in staat zullen zijn deze risico's te beheersen en daarmee meerwaarde kunnen leveren ten opzichte van de Staat. («value for money»).

Het PPC addendum bevat in dit verband de volgende passage: «Uit de ronde tafel gesprekken en interviews met de markt is duidelijk geworden dat marktpartijen op dit moment nog over onvoldoende ervaringsgegevens beschikken om een betrouwbare inschatting te doen van het totale inningsrisico, die voldoende robuust is om een financier een garantie voor de opbrengst uit de Kilometerprijs te doen afgeven (tegen een voor de Staat gunstige prijs). Het aangaan van de verantwoordelijkheid voor de financiële stroom (facturering, inning en dwanginvordering) door de Service Providers vereist bevoegdheid (daar lijkt aan te kunnen worden voldaan), beïnvloedbaarheid (dit vereist een nader in te vullen stelsel aan afspraken en condities tussen de Staat en de Service Providers, daar geen der partijen het gehele KMP-stelsel beheerst) en draagbaarheid (dit vereist dat risico's betrouwbaar inschatbaar zijn en kunnen worden

gedragen, en dat lijkt nog niet het geval te zijn). Bijgevolg kunnen er in dit stadium nog geen uitspraken worden gedaan over of er sprake zal zijn van een value for money propositie.»

Een stelsel zoals beoogd met de Kilometerprijs wordt nog nergens ter wereld op deze schaal geëxploiteerd. Zowel overheid als bedrijfsleven hebben hiermee dus beperkte ervaring en er is sprake van een relatief hoge onzekerheid. De risico's zijn als zodanig gelijk voor markt en overheid. De markt zal deze risico's mogelijk relatief zwaar willen beprijzen. De burger zou dan mogelijk een te hoge risico opslag betalen. De gekozen aanpak is om in samenspraak met de markt tot arrangementen te komen om risico's zo goed mogelijk te beheersen. Uitgangspunt is dat risico's worden gedragen door die partij die ze op de lange duur het best kan beheersen en waarmee dus de meeste meerwaarde wordt gerealiseerd.

19

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

Er wordt vol ingezet op het hoofdspoor, zoals ik u heb aangekondigd in het Partieel Uitvoeringsbesluit en daarmee voor financiering en bekostiging in het private domein. Ik heb daarnaast gekozen voor een garantiespoor als terugvaloptie. In antwoord 18 heb ik al aangegeven welke overwegingen ik zal hanteren voor mijn uiteindelijke keuze voor één van beide sporen. Sommige kostenposten (bijvoorbeeld handhaving) zullen ook op de lange duur door de overheid moeten worden gedragen.

20

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

Na het Implementatiebesluit volgt de ontwikkeling van het garantiespoor de ontwikkelingen van de private dienstverlening in het hoofdspoor. Gelet op de doelstellingen van de Kilometerprijs is het daarbij van groot belang dat de ontwikkelingen in het hoofdspoor afdoende zekerheden verschaffen. Een eerste uitwerking van deze zekerheden wordt momenteel nader verkend in het kader van de consultatie. Deze uitwerking zal in het Definitief Uitvoeringsbesluit behandeld worden.

21

Welke stappen worden ondernomen om tot een versnelde definitie van certificatie-eisen voor Service Providers te komen, waardoor Service Providers zo snel mogelijk kunnen starten, en een eventuele vertraging bij de uiteindelijke invoering van de kilometerprijs voorkomen kan worden?

De marktconsultatie certificering is parallel geschakeld aan de voorbereiding en behandeling van het wetsontwerp en aan de aanbesteding. Dit gezien de onderlinge afhankelijkheid van deze werksporen, bijvoorbeeld op het gebied van de voertuigregistratieapparatuur. Het voornemen is de certificeringseisen in het voorjaar van 2010 vast te stellen. De gekozen aanpak – met als kern een intensieve consultatie van geselecteerde marktpartijen (potentiële service providers) – maakt het hun mogelijk nu reeds invloed uit te oefenen op de certificeringseisen en daar in de ontwikkeling van hun businesscase op te anticiperen.

22

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

Zoals in het antwoord op vraag 19 is aangegeven, zal vol worden ingezet op de ontwikkeling van het hoofdspoor. Voorts onderzoek ik – zoals eerder toegezegd in het kader van de marktconsultatie certificering – de voorwaarden waaronder potentiële service providers bereid zijn de functies facturering, inning en dwanginvordering uit te oefenen en de daarmee gepaard gaande risico's te dragen. Een dergelijk besluit, dat afwijkt van het in het Partieel Uitvoeringsbesluit vastgelegde uitvoeringsmodel, zal eerst genomen worden nadat mij is gebleken dat marktpartijen op dit punt maatschappelijke meerwaarde kunnen leveren. Ik kom daar met het Definitief Uitvoeringsbesluit bij uw Kamer op terug.

23

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

De Tweede Kamer heeft de motie Koopmans c.s. (31 3051, nr. 132) aangenomen. Het kabinet zal haar reactie geven bij de Wet kilometerprijs.

24

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

Onder het «geheel vervallen» van de opcenten versta ik dat de opcenten op de Motorrijtuigenbelasting geheel zullen vervallen en worden vervangen door een alternatieve provinciale belasting. Dat gebeurt uiterlijk zodra de eerste personenauto onder het regime van de kilometerprijs wordt geplaatst zoals ook verwoord in de brief van de Staatssecretaris van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties van 4 december 2008 kamerstukken 2008–2009 nr. 31 700, nr. 10.

Op 30 mei 2008 bent u via een brief van de Staatssecretaris van Financiën geïnformeerd over de volgende budgettaire uitgangspunten bij de invoering van de kilometerprijs.

Deze uitgangspunten worden verwerkt in het basistarief. U zult daarover worden geïnformeerd bij de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs in de Tweede Kamer.

25

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

In het AO van 30 juli 2008 heeft u een overzicht ontvangen met het lastenbeeld voor en na invoering van de kilometerprijs. Uit de daarin opgenomen (overigens indicatieve) cijfers blijkt dat de automobilist (en ook de burger die tevens automobilist is) er op macroniveau per saldo op vooruit gaat.

Ik streef ernaar om u voor de zomer een bijgesteld overzicht te overhandigen op basis van de meest recente prognoses die ook het uitgangspunt zullen vormen voor de tarieven in het wetsvoorstel. Omdat er nog geen

besluit is genomen over het nieuwe belastinggebied zal ook in dat nieuwe overzicht het provinciale belastinggebied als stelpost worden opgenomen.

In de in antwoord 24 aangehaalde brief van 30 mei 2008 van de staatssecretaris van Financiën is aangegeven dat het kabinet niet vooruit wil lopen op de omvang en vormgeving van de nieuwe provinciale belasting, aangezien in overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO) wordt gezocht naar een alternatieve provinciale belasting. Hierbij is ook aangegeven dat het onderzoek hiernaar uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond.

26

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

De invoering van de kilometerprijs heeft naar zijn aard uitsluitend betrekking op automobilisten. Separaat van de invoering van de kilometerprijs wordt door de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een alternatief voor de huidige provinciale opcenten, dat nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. In de brief van 30 mei 2008 van de staatssecretaris van Financiën is aangegeven dat een nieuwe provinciale belasting zijn grondslag niet zal vinden in de automobiliteit. De Raad voor financiële verhoudingen (Rfv) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de financiële verhouding Rijk-provincies. Hij heeft daarbij zowel naar de omvang als naar de verdeling van de bestaande geldstromen gekeken, in relatie tot de taken van de provincie in het licht van de commissie-Lodders; zoals u in het rapport van de Raad kan lezen gaan de taken van de provincie veel verder dan alleen de automobiliteit. Dat de huidige provinciale belastingen alleen door de automobilisten wordt opgebracht is historisch zo gegroeid.

Omdat de provinciale opcenten vervallen wordt in overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron voor provincies die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. De maximaal 1,2 miljard, zijnde de opbrengst van de opcenten MRB in 2007, blijft in het lastenbeeld beschikbaar voor een nieuwe provinciale belasting. De daadwerkelijke omvang van dat nieuwe belastinggebied is afhankelijk van de herijking van de financiële verhouding Rijk-provincies in den brede die op dit moment plaatsvindt. De Raad voor de Financiële Verhoudingen (Rfv) heeft op 16 maart 2009 hierover een advies uitgebracht. De staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief van 30 mei 2008 gesteld dat niet wordt vooruitgelopen op dit onderzoek, met dien verstande dat al wel gezegd kan worden dat een nieuwe belasting niet zijn grondslag kan vinden in de automobiliteit. Op korte termijn zal het kabinet op de bevindingen van de Raad reageren.

Het ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal een wetgevingstraject voorbereiden voor de invoering van een alternatieve provinciale belasting in 2012. Eventueel is het aan een volgend kabinet om een definitief besluit te nemen over de vorm en omvang van het provinciale belastinggebied.

27

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

Ja, dat klopt.

Wel is bij het kabinetsbesluit van november 2007 hierover het volgende geschreven: ... «De omzetting naar een tarief per kilometer sluit aan bij de lastendruk die op dat moment voor verschillende groepen weggebruikers geldt ...» (zie starten met de kilometerprijs blz. 12).

En daarmee is er nadere invulling gegeven aan hetgeen er door het Platform voor de introductie van de gedifferentieerde kilometerprijs aan uitgangspunten is geformuleerd:

- Er wordt rekening gehouden met de mate van gebruik (van vast naar variabel);
- Er wordt overgegaan van belasting naar prijs;
- Er wordt onderscheid gemaakt naar de schaarste van infrastructuur: rustige plekken kunnen een lagere prijs krijgen en drukke plekken een hogere, waardoor de schaarste kan worden bestreden;
- Er is sprake van lastenneutraliteit voor de groep weggebruikers als geheel door de gelijktijdige verlaging van de vaste lasten.

Door uw Kamer is bij de behandeling van de Nota Mobiliteit ten behoeve van de kilometerprijs een essentieel onderdeel toegevoegd waarin over de lastenneutraliteit het volgende wordt gezegd: invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is.

28

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

We realiseren ons dat wijzigingen in de planning gevolgen kunnen hebben voor het schema waarmee de BPM wordt afgebouwd. Op basis van de eerder voorgelegde – deterministische – planning voor de invoering van de kilometerprijs is afgesproken dat de BPM in 2016, het jaar waarin de laatste personenauto zou overgaan naar het regime van de kilometerprijs, voor 75% is afgebouwd. De laatste 25% zou worden afgebouwd in twee stappen in de jaren 2017 en 2018 (zie ook de eerder genoemde brief van de staatssecretaris van Financiën van mei 2008). Het ligt voor de hand om bij een eventuele verschuiving van de invoering van de kilometerprijs het afbouwschema van de BPM zodanig aan te passen dat het beginsel gehandhaafd blijft dat 75% van de BPM is afgebouwd als de laatste auto overgaat naar het regime van de kilometerprijs.

29

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

Nee, de omzetting van de belastingen naar de kilometerprijs heeft uitsluitend betrekking op de specifieke autobelastingen, te weten de BPM en de MRB. De BTW is een algemene belasting op goederen en diensten en kan niet worden omgezet. De BTW blijft derhalve verschuldigd over de netto catalogusprijs.

30

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

kilometer is en terwijl vrachtauto's vele malen vervuilender en onzuiniger zijn dan personenauto's?

Ook in de huidige situatie betalen vrachtauto's minder per kilometer dan personenauto's. Door de omzetting van de verschillende vaste autobelastingen naar een tarief per kilometer worden de huidige verschillen in behandeling tussen vrachtauto's en personenauto's wellicht meer expliciet gemaakt dan thans het geval is bij de vaste autobelastingen. Bij een meso-lastenneutrale omzetting van de vaste autobelastingen per voertuigsoort is het basistarief voor vrachtauto's dus lager dan voor personenauto's. Overigens blijven vrachtwagens, in ieder geval die met een maximaal toegelaten massa van 12 000 kg of meer, ook in de nieuwe situatie een bedrag aan MRB betalen vanwege de Europese Eurovignet richtlijn (1999/62/EG). Dit bedrag komt bovenop het basistarief voor vrachtauto's. Vanzelfsprekend wordt u nog geïnformeerd over de exacte tarieven per voertuigsoort.

31

Wat is uw reactie op de opmerking van de Departementale Auditdienst dat de informatievoorziening over de beheersmaatregelen nog aandacht verdient? Kunt u in de volgende voortgangsrapportages monitoringsinformatie over de uitvoering van beheersmaatregelen opnemen?

Na een fase waarin vooral aandacht is geweest voor het identificeren van risico's en het ontwikkelen van beheersmaatregelen, wordt de uitvoering van beheersmaatregelen verder uitgewerkt. Dit zal gebeuren via een proces van monitoring van beheersmaatregelen. Ik zal hierover rapporteren in VGR3.

32

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

Er zijn op dit moment geen nieuwe projecten waar een versnellingsprijs van toepassing is.

33

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

Ik streef ernaar deze brief op korte termijn aan te bieden aan uw Kamer.

34

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

Serviceproviders, die tijdig klaar zijn kunnen in beginsel vanaf dag één hun diensten aanbieden, dus ook bij de invoering van «vracht». Gezien de gestelde termijnen zal dat echter een uitdaging zijn voor marktpartijen. Daarom is als (risico)beheersingmaatregel voorzien in de aanschaf door het Rijk van ongeveer 200 000 voertuigapparaten voor vrachtauto's.

35

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

Voor de marktconsultatie die in het kader van de certificering wordt gevoerd hebben zich 18 partijen gemeld. Dit zijn zowel individuele bedrijven als bedrijven die een combinatie willen aangaan ten behoeve van de marktconsultatie certificering. Hiervan zijn 17 partijen geselecteerd voor de consultatiegesprekken die worden gehouden voor de certificeringseisen die gesteld zullen worden aan inbouwstations en aan serviceproviders.

Er hebben zich 47 deelnemers gemeld die belangstelling hadden voor de aanbesteding van de Kilometerprijs. Dit zijn zowel individuele bedrijven als bedrijven die een combinatie willen aangaan ten behoeve van deze aanbesteding. Op grond van de selectieleidraad Aanbesteding Systeem Kilometerprijs is het mogelijk dat maximaal 19 partijen zich kwalificeren om deel te nemen in de concurrentie gerichte dialoog. Uiteindelijk zullen 7 deelnemers de benodigde producten en diensten kunnen leveren. De verwachting is dat uit de nu geselecteerde bedrijven ook 7 leveranciers voor deze producten en diensten geselecteerd kunnen worden.

36

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

Zoals hierboven gemeld hebben zich 18 partijen gemeld voor de marktconsultatie certificering en 47 partijen voor de aanbesteding. De criteria op grond waarvan partijen zijn geselecteerd zijn opgenomen in de Selectieleidraden voor de Marktconsultatie Certificering en de Aanbesteding Systeem kilometerprijs. Dit betreft zowel eisen ten aanzien van de financiële en economische draagkracht van partijen als technische en organisatorische eisen en eisen ten aanzien van vakbekwaamheid.

37

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

Ik veronderstel dat met «Europese kilometerbeprijzing» het EETS-dossier wordt bedoeld (European Electronic Toll Service). De EETS is een uitwerking van de richtlijn interoperabiliteit (2004/52/EG). Deze richtlijn en de uitwerking daarvan moeten leiden tot een aanvullende dienst die het mogelijk maakt met één contract en één «kastje» in heel Europa de verschuldigde tol elektronisch te betalen. In Europees verband worden daartoe afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat deze aanvullende dienst inderdaad in alle (regionale en nationale) tolsystemen die onder de reikwijdte van de richtlijn vallen naar behoren kan functioneren. De EETS wordt verzorgd door private dienstverleners. De EU schept dus voorwaarden voor interoperabiliteit, maar werkt niet aan een Europees beprijzingssysteem. Concrete subsidies voor ABvM zijn niet in het vooruitzicht.

38

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

Op deze vraag zal ik ingaan in de toegezegde brief over de wijze waarop de kilometerprijs zal worden meegenomen in de planstudies. Zoals aangegeven bij vraag 33 streef ik ernaar deze brief op korte termijn aan uw Kamer aan te bieden.

39

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

De gesprekken in het kader van de certificering van de inbouwstations zijn recent van start gegaan. Of er een versnelde invoering mogelijk is hangt onder meer af van de eindresultaten van deze gesprekken en de mogelijkheden die de markt op dit punt ziet. Ik verwacht dat ik u bij het definitieve uitvoeringsbesluit nader kan informeren.

40, 41, 42 en 45

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

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

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

Welke oorzaken hebben geleid tot een stijging van de exploitatiekosten?

Wat is het effect van de 8 maanden extra die nu in de berekening zijn meegenomen (augustus 2017 i.p.v. periode t/m 2016) op de totale kosten?

U vraagt naar financiële informatie onder de € 50, mln. Deze informatie wordt vanwege mogelijke marktgevoeligheid niet verspreid. Ik ben echter te allen tijde bereid om u middels een technische briefing de gedetailleerde informatie te verschaffen.

43

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

De belangrijkste beheersmaatregelen om de invoeringskosten te verlagen in het hoofdspoor zijn het inschakelen van marktpartijen en het activeren van concurrentie. Binnen het garantiespoor worden onder andere beheersmaatregelen genomen door het volgen van een concurrentiegerichte dialoog die marktpartijen in staat stelt om met voorstellen te komen die de invoeringskosten kunnen verlagen.

44

Kunt u de randvoorwaardelijke raming van het platform ABvM uitdrukken in het prijspeil waarin ook de meest recente raming is uitgedrukt? Kan dit vanaf nu in alle voortgangsrapportages gedaan worden?

Ik ga er vanuit dat u met «de randvoorwaardelijke raming van het platform ABvM» de raming bedoelt zoals deze genoemd is in het rapport van het Nationaal Platform Anders betalen voor mobiliteit van mei 2005. In bijlage 1, tabel 4, variant 5 «betalen per kilometer+congestieheffing» wordt als investeringskosten een bedrag genoemd met een bandbreedte van €2 200 mln tot €4 100 mln. Het prijspeil wordt niet expliciet genoemd, maar uitgegaan wordt van het prijspeil 2004.

De raming uit VGR2 (peildatum 31-12-2008) heeft als prijspeil 2008. Op basis van de Consumentenprijsindex van het CBS, die beschouwd wordt als het algemene inflatiecijfer, komen we op een correctie van 7,11 0/0. Dat betekent dat de genoemde bedragen uit het rapport na inflatiecorrectie bedragen € 2 357 mln tot € 4 392 mln. In VGR2 bedroeg de investering € 3 630 mln. Dat valt binnen de bandbreedte van het platform. Ik zal de correctie iedere VGR uitvoeren.

46

Wat is de reden voor het feit dat in de kostenraming de exploitatie met meer dan een jaar verschoven is, maar dat dit niet in dezelfde mate in de exploitatiekosten terug te vinden is?

Onder verwijzing naar het antwoord op vraag 10, zullen de financiële consequenties van de aangepaste planning op basis van het besluit over het te hanteren percentage van de waarschijnlijkheidscurve, gemeld worden bij voortgangsrapportage 3.

47

Welke onderbouwing is te geven voor de daling van de exploitatiekosten in het zichtjaar 2020 ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage? Wat zijn de oorzaken van de daling van € 28 miljoen per jaar? Hoe is te verklaren dat de raming voor de exploitatiekosten t/m augustus 2017 is gestegen, terwijl de raming voor de exploitatiekosten in het zichtjaar 2020 is gedaald?

De exploitatiekosten in 2020 zijn licht gedaald. In de vorige ramingen was nog rekening gehouden met een bredere bezwaar- en beroepprocedure. Daarnaast is ingeschat dat er door gewenning meer mensen gebruik zullen maken van elektronische facturatie. De effecten treden in 2020 sterker op dan tijdens de uitrol, omdat het systeem dan volledig geïmplementeerd is.

48

Waarop is de vermoedelijke opbrengst van € 9 miljard in 2020 gebaseerd?

De vermoedelijke opbrengst van 9 miljard (peiljaar 2008) is een prognose van de opbrengsten van de kilometerprijs in 2020, uitgaande van een lastenneutrale omzetting van de vaste autobelastingen. Op dit moment worden de gehanteerde modellen voor deze berekening ge-audit en daarnaast vindt op onderdelen besluitvorming plaats over de daarbij gehanteerde werkhypothese. U wordt bij de indiening van het wetsvoorstel geïnformeerd over de prognoses, zoals die zullen worden gehanteerd voor de tarieven en de diverse veronderstellingen die daaraan ten grondslag liggen.

49

Hoe gaan de besparingen op de investeringen, die ontstaan wanneer de serviceproviders het hoofdspoor uitvoeren, worden ingeboekt?

Op grond van het zorgvuldigheidsprincipe is in het infrastructuurfonds (IF) het bedrag voor de investeringskosten ingepast dat behoort bij het scenario waarin er onvoldoende belangstelling ontstaat van de zijde van serviceproviders. Indien er sprake zal zijn van besparingen dan is er sprake van vrijval binnen het IF.

50

Hoe hoog is de ingeschatte opbrengst van de kilometerheffing van het vrachtverkeer per jaar (uitgaande van meso-lastenneutraliteit)? Hoe hoog zijn de kosten voor de kilometerprijs van het vrachtverkeer per jaar? Zijn de opbrengsten en kosten met elkaar in evenwicht? Komt dit er niet op neer dat het personenverkeer het grootste gedeelte van de kosten op zich neemt?

In 2020 is de vermoedelijke opbrengst van de kilometerprijs door vrachtauto's circa 170 miljoen euro. Daarnaast betalen zij vanwege een Europese richtlijn een minimum bedrag aan MRB van circa 90 miljoen euro. De totale kosten voor de kilometerprijs zijn door uw Kamer als volgt

geformuleerd: de kosten moeten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent. Er zal geen aparte organisatie komen voor de het innen van de opbrengsten voor vracht. Over de uiteindelijke verdeling van de kosten tussen een vrachtauto en een personenauto en de gevolgen daarvan voor het tarief zult u worden geïnformeerd bij de indiening van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer.

51

Wat is er tot nu toe precies uitgegeven aan ABvM? Wat is het totaal aan verplichtingen (niet alleen voor 2009)? Wat is op dit moment de totale verwachting aan kosten voordat ABvM operationeel wordt? Welk effect heeft de reeds opgetreden vertraging van ABvM op de totale kosten? Hoe verhoudt de totale kostenverwachting zich tot de reservering op de begroting van Verkeer en Waterstaat?

In VGR2 is aangegeven dat tot en met 2008 € 25,7 mln is uitgegeven. Het totale bedrag van aangegane verplichtingen per ultimo 2008 bedraagt € 15,5 mln. Tot en met mei 2009 zijn voor € 31 mln nieuwe verplichtingen aangegaan. Het betreft hier voornamelijk kosten voor de projectorganisatie. De eerste grote verplichtingen voor het project zullen pas in 2010 worden aangegaan indien de huidige aanbestedingen tot een goed einde zijn gekomen. Voor het antwoord op de vraag naar de totale verwachting aan kosten verwijs ik u naar antwoord 52.

Gedurende 2009 bedragen de kosten van de projectorganisatie circa € 3 mln per maand. Door de vertraging met 8 maanden zijn de projectkosten met € 24 mln gestegen. Binnen de begroting van het Infrafonds zijn de investeringskosten gedekt tot een bedrag € 3 350 mln terwijl de investeringskosten in VGR2 zijn geraamd op € 3 630 mln. Voor de investeringskosten is een tekort van € 280 mln. In de Voorjaarsnota 2009 zullen voorstellen worden gedaan voor de inpassing van dit tekort. Voor de exploitatiekosten (tot het einde van de uitrol) wordt een bedrag van € 2 110 mln geraamd. Op grond van eerdere afspraken dat 5% van de inkomsten beschikbaar is voor financiering, is een bedrag beschikbaar van € 1 230 mln, berekend volgens het tijdpad zoals opgenomen in mijn brief van 30 november 2007 (Kamerstukken II 2007/08, 31 305, nr. 1).

52

Hoeveel kosten denkt u dat er gemaakt zijn zodra in 2012 besloten moet worden tot de implementatie? Hoeveel geld is de belastingbetaler kwijt indien er dan alsnog van invoering van de kilometerprijs wordt afgezien?

Bij het vaststellen van het Partieel Uitvoeringsbesluit is de Kamer akkoord gegaan met het toekennen van een budget van €167 mln. Dit betreft het maximumbedrag dat is gemoeid met de eerste fase van de invoering van de kilometerprijs. De volgende stap betreft het Definitief Uitvoeringsbesluit. Hiermee zal ik de Kamer vragen om budget voor de tweede fase. Bij het implementatiebesluit zal ik budget vragen voor de laatste fase, de gehele uitrol van het systeem. Bij elk besluit wordt een maximum gesteld aan het bedrag dat is gemoeid met de invoering van de kilometerprijs en kan de Kamer gebruik maken van het budgetrecht.

53

Waarom is de definitieve scope van het project nog niet aan de Kamer gezonden? Wanneer komt die scope naar de Kamer?

Ik heb uw kamer over de hoofdlijnen van de scope geïnformeerd bij het partieel uitvoeringsbesluit. Daarna zijn die hoofdlijnen doorontwikkeld ten bate van de certificering, aanbesteding en wetgeving. Na het partieel

uitvoeringsbesluit is het wetsvoorstel het eerstvolgende document waarin ik u systeembreed informeer over aspecten die raken aan de scope. Ik ben uiteraard bereid rond de verzending van het wetsvoorstel een technische briefing te geven waarin de scope in samenhang wordt toegelicht en waarin een aantal vermeldenswaardige aspecten speciaal worden uitgelicht.

54

Waarom kunnen (scope) wijzigingen nu niet meer in de contracten worden verwerkt?

De scope van de aanbesteding is omschreven in de eerdergenoemde selectieleidraad. Partijen die belangstelling hebben voor een aanbesteding bepalen op grond van de scopebeschrijving of zij zich al dan niet aanmelden als deelnemer bij de prekwalificatie. Indien naderhand grote wijzigingen worden aangebracht in de scope van de aanbesteding, kan de situatie ontstaan dat er partijen zijn die zich niet hebben aangemeld voor de aanbesteding, maar dit wel gedaan zouden hebben indien deze wijziging direct al in de scope opgenomen zou zijn. Aanbestedingsrechtelijk is dit niet toegestaan en dit zou tot gevolg kunnen hebben dat de aanbesteding geheel of gedeeltelijk opnieuw gedaan zou moeten worden.

55

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

Bij het bezien van de verschillende ingroeimodellen was bekend dat ingroei in één jaar niet mogelijk zou zijn vanwege de grote aantallen in te bouwen «kastjes» in voertuigen en de beperkte ingroei-capaciteit. Bij de Kostenmonitor (2006) is aan het bedrijfsleven gevraagd welke ingroei-periode reëel zou zijn. De antwoorden varieerden van 18 maanden tot vier jaar. Bij het Kabinetbesluit «Starten met de kilometerprijs» (2007) is uitgegaan van vier jaar, wetend dat dit samen met de uitvoerende partijen nader vormgegeven zou moeten worden. Op dit moment vinden de gesprekken plaats met de certificeringinstanties en vertegenwoordigers van inbouwstations om de benodigde inbouwcapaciteit nader af te stemmen. Ik heb geen aanwijzing dat de hierboven genoemde termijnen van 1,5 tot 4 jaar onjuist zijn.

56

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

Het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009 (Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70) voorziet onder meer in een afschaffing van de vrijstelling MRB voor voertuigen ouder dan 25 jaar. Deze afschaffing heeft de vorm gekregen van een uitsterfregeling, dat wil zeggen dat met ingang van 1 januari 2012 de vrijstelling MRB alleen nog van toepassing is op voertuigen die op 31 december 2011 12 jaar of ouder zijn. Deze maatregel is al in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 opgenomen. Een eventuele vertraging van de invoering van de kilometerprijs heeft geen invloed op de inwerkingtreding van deze fiscale uitsterfregeling.

57

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

Aan Service providers wordt alle ruimte gegeven. Bedacht moet evenwel worden dat het stelsel alleen kan werken als ook de overheidsvoorzieningen gereed zijn zoals de handhaving en het voorziene publieke inningsbureau. Daarvoor is een parallel traject onvermijdelijk.

58

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

Op dit moment ben ik met de markt, in het kader van de marktconsultatie voor het certificeringsraamwerk, in gesprek om de voorwaarden over en weer verder uit te werken, met name het debiteurenrisico en de technische risico's. In het najaar 2008 heb ik u via het PPC Addendum geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de reikwijdte van de dienstverlening door service providers in het hoofdspoor. Wij hebben toen geconstateerd dat de markt de inningsfunctie «mag» en «kan» uitvoeren, maar dat niet met voldoende zekerheid vast te stellen is of de markt dit kan op zodanige wijze dat dit «Value for Money» oplevert voor betrokkenen. Het beoordelingskader in het PPC Addendum was gericht op de volgende vijf criteria: inkomstzekerheid voor de Staat, voldoende marktwerking op deze dienst-uitbreiding, beheersbaarheid van de organisatorische interfaces, flexibiliteit voor aanpassingen door de Staat en gebruikersvriendelijkheid voor de kentekhouder. Op het criterium van inkomstzekerheid voorzie ik dat prestatieafspraken gemaakt moeten worden met de private service providers over de af te dragen kilometerprijs-bedragen aan de Staat. Immers de service providers nemen in het zogenaamde end-to-end-model verantwoordelijkheid voor de juiste werking van hun kilometerprijdienst en de volledige inning van de kilometerprijs van hun klanten. De tijdens het onderzoek aanwezige onzekerheden veroorzaakten dat marktpartijen geen voldoende zicht konden bieden op later te maken afspraken -met voldoende Value for Money-over deze prestatiegarantie. Derhalve is besloten dit nader te onderzoeken in het consultatie- en certificeringstraject.

Als op basis van de consultatie voldoende zekerheid bestaat dat meerdere marktpartijen de taken facturering, inning en dwanginvordering kunnen en willen uitvoeren, waarbij de operationele stelsel-en systeemrisico's beheerst kunnen worden, en er attractieve prestatiegaranties afgegeven kunnen worden in de certificering, zal politieke besluitvorming kunnen plaatsvinden. Hierbij zullen onder meer de volgende criteria worden meegewogen:

- tijdens de consultatie is gebleken dat voldoende marktpartijen bereid zullen zijn de dienst te leveren tegen de gestelde (hoge) kwaliteitsnormen (formulering van deze normen zijn onderwerp van gesprek gedurende marktconsultatie en zullen leiden tot de «prestatiegarantie»);
- Er zal naar verwachting (bij uitvoering door meerdere private dienstverleners) in economische zin meerwaarde gecreëerd worden ten opzichte van de variant met het publieke inningsbureau;
- Voldoende marktpartijen zullen bereid zijn om (financiële) garanties af te geven ter beheersing van het risico van wegvallen van een dienstverlener;
- Voldoende marktpartijen zullen bereid zijn om de publieke belangen te borgen bij private uitvoering (in termen van bijvoorbeeld rechtsgelijke behandeling van de houder);
- Voldoende marktpartijen zullen bereid zijn om de voorwaarden voortkomend uit het governancestelsel van de kilometerprijs te accepteren.

59

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

Uw Kamer zal hierover tegelijk met het wetsvoorstel worden ingelicht door middel van een afzonderlijke brief over de publieke regie.

60

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

Zie antwoord vraag 57.

61

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

Nederland is verplicht te voldoen aan de richtlijn interoperabiliteit (2004/52/EG). De richtlijn is geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994. Nadat het definitie-besluit van de EETS definitief is genomen, dient ook dat besluit door de lidstaten te worden uitgevoerd. Het is dus niet alleen verstandig om bij EETS aan te sluiten, maar zelfs verplicht. EETS behoeft overigens nog veel nadere uitwerking, voordat deze geïmplementeerd kan worden. Of en hoe interoperabiliteit uiteindelijk in de toekomst tot stand zal komen, valt niet te voorspellen. Het is misschien goed om te benadrukken dat interoperabiliteit niet alleen een technologisch vraagstuk is, maar ook noopt tot contractuele en procedurele afspraken, en dat er kosten aan verbonden zijn om interoperabiliteit tot stand te brengen. Ik kan mij voorstellen dat interoperabiliteit zich geleidelijk ontwikkelt, doordat technologische standaarden ontstaan en doordat tolbeheerders, providers en wellicht OBE-leveranciers gaan samenwerken. De industrie heeft daar zeker een rol in, maar ik zie ook voor de andere spelers in de een rol weggelegd om tot de vereiste technische, contractuele en procedurele samenwerking te komen.

62

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

In de verslagperiode zijn de contacten met de maatschappelijke partijen geïntensiveerd ten opzichte van de periode daarvoor. Dit heeft onder andere te maken met het de (inhoudelijke) uitwerking van een aantal onderwerpen, zoals een gebruikersraad en het tarievenstelsel. Door deze actieve betrokkenheid bij de ontwikkeling van de kilometerprijs is er net als in de voorgaande periode sprake van een stevig maatschappelijk draagvlak, waarbij de maatschappelijke partijen overigens benadrukken dat zij een zorgvuldige gezamenlijke uitwerking en communicatie over het systeem tenminste zo belangrijk vinden als spoedige implementatie.

63 t/m 65

Hoeveel fte werken er in het openbaar bestuur aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit? Kunt u dat per departement aangeven? Kunt u overzichtelijk aangeven welke taken de 75 fte ambtelijk personeel en 85 fte inhuur op het departement van Verkeer en Waterstaat hebben? Waarom is dit aantal zo fors toegenomen? Hoeveel fte werken er buiten het openbaar bestuur aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit? Bij hoeveel organisaties? Welke taken vervullen zij?

In het antwoord valt onder openbaar bestuur de ministeries inclusief de agentschappen en de ZBO's.

Per het einde van 2008 werkten 36 fte aan ambtenaren bij VenW waarvan er 27 fte behoorden bij DGMO. De overige 9 fte werkten bij andere onderdelen van het ministerie waaronder RWS. De inzet van de 9 fte is de effectieve som van de inzet van een groter aantal medewerkers van het ministerie die allemaal een groter of kleiner deel van hun tijd besteden aan het project vanuit hun eigen individuele specialisme.

Het ministerie van Justitie leverde circa 8 fte vanuit het CJIB. Deze stelden hun kennis op het gebied van grootschalige factuurverwerking en op het gebied van inning en dwanginvordering beschikbaar.

Financiën en EZ stelden gezamenlijk circa 2 fte beschikbaar met kennis op de gebieden van Aanbesteding en Publiek Private Samenwerking.

Als ZBO is de RDW nauw bij het project betrokken met 2 fte.

Van buiten het openbaar bestuur zijn inhuurkrachten aangetrokken.

Ultimo 2008 waren dat circa 74 fte. Deze krachten zijn aangetrokken bij een reeks van verschillende bedrijven. Het betreft veelal gespecialiseerde krachten die niet beschikbaar zijn binnen de rijksoverheid. De taken die zij verrichten liggen met name op het gebied van ICT (bijvoorbeeld voor het ontwerp van de OBE (het kastje), aanbesteding van ICT-projecten en certificering.)

Het aantal fte is toegenomen, omdat het project overgegaan is van de uitwerkingsfase naar de uitvoeringsfase. Voor de uitvoeringsfase zijn extra en andere mensen nodig. Het betreft onder andere de uitwerking van de techniek van het systeem, de certificering en de aanbesteding en de testorganisatie.

Tot slot maak ik van deze gelegenheid gebruik om uw Kamer naar aanleiding van een motie van het lid Roefs c.s. (kamerstuk 31 305, nr. 133) het volgende te melden: in het Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) van 30 juni 2008 heeft uw Kamer ingestemd met het starten van de aanbesteding van de vijf tijdkritische percelen. Zoals bekend is gestart met het hoofdspoor dat moet leiden tot een aantal gecertificeerde leveranciers en Service Providers. Tevens is de aanbesteding opgestart met als eerste fase de prekwalificatie van de deelnemers. In het PUB heeft u ingestemd met de reservering van € 167 mln. voor certificering, aanbesteding en het testprogramma. Dit is ook het bedrag dat maximaal wordt uitgegeven, mocht uw Kamer negatief beslissen over het Definitief Uitvoeringsbesluit. Feitelijk hebben de percelen waarvoor nu de aanbesteding loopt – de vijf tijdkritische percelen – een totale waarde van € 1,2 mld. Deze verplichtingen zullen in de loop van 2010 worden aangegaan. Overeenkomstig de adviezen van de tijdelijke commissie infrastructuur (TCI) zullen in de verschillende contracten bepalingen worden opgenomen met als doel de sunk costs te beperken indien er wordt besloten tot voortijdige beëindiging van het project. Deze bepalingen zijn gekoppeld aan de besluitvorming door de Kamer over het Definitief Uitvoeringsbeleid (DUB). Nadat uw Kamer heeft ingestemd met het DUB zal worden gestart met de aanbesteding van de overige percelen.