

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 76**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2008

Begin juli heb ik met uw Kamer het Partieel Uitvoeringsbesluit en het onderliggende Implementatieplan kilometerprijssysteem besproken en vastgesteld. Tijdens de bespreking met uw Kamer zijn een aantal vragen gesteld over de invulling van de certificering en het testprogramma. In deze brief geef ik u deze extra toegezegde informatie zodat uw Kamer deze desgewenst kan betrekken bij de geplande bespreking in oktober aanstaande. Daarnaast heb ik toegezegd uw Kamer nader inzicht te verschaffen in regionale groei versus een aselecte groeimethode. Tevens bevat deze brief de onderbouwing van mijn eerder ingenomen positie vóór het uitsluiten van motorrijders van de kilometerprijs.

Hieronder ga ik allereerst in op het hoofdspoor met de certificering, het testprogramma en de aanbesteding die tezamen de voorbereidende stappen vormen in de implementatie. Daarna zoom ik in op de elementen in de implementatiestrategie die steeds zichtbaarder gaan worden, zoals de mobiliteitsprojecten, de start met vrachtvervoer, de uitrol onder overige voertuigen en daarmee dus ook op de regionale groei. Tot slot sta ik stil bij de keuze om motoren uit te sluiten van de kilometerprijs. Als bijlage treft u als houvast een kort overzicht aan van de concretisering van de gehele implementatiestrategie in de verschillende kabinetsbesluiten van het afgelopen jaar.

De verdere concretisering van de implementatie is een «on going» proces waarover ik geregeld met uw Kamer in gesprek zal gaan. Binnenkort bied ik u de door uw Kamer per brief van 5 september 2008 (kenmerk: 2008Z02129/2008D03982) gevraagde voortgangsrapportage aan.

Uw Kamer krijgt hiermee een compleet beeld van de voortgang tot en met eind juni (aan de hand van de voortgangsrapportage), aangevuld met de meest recente inhoudelijke informatie sinds het AO/VAO begin juli jongstleden (Kamerstuk 31 305, nr. 74, en Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2007–2008, nr. 105, blz. 7634–7638) (aan de hand van deze brief).

## Hoofdspoor

Zoals ik in mijn brief van 27 juni jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 52) heb benadrukt, zet ik wat betreft het organisatiemodel in op het hoofdspoor van een markt met meerdere gecertificeerde dienstverleners. Ik onderzoek nog of en in hoeverre deze gecertificeerde dienstverleners ook de taken inning en dwanginvordering kunnen oppakken. Daarover informeer ik u dit najaar. Het is in mijn belang dat tijdig een kilometerprijsstelsel wordt gerealiseerd waarin zoveel mogelijk sprake is van blijvende concurrentie tussen verschillende marktpartijen. Deze concurrentie is van groot belang uit oogpunt van de kosten en zo groot mogelijk gebruiksgemak voor weggebruikers. Hoe ik de markt ga benaderen, werk ik op onderstaande wijze uit.

### *Certificering*

Tijdens het overleg met uw Kamer begin juli is gesproken over de certificering en kwam de behoefte tot uiting om hier meer inzicht in te krijgen. Deze certificering is van groot belang voor een goede en voorspoedige ontwikkeling en uitrol van het hoofdspoor.

De typegoedkeuring van de voertuigapparatuur in ieder geval in het garantiespoor en de erkenning middels certificering van de dienstverleners en inbouwstations vormen, samen met de aanbesteding van delen van het «garantiespoor», de eerste tijdkritische stappen van de implementatie. Enkele inhoudelijke aspecten van de typegoedkeuring van voertuigapparatuur zijn bijvoorbeeld de betrouwbaarheid en continuïteit van de satellietontvangst, de interface met de handhavingsapparatuur, en de beveiliging waaronder privacy. Private dienstverleners krijgen erkenning indien ze voldoen aan eisen op het gebied van onder meer de integriteit en betrouwbaarheid van de verwerking van de kilometergegevens en de interface met de dedicated backoffice, voor zover private dienstverleners geen inning en dwanginvordering voor hun rekening nemen. In het geval dat de inning en dwanginvordering ook wordt ondergebracht bij private dienstverleners, wat thans wordt onderzocht en besproken met marktpartijen, kan verder worden gedacht aan onder meer eisen rond de continuïteit van de organisatie, waaronder financiële criteria zoals de liquiditeit en solvabiliteit, en aan eisen ten aanzien van het personeel. Van belang is te beseffen dat de overheid garanties wil ten aanzien van de inkomsten en de gelijke behandeling van burgers door verschillende private dienstverleners. Het gaat immers om een publieke heffing.

Specifiek wat betreft de privacy maatregelen wil ik hier nog eens benadrukken dat ook in het hoofdspoor van meerdere private dienstverleners een deugdelijke bescherming van het privé domein van de burger gewaarborgd moet zijn. Via de certificeringseisen kan ik heldere kaders stellen aan het gebruik van gegevens en aan de wijze waarop ritgegevens en persoonsgebonden informatie op een veilige manier worden verwerkt.

Het vastleggen van de certificeringseisen in de komende periode is van belang om te komen tot een stelsel van eisen dat ik in een ministeriële regeling kan vastleggen. Bij de start van de aanbesteding van de tijd-kritische percelen zijn de certificeringseisen voor een aanzienlijk deel geformuleerd.

Op basis van praktijkervaringen uit onder meer de mobiliteitsprojecten, het testprogramma en intensieve dialoog met partijen worden de certificeringseisen gaandeweg vervolmaakt om zo te komen tot verdere vergroting van de gebruiksvriendelijkheid van het systeem en het steeds verder beperken van de kosten. Voordat ik de certificeringseisen definitief vastleg wil ik de resultaten van de praktijkervaringen hierbij kunnen betrekken. Concreet betekent dit dat ik eerst kom met een stelsel van voorlopige

certificeringseisen waar (markt)partijen zich al op kunnen richten. Deze eisen worden ook betrokken in het testprogramma waar ik verderop in deze brief op terugkom. Het testprogramma kan bijvoorbeeld opleveren dat bepaalde certificeringseisen nog te streng zijn en versoepeld kunnen worden om tot het gewenste resultaat te komen.

#### *Wisselwerking certificering en aanbesteding*

Het proces van het opzetten van het certificeringssysteem loopt parallel aan de aanbestedingen die ik dit jaar in gang zet gericht op de tijdkritische onderdelen van het systeem van de kilometerprijs. Deze onderdelen zijn ook noodzakelijk voor de uit te voeren testen. Zowel ten aanzien van de certificering als ten aanzien van de aanbestedingen is de input van marktpartijen en andere stakeholders zoals kenniscentra noodzakelijk om uitvoerbare eisen te kunnen formuleren. Op dit moment leg ik de laatste hand aan de synchronisatie van beide processen zodat ik gelijktijdig met de aankondiging van de aanbesteding, en zo mogelijk eerder, de eerste stappen met de markt kan gaan zetten met betrekking tot het certificeringsproces. Het is dan zichtbaar wanneer en onder welke voorwaarden partijen kunnen participeren. Van belang is dat zowel partijen die deelnemen aan de certificeringsprocessen als partijen die deelnemen aan de aanbestedingsprocedure, input leveren ten behoeve van de op te stellen eisen en interfaces tussen onderdelen van het systeem. Ik werk aan een zodanige inrichting van de gewenste intensieve dialoog met (markt-)partijen dat deze beheersbaar en overzichtelijk blijft.

In de wisselwerking tussen de certificering en het aanbestedingsproces zal gebruik gemaakt worden van een zogeheten white box-constructie. In deze constructie zal een omschrijving van de door mij cruciaal geachte onderdelen van het systeem beschikbaar worden gesteld aan die partijen die deelnemen aan de dialoog in de aanbestedingen, als mede aan de partijen die in het kader van de certificering mogelijk een rol kunnen spelen. Al deze partijen kunnen commentaar leveren ten aanzien van bepaalde onderwerpen in de white box. Dit commentaar wordt in de opvolgende versies van de white box zichtbaar gemaakt. Op deze wijze komt dit commentaar zowel ten goede aan het certificeringsproces als aan de aanbestedingen. Andere onderwerpen, die in het proces vast komen te staan, worden gecommuniceerd naar partijen zodat zij zich op die punten reeds kunnen voorbereiden in het kader van certificering. Via dit mechanisme kunnen overigens ook inzichten vanuit onder meer de mobiliteitsprojecten en testen elders in de wereld worden meegenomen.

#### *Testprogramma*

Ten tweede wil ik u ook meer inzicht geven in het testprogramma (motie-Van der Ham, nr. 292). Zoals benadrukt tijdens het AO/VAO vlak voor het zomerreces is de uitvoering van dit testprogramma de kern van de percelen die aanbesteed worden op basis van het Partieel Uitvoeringsbesluit.

Het doorlopen van het gehele testprogramma kan worden beschouwd als een waarborg voor een goed werkend systeem. Doel van het testprogramma is om op basis van de eisen die ik voor het systeem heb opgesteld, aan te tonen dat het systeem op een correcte, robuuste en volledige manier is geïmplementeerd en om te verifiëren of de aanbestede systemen samenwerken zoals vereist. In het testprogramma zullen leveranciers en een daarvoor geselecteerde testinstantie het hele scala aan eisen testen via een vaste reeks van elkaar aanvullende testen. Het testprogramma is relevant voor het certificeringsproces voor de private dienstverleners in het hoofdspoor en voor het garantiespoor met een

dedicated backoffice. Het voor de grootschalige test op te zetten systeem, dat immers alle onderdelen dient te bevatten, vormt de basis voor het garantiespoor.

In het implementatieplan van 27 juni jongstleden heb ik een eerste schets gegeven van aandachtsgebieden in het testprogramma. Op dit moment heb ik op basis van dit plan een nadere concretisering gemaakt zodat ik als opdrachtgever voor het testprogramma tijdens het aanbestedingsproces helder kan maken wat ik precies verwacht van potentiële opdrachtnemers en testinstanties. Op deze manier ben ik in staat om tijdens de gesprekken die in de aanbestedingen met de potentiële opdrachtnemers en testinstanties worden gevoerd (de dialoofase), tot een nadere uitwerking te komen. Hierbij kan de expertise van deze partijen volledig worden benut om tot een integrale teststrategie te komen.

Ik test een aantal kritische aspecten van het systeem aan de hand van prototypes. Losse onderdelen worden daarbij apart getest via een reeks van complementaire testen, te weten:

- testen in de fabriek die zich richten op zeer nauwkeurige en gecontroleerde metingen;
- testen in een representatieve en fysieke omgeving zoals een testtrack voor auto's om zo representatief mogelijk de werking te controleren;
- testen die de goede samenwerking moeten aantonen (integratietesten);
- testen die grootschaligheid en de gebruikersinteractie moeten testen (zoals de Grootschalige Praktijkttest).

Voor elk systeem (zoals facturering (backoffice) en handhaving) en voor elk proces (zoals inbouw) zal deze test cyclisch worden doorlopen. Zo test ik bij de registratievoorziening onder meer de nauwkeurigheid, betrouwbaarheid, het aantal beveiligingsfuncties zowel in de registratievoorziening als in het Trusted Element, de datacommunicatie ten behoeve van nieuwe tarieven, de datacommunicatie met de dedicated backoffice, de interfaces met de handhavingsapparatuur en het inbouwgemak.

Bij de handhavingsapparatuur wordt onder andere bij portaalopstellingen, verplaatsbare mobiele opstellingen en handheld-apparatuur, de capaciteit (grote hoeveelheden datacommunicatie in korte tijd), foutenmarges en de interactie met de voertuigapparatuur getest. Ik test dus niet alleen op de kwaliteit van de apparatuur zelf, maar ook op de interfaces tussen de verschillende schakels in de keten van de kilometerprijs.

#### *Proof of Concept à Grootschalige praktijktest*

Als alle hoofdonderdelen van het systeem (registratievoorziening, handhavingsapparatuur en backoffice) voldoende zijn getest volgt de volumetest. Eerder had deze nog de naam Proof of Concept maar ik vind het van belang om vanaf nu te spreken over Grootschalige Praktijktest (GPT) om te onderstrepen dat het doel is om ervaring op te doen met grote aantallen gebruikers. Het doel van de GPT is niet om aan te tonen dat het technisch concept werkt. Dit is dan immers reeds getest in de voorgaande reeks van testen. De GPT is primair bedoeld om te testen of het systeem, de processen en de uitvoeringsorganisatie goed functioneren bij grote aantallen systemen en gebruikers. Zo verschaft de GPT bijvoorbeeld inzicht in de uitvoering van de inbouw, klachtafhandeling, mens-machine interactie en de call center voorzieningen. Als deze GPT is afgerond en de resultaten waar nodig zijn omgezet tot verbeteringen van het systeem kan het implementatiebesluit worden genomen om een exacte datum te bepalen voor de start met vrachtvervoer en voor de uitrol richting overige voertuigen.

Zoals u weet ben ik momenteel nog bezig met de voorbereidingen ten behoeve van de aankondiging van de aanbesteding van de tijdskritische percelen voor het systeem van de kilometerprijs. Op dit moment leg ik de laatste hand aan de architectuur van het hele systeem en doe ik een laatste check op de wisselwerking tussen de kilometerprijs in Nederland en de ontwikkelingen in Europa. In de tweede helft van september zijn verschillende gesprekken gevoerd met banken en potentiële private dienstverleners om een helder beeld te krijgen of en in hoeverre de taken inning en dwanginvordering kunnen worden belegd in het hoofdspoor van het organisatiemodel, te weten de private dienstverleners. Ik verwacht daar dit najaar met een nader beeld over te komen.

### **Regionale ingroei**

Tijdens de discussie met uw Kamer is uitgebreid stilgestaan bij de vraag in hoeverre een regionale ingroei te verkiezen valt boven de voorkeur van het Kabinet om op basis van de eerste twee cijfers van het kenteken de uitrol van personenauto's vorm te geven. In deze brief geef ik de gevraagde aanvullende informatie op dit punt. Voordat ik inzoom op de vraag naar mogelijkheden voor een regionale uitrolstrategie die uit de aangehouden motie-Duyvendak/Van der Ham (31 305, nr. 63) spreekt – en naar aanleiding waarvan ik u deze extra informatie heb toegezegd – geef ik het overzicht van de (na verloop van tijd) zichtbare elementen van het systeem. In het gesprek werden de verschillende elementen in de implementatie al snel met elkaar in verband gebracht of met elkaar verwisseld, hetgeen verduidelijking behoeft.

#### *Zichtbare elementen van het systeem in relatie tot regionale mogelijkheden*

Een eerste element dat nu al tot zichtbare activiteiten leidt, zijn de mobiliteitsprojecten op korte termijn. Op dit moment wordt in verschillende regio's door overheden en bedrijfsleven gewerkt aan uitvoeringsconvenanten om de afspraken binnen de Taskforce Mobiliteitsmanagement te concretiseren. Deze projecten richten zich op proeven op basis van het betaald rijden principe en zijn bedoeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze proeven hoeven niet te wachten op de verdere uitwerking van het hele kilometerprijsstelsel en het in werking treden van de wetgeving. Ze bieden private aanbieders die betrokken willen worden bij het certificeringstraject de gelegenheid ervaring op te doen.

Ten tweede het testprogramma en dan met name de grootschalige praktijktest. Eerder heb ik in deze brief benoemd dat het doel daarbij is om te bezien of het systeem een groot volume aan deelnemers kan verwerken. Het betreft een testsituatie zonder dat er al echt betaald wordt. Het testprogramma verbind ik dan ook expliciet niet met een beleidsdoel als het verbeteren van de bereikbaarheid: ik wil op dat moment eerst nog weten of alles optimaal werkt en op elkaar is ingespeeld.

Een derde element dat leidt tot zichtbaarheid is de start met ongeveer 200 000 vrachtauto's. Dit is per definitie een landelijke aangelegenheid om zo te garanderen dat er gelijkheid blijft bestaan in het speelveld voor het bedrijfsleven. Vanuit het oogpunt van verbetering van de bereikbaarheid is deze groep nog te beperkt om zichtbaar effect te sorteren.

Dit brengt mij bij de laatste twee onderdelen waarbij gedacht kan worden aan een regionale insteek:

- de uitrolstrategie kilometerprijs voor alle personenauto's;
- de uitwerking en invoering van het spitstarief.

Wat betreft de uitrolstrategie voor alle voertuigen volg ik een pad dat vooral:

- beheersbaar is in termen van logistieke organisatie en bijvoorbeeld het voorkomen of beperken van ongewenste neveneffecten;
- op grond van een zo objectief mogelijk criterium zorgt voor selectie van de opeenvolgende groepen weggebruikers;
- tot slot zorgt voor een zo stabiel mogelijke inkomstenstroom in de vorm van nog te innen MRB en BPM en een al in rekening te brengen kilometerprijs.

Deze drie elementen vind ik essentieel om de uitrol zo soepel mogelijk te laten verlopen. Een soepele introductie van de kilometerprijs is mijn primaire insteek om zo te komen tot een eerlijker systeem dat vanaf 2016 goed functioneert voor alle weggebruikers en vanaf dan ook de beleids-effecten sorteert die ik ervan verwacht. Met deze insteek heb ik de afgelopen tijd ook gekeken naar de mogelijkheden die er zijn binnen het kabinetsbesluit om in één keer een landelijk systeem neer te zetten en af te zien van tussenstappen met tijdelijk te gebruiken technieken zoals camera's en/of zenders.

Daarnaast zoek ik nog naar de precieze vormgeving van het spitstarief en het moment waarop deze in de eerste regio's kan worden ingevoerd uitgaande van de mogelijkheden die het landelijke systeem op dat moment al wel of juist niet kan bieden. Hieronder ga ik op beide elementen nader in.

#### *Twee regionale scenario's voor totale uitrol onder alle voertuigen*

In het kader van de Joint Fact Finding die ik in 2006 en 2007 samen met betrokken maatschappelijke organisaties en overheden heb uitgevoerd zijn verschillende scenario's uitgewerkt voor de uitrol van de kilometerprijs. De mogelijkheden voor regionale ingroei zijn daar op twee manieren onderzocht. Het eerste scenario betreft de situatie waarbij vooruitlopend op de landelijke invoering alle kentekenhouders met een auto geregistreerd in een urgente regio als eerste overgaan van het huidige fiscale regime naar de landelijke kilometerprijs. Dit is een scenario dat binnen het gegeven kader van het kabinetsbesluit van 30 november 2007 valt. Voordeel van dit scenario is dat de kilometerprijs als eerste in een urgente regio de bereikbaarheid (in beperkte mate) verbetert. Deze verbetering zal echter beperkt zijn ten opzichte van de situatie dat de kilometerprijs in het hele land geldt, omdat een belangrijk deel van de congestie in een gebied niet zo zeer wordt veroorzaakt door het verkeer uit die regio zelf, maar door automobilisten die er vanuit een andere regio naartoe of vandaan rijden. De mate van beleidseffect is dan ook afhankelijk van de omvang van het gebied. Als voorbeeld kan een stad met omliggende gemeenten worden genomen waarbij bekend is dat ook veel verkeer komt van buiten de eigen provincie. Als alleen de weggebruikers die wonen in de centrumstad worden betrokken in het kilometerprijsstelsel dan is het effect uiteraard kleiner dan wanneer ook de omliggende gemeenten en de andere herkomstplaatsen van weggebruikers die door deze stad rijden worden meegenomen. Nadeel is dan uiteraard dat de omvang van de groep weggebruikers navenant toeneemt wat de beheersbaarheid beperkt. Vanuit het oogpunt van uitvoerbaarheid en fiscaliteit is dit regionale scenario niet wenselijk. Een start in een bepaalde regio brengt met zich mee dat in korte tijd alle voertuigen in een regio moeten worden voorzien van een registratievoorziening. De technische en logistieke uitdaging

hiervan is groot. Het risico bestaat dat het niet lukt om in korte tijd alle voertuigen te bedienen met de in die regio aanwezige erkende inbouwstations.

Een tweede risico dat dit scenario met zich meebrengt is ontwijkgedrag waar moeilijk tegen opgetreden kan worden. Kentekenhouders die weinig kilometers rijden kunnen hun voertuig laten registreren in de regio waar de kilometerprijs al is ingevoerd, bijvoorbeeld op naam van een kennis. Kentekenhouders die veel kilometers rijden kunnen hun voertuig laten registreren in een gebied waar de kilometerprijs nog niet is ingevoerd. Dit leidt tot een derving van inkomsten voor het rijk en tot minder bereikbaarheidseffecten.

Een derde belemmering voor dit scenario is de positie van leasemaatschappijen. Leaserijders rijden relatief veel kilometers en zullen behoren tot de groep weggebruikers die op basis van hun hoge kilometertrage meer zullen gaan betalen dan op dit moment. Leasemaatschappijen die gevestigd zijn in een regio waar de kilometerprijs eerder wordt ingevoerd, worden benadeeld ten opzichte van andere leasebedrijven. Zij zullen klanten verliezen omdat leaserijders bij andere leasemaatschappijen, die niet onder de reikwijdte van de kilometerprijs vallen, goedkoper uit zijn.

Het tweede regionale scenario dat is overwogen voorafgaand aan het kabinetsbesluit van 30 november 2007 ging uit van een eerste stap met de invoering van de kilometerprijs in een urgente regio, bijvoorbeeld in de Noordvleugel van de Randstad met behulp van camera's en/of zenders die specifiek hiervoor ingezet zouden worden. In dit scenario zouden alle kentekenhouders in Nederland die gebruik maken van het wegennet in de betreffende regio een kilometerprijs gaan betalen op een deel van het wegennet in deze regio. Het kabinet heeft in november 2007 hier expliciet niet voor gekozen omdat dit scenario niet te verenigen is met de eisen die volgen uit het coalitieakkoord en het beleidsprogramma. Voor de verdere afweging betreffende dit scenario verwijs ik u naar de brief die ik destijds heb aangeboden aan uw Kamer.

#### *Uitwerking en invoering van het spitstarief*

In het kabinetsbesluit van 30 november 2007 is aangegeven dat vanaf de introductie van het landelijk systeem gedurende twee jaar als eerste in de Noordvleugel de tijd-plaatsdifferentiatie wordt geïntroduceerd. In deze uitwerking zit bij uitstek nog ruimte om te zoeken naar de optimale wijze van invoering die tegemoet komt aan de urgentie die in de regio wordt gevoeld.

Het wettelijk kader voor de spitstarieven wordt gevormd door het wetsvoorstel Kilometerprijs dat op dit moment nog in de inspraak is. Na instemming van het Parlement met dit wetsvoorstel kan vervolgens in overleg met de verschillende decentrale wegbeheerders gekomen worden tot concrete voorstellen gekomen wat betreft de locaties voor het spits-tarief die in de onderliggende regelgeving worden vastgelegd. Daarmee wordt het mogelijk om het spitstarief te laten gelden op de daarvoor vastgestelde locaties in Nederland vanaf het moment dat de laatste voertuigen zijn voorzien van de registratieapparatuur van het kilometerprijs-systeem. Dit proces zal nu met de regio's worden opgestart waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar het proces met de Noordvleugelpartijen. Samen met de partijen in de Noordvleugel en met betrokkenheid van andere regio's, wil ik op dit moment verkennen hoe het beste tot een verdere bepaling van de spitslocaties en -tarieven kan worden gekomen als basis voor nadere afspraken die al tijdens de uitrolperiode 2011–2016 voor verlichting kunnen zorgen van de filedruk.

## Motorrijders

Tijdens het AO/VAO voorafgaand aan het zomerreces heeft uw Kamer ook nader inzicht gevraagd in de onderbouwing van de keuze om motoren op basis van financiële en technische bezwaren uit te sluiten van de kilometerprijs en hen niet deel te laten nemen aan het systeem. Het huidige belastingregime blijft voor deze groep in dat geval onverkort van kracht. Er is daarbij door uw Kamer ook gewezen op de aanwezigheid van navigatiesystemen voor motoren. In deze brief geef ik de gevraagde argumentatie door vooral in te zoomen op de verschillen ten opzichte van personenauto's. Voor deelname van motoren aan het systeem van de kilometerprijs kijk ik niet alleen naar de voertuigapparatuur, ik zie namelijk ook belemmeringen bij de inbouw en bij de handhaving.

### *Voertuigapparatuur/registratievoorziening voor motoren*

Allereerst is het goed om op te merken dat de vergelijking met navigatiesystemen voor motorfietsen en het kilometerprijsstelsel niet helemaal op gaat. Navigatiesystemen kunnen op dit moment op een beperkt aantal type motorfietsen worden geïnstalleerd. Bij deelname aan de kilometerprijs moeten uiteraard alle motoren betrokken kunnen worden en zal elk voertuig over een voertuigapparaat beschikken. Dit betekent dat er voertuigapparaten moeten zijn voor elk type motorfiets. Als ik dan kijk naar de samenstelling van het huidige motorpark in Nederland dan zie ik dat er een zeer grote variëteit is aan modellen die ook nog eens per type in geringe aantallen voorkomen. Daarnaast heeft de motor duidelijk minder inbouw mogelijkheden dan een personenauto en dat vraagt dus veel meer maatwerk in de ontwikkeling van voertuigapparatuur. In vorm zou deze apparatuur gaan verschillen van die van personenauto's om zo optimaal aan te sluiten bij de vormgeving van alle verschillende type motoren. Afgezet tegen de kleinere oplages kan aangenomen worden dat dit maatwerk zich zou vertalen in hogere kosten per voertuigapparaat.

Een tweede element in de afweging is de vereiste betrouwbaarheid die uiteraard op hetzelfde niveau zal moeten liggen als bij personen- en vrachtauto's. De registratievoorziening op motorfietsen wordt in aanzienlijk sterkere mate blootgesteld aan trillingen. Daarnaast biedt een motorfiets geen of slechts minimale bescherming tegen weersinvloeden, stof en vuil. De invloed hiervan op motoren is van een totaal andere orde dan die bij personenauto's. Zo zal bij personenauto's de apparatuur sterk afgeschermd blijven van stof, regen en spatwater vanaf de weg. Diefstalgevoeligheid of de kans op beschadigingen van buitenaf aan de apparatuur is een andere factor die speelt. De kans hierop is bij motorfietsen veel groter dan bij andere voertuigen. Aan de registratievoorziening voor motorfietsen zullen daarom hogere eisen worden gesteld wat betreft robuustheid dan aan de registratievoorziening voor auto's. Dit brengt extra kosten met zich mee omdat een specifieke oplossing moet worden gevonden en niet volstaan kan worden met het inbouwen van apparatuur die al wel geschikt is voor personenauto's.

### *Inbouw*

Voor het gehele systeem van de kilometerprijs ga ik ervan uit dat de vereiste apparatuur op nog aan te wijzen inbouwlocaties zal worden ingebouwd door vakkundig personeel. Wat betreft personenauto's verwacht ik dat deze inbouw redelijk gestandaardiseerd kan worden. Gezien de grote variëteit aan type motorfietsen en het relatief geringe aantal motorfietsen in Nederland (ongeveer 600 000), verwacht ik dat de mogelijkheid tot standaardisering van de inbouw van apparatuur bij motoren beperkt is. De type-specifieke inbouw (dan wel opbouw) vereist daarnaast meer



maatwerk dan bij personenauto's. De installatie neemt om die reden ook meer tijd in beslag. Dit leidt tot hogere kosten voor inbouw en onderhoud van registratievoorzieningen voor motorfietsen.

#### *Waarnemen motorrijders*

Ook als het gaat om handhaving moeten er extra maatregelen worden genomen bij deelname van motorfietsen aan de kilometerprijs. Voor de handhaving van het gebruik van een registratievoorziening wordt onder andere gewerkt met portalen boven de weg.

Bij personenauto's is het evident dat de registratievoorziening binnen bereik van de bestuurder wordt gemonteerd. De reden hiervoor is tweeledig: weggebruikers kunnen zo de functionaliteit van het apparaat beoordelen en daarnaast wordt hierbij gewerkt met radiogolven die zich wel bewegen door de voorruit, maar gehinderd worden door metaal. Uitgaand van deze positionering van het voertuigapparaat is het handhavingssysteem gericht op registratie van de kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig. Op deze manier kan vanaf één portaal worden waargenomen of de aangebrachte registratievoorziening naar behoren functioneert en aan welk kenteken deze is gekoppeld. Ook bij motorfietsen ga ik uit van plaatsing van de registratievoorziening aan de voorzijde met oog op de wens dat de weggebruiker moet kunnen waarnemen of het apparaatje werkt. Motorfietsen hebben echter uitsluitend aan de achterzijde een kentekenplaat. Om motoren goed waar te kunnen nemen is een constructie nodig van een waarneming gericht op de voorkant (apparaat functioneert naar behoren) gecombineerd met een gelijktijdige waarneming gericht op de achterkant (welk kenteken wordt gevoerd). Dit kan alleen worden bereikt door extra portalen te plaatsen. Het voorste portaal registreert dan de registratievoorziening van de motorfiets, communiceert met het tweede portaal dat vervolgens de kentekenplaat aan de achterzijde van dezelfde motorfiets registreert. Dit is de enige constructie met portalen waardoor ik er zeker van ben dat ik een en dezelfde motorfiets waarneem.

Ik trek daarom de conclusie dat om fraude door houders van motorfietsen te voorkomen en de handhaving voor motoren op een zelfde manier in te richten als die voor overige voertuigen een aanvullende investering nodig is in het handhavingssysteem. Het gaat dan om extra handhavingskosten van gemiddeld € 62 miljoen over de eerste vijf implementatiejaren. Een alternatief is uiteraard om de handhaving gericht op motoren alleen vorm te geven aan de hand van bijvoorbeeld mobiele handhavingsteams die op dit moment voorzien zijn als een aanvullend onderdeel in de totale handhaving gericht op alle deelnemende voertuigen. Het alleen inzetten van mobiele teams gericht op motoren zorgt naar mijn mening voor een groot verschil tussen de groep motorrijders en andere weggebruikers in vorm van de pakkans van fraudeurs en de preventieve werking die van het handhavingssysteem uitgaat. Dit acht ik niet wenselijk is met het oog op een eventuele aanzuigende werking die dit kan hebben op het willen ontlopen van de deelname aan de kilometerprijs.

#### *Kostenaspect*

De totale meerkosten van deelname van motorfietsen – inclusief meerkosten voor handhaving, aangepaste voertuigapparatuur en inbouw – worden geschat op € 380 miljoen over de eerste vijf implementatiejaren tot 2016. De opbrengsten uit de MRB en de BPM zijn nu jaarlijks ongeveer € 72 miljoen, waardoor deze toepassing ongeveer net zoveel kost als op zal brengen. Deelname van motorfietsen zou dan feitelijk leiden tot het

inzetten van alle inkomsten uit motorfietsen om voor deze groep het systeem van betalen naar gebruik in het leven te roepen.

Om deze combinatie van technische en financiële redenen heb ik besloten de motorfietsen uit te sluiten van de kilometerprijs.

### **Vervolgproces**

- Zoals aangekondigd in deze brief ontvangt u binnenkort de Voortgangsrapportage;
- Dit najaar informeer ik u nader over de vraag in hoeverre de taken inning en dwanginvordering bij private dienstverleners kunnen worden belegd;
- Dit najaar wordt het wetsvoorstel Kilometerprijs voorgelegd voor advies aan de Raad van State en afhankelijk van de tijd die de Raad nodig heeft en de zwaarte van dit advies zal het voorstel begin 2009 aan uw Kamer aangeboden kunnen worden;
- Dit najaar zet ik de eerste stappen met de markt met betrekking tot het certificeringsproces en plaats ik de aankondiging van de aanbesteding.

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

Allereerst is de implementatie benoemd in het kabinetsbesluit van 30 november 2007 en het onderliggende document «Starten met de kilometerprijs». Hoofddlijn is het besluit om in één keer door te groeien naar de kilometerprijs voor alle voertuigen in het hele land zonder grote fysieke tussenstappen. De totale implementatiestrategie is daarbij in twee delen verwoord:

- Op korte termijn mobiliteitsprojecten, deze zijn met hulp van de Taskforce Mobiliteitsprojecten begin september zichtbaarder geworden en deze worden de komende tijd nog concreter als in de verschillende regio's uitvoeringsconvenanten voor worden voorbereid;
- Voorbereidende activiteiten in de vorm van wetgeving, techniek en organisatie om in de periode vanaf 2011 tot en met 2016 het totale kilometerprijssysteem uit te rollen waarna elk voertuig in Nederland per kilometer betaalt in plaats van de huidige vaste autobelastingen. Daarbij gaf ik al een voorschot op een mogelijk markt-/organisatiemodel en kondigde ik de noodzaak voor een grootschalige proef aan (Proof of Concept, ook wel grootschalige praktijktest genoemd).

In de brief van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei jongstleden is de invoering van het kilometerprijssysteem wat betreft de afbouw van de vaste belastingen verder geconcretiseerd door aan te geven dat:

- de MRB wordt omgezet in de uitrolperiode van het kilometerprijssysteem onder voertuigen in 2011 tot en met 2016 op basis van een aselechte aanwijzing van de voertuigen die op enig moment deel gaan nemen aan de kilometerprijs;
- de BPM tot 2012 jaarlijks met 5% wordt omgezet in de MRB en in de periode 2012–2018 verder stapsgewijs wordt afgebouwd, waarbij de vinger aan de pols wordt gehouden wat betreft de effecten. Tijdens deze uitrolperiode van de kilometerprijs is de hoogte van het tarief vanaf het begin geënt op de mate van BPM afbouw in 2016 en daarbij geldt in de jaren 2011–2016 een korting op het kilometertarief geldt om dubbel betalen te voorkomen.

Daarnaast zijn in deze brief nadere uitgangspunten vastgelegd omtrent de verrekening van de exploitatiekosten in het tarief van de kilometerprijs en de wijze waarop wordt omgegaan met de provinciale opcenten. Het Rijk neemt daarbij het te verwachten verlies aan accijnsinkomsten voor haar rekening. Uitgangspunt bij de totale omzetting is borging van de lastenneutraliteit voor de gehele groep weggebruikers.

In het Partieel Uitvoeringsbesluit en het onderliggende Implementatieplan van 27 juni jongstleden is de aandacht vervolgens geheel gericht op de praktische en technische voorbereidingen van de uitrol van het kilometerprijssysteem. Daarin is de keuze gemaakt om wat betreft het organisatiemodel twee sporen te onderscheiden:

- hoofdspoor van gecertificeerde private dienstverleners (multiple service providers model);
- garantiespoor van dedicated backoffice en gecertificeerde voertuigapparatuur.

In de discussie met de Tweede Kamer begin juli jongstleden is de aandacht daarbij uitgegaan naar de benodigde aanbesteding van de tijd-kritische onderdelen van het systeem. Hiermee is een eerste financiële reservering gemoeid van € 167 mln. in relatie tot de uitvoering van het testprogramma. De uitwerking van eind juni geeft ook houvast voor de verdere certificering van de private dienstverleners binnen het hoofdspoor.