

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 139**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2009

Tijdens het debat d.d. 17 juni 2009 heeft uw Kamer mij verzocht de gestelde vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief ga ik samenhangend in op alle vragen rond de Wet op de kilometerprijs inclusief tarieven en milieuscenario's, de planningssystematiek en risico's, de communicatie, exploitatiekosten en de start van de aanbesteding en certificering. In de bijlage treft u de overige vragen en antwoorden aan.

In het vervolg van dit AO op 24 juni kunnen wij hierover verder van gedachten wisselen.

#### **Wet en tarieven/milieu**

Op 17 juni hebben wij uitgebreid stilgestaan bij het tijdstip van verzending van de Wet naar uw Kamer. Ik heb u laten weten welke scenario's ik voorstond en welke keuze ik uiteindelijk heb gemaakt. Het wetsvoorstel is nagenoeg gereed en zou nog voor het zomerreces naar u gezonden kunnen worden.

De Raad van State heeft mij echter uitdrukkelijk verzocht om nog te mogen adviseren over de tarieven, wetend dat het tariefstelsel dat het afgelopen najaar was toegestuurd voorlopig was en op verzoek van uw Kamer nog wordt aangepast. Vanzelfsprekend neem ik het verzoek van de Raad van State serieus.

Ik kies ervoor het kabinet voor te stellen dat het wetsvoorstel inclusief de tarieven na het zomerreces wordt ingediend. Die toezegging heb ik expliciet gedaan op 17 juni. Het is vanuit communicatieoogpunt niet wenselijk dit vóór het zomerreces te doen. Een wetsvoorstel zonder tarieven leidt tot speculaties en dat komt het draagvlak niet ten goede. Ik ben blij dat onder andere mevrouw Roefs nadrukkelijk heeft aangegeven dit standpunt te delen.

Daarnaast bevelen de maatschappelijke organisaties en de leden van het Nationaal Mobiliteitsberaad mij dringend aan om de wet niet in delen te

splitsen, maar in één keer hierover te communiceren. Zoals u weet heb ik daarover een brief ontvangen van de Klankbordgroep.

Ik wil hier nadrukkelijk opmerken dat mijn keuze om de wet na het zomerreces in te dienen niet leidt tot vertraging, zoals de heren Vendrik en Aptroot suggereren. Het wetsvoorstel ligt immers niet direct op het kritieke pad. Verder is er nog voldoende tijd om de wet dit jaar te behandelen, al behoort dit tot de competentie van uw Kamer.

U heeft gevraagd waarom de tarieven nog niet naar de Raad van State zijn gezonden. Om dit te beantwoorden, schets ik u het proces dat wij hebben doorlopen met betrekking tot het onderzoek naar **milieuscenario's**. De uitkomsten van de onderzoeken naar milieuscenario's zijn immers bepalend voor de grondslag voor het basistarief van de kilometerheffing.

De leden Van der Ham en Duyvendak hebben tijdens het AO van 2 en 3 juli 2008 een motie ingediend waarin de regering werd verzocht voorafgaand aan het wetsvoorstel een aantal scenario's voor milieudifferentiatie door te laten rekenen. Ik ben toen gestart met het formuleren van scenario's en met de aangekondigde formuleringen in de Wet en de Memorie van Toelichting, zoals ik u ook heb laten weten als antwoord op de schriftelijke vragen van het lid Van der Ham. Op 9 december is mij per motie Koopmans c.s. verzocht om binnen de geldende randvoorwaarden van eerlijkheid en lastenneutraliteit de differentiatie mede op basis van de CO<sub>2</sub> uitstoot vorm te geven, zowel voor voertuigen waarvoor het nu al mogelijk is, als voor de overige voertuigcategorieën.

In mijn brief van 22 december 2008 heb ik u laten weten welke milieuscenario's er doorgerekend zouden worden. Op 2 februari 2009 heeft u mij per brief verzocht een aantal aanvullende onderzoeken uit te voeren. Ik heb uw verzoek zorgvuldig bekeken en heb uw Kamer in een brief van 23 februari 2009 op de hoogte gesteld van het feit dat de beantwoording van de vragen over milieuscenario's nog enige tijd in beslag zou nemen.

Medio maart heb ik de eerste resultaten van de onderzoeken over de milieuscenario's ontvangen. Op basis van deze onderzoeken kreeg de projectorganisatie een generiek beeld van het effect van diverse grondslagen op de CO<sub>2</sub>-prestatie van het wagenpark.

In maart en april zijn in diverse expertsessies en in overleg met maatschappelijke partijen extra scenario's uitgewerkt, om tot maximale CO<sub>2</sub> effecten te kunnen komen. Anders dan ik u abusievelijk op 17 juni heb gemeld, zijn de rapporten over nieuwe scenario's over optimale CO<sub>2</sub> differentiatie niet op 8 mei naar uw Kamer gestuurd, maar hebben ze de projectorganisatie bereikt. De onderzoeken zijn deze maand klaar en de bepalingen over de tarieven, voorzien van een toelichting, kunnen na vaststelling in de ministerraad, verzonden worden naar de Raad van State.

U heeft mij een aantal vragen gesteld over het **spitstarief**. Dit tarief valt buiten het kader van deze milieuonderzoeken. De vormgeving van het spitstarief zal op hoofdlijnen worden aangeduid in het wetsvoorstel dat u na het zomerreces ontvangt.

De uiteindelijke invoering van het spitstarief is altijd lokaal maatwerk, dat in nauw overleg met decentrale overheden en wegbeheerders moet worden vormgegeven.

Met deze partijen is besproken dat het spitstarief gaat gelden op wegvakken en dat er niet een heel gebied wordt aangewezen. Het aanwijzen van een spitsgebied kan immers tot ongewenste effecten leiden als blijkt dat ook straten in woonwijken binnen het aangewezen gebied vallen.

Dit tarief zal nader worden uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur (bijvoorbeeld op aspecten als de optimale spitstijden, de weggedeelten waarvoor het tarief zal gelden en de noodzakelijke hoogte van het tarief). De suggesties die de VNG doet in zijn brief over de introductie van het spitstarief, nemen wij daarbij ter harte.

Het ligt voor de hand om het spitstarief breed te introduceren wanneer alle voertuigen zijn voorzien van de noodzakelijke voertuigapparatuur. Zoals eerder afgesproken zal, op verzoek van Amsterdam, voor die tijd het spitstarief in de Noordvleugel worden geïntroduceerd.

Over het omzetten van de **BPM en de MRB** naar de kilometerprijs heeft de heer Koopmans gevraagd of ik bereid ben bij een eventueel uitstel van de kilometerprijs het zogenaamde «vluchtheuvelen» over een langere termijn uit te smeren.

Zoals ik in mijn schriftelijke beantwoording op de Kamervragen van 8 april al heb aangegeven, zal bij een eventueel uitstel van de kilometerprijs ook het afbouwschema van de BPM worden aangepast. Dat houdt automatisch in dat ook de vluchtheuvelperiode over een langere periode wordt uitgesmeerd. Voorop staat dat de BPM volledig wordt afgebouwd. Het tijdschema daarvoor zal worden gerelateerd aan het tijdpad voor de invoering van de kilometerprijs. Bij aanpassing van het afbouwschema BPM wordt er voor gezorgd dat in het jaar dat de laatste auto overgaat naar de kilometerprijs, 75% van de BPM zal zijn afgebouwd. In de daarop volgende twee jaren zal de BPM dan verder tot nul worden afgebouwd. Een aanpassing van het afbouwschema BPM heeft geen gevolgen voor de lastenneutraliteit.

Ook heeft u gevraagd of het niet oneerlijk is dat oude auto's geen BPM betalen en straks wel de kilometerprijs gaan betalen.

Het is juist dat voor oude auto's de BPM al gedeeltelijk is afgeschreven. Mensen die dus altijd oude auto's kopen worden daardoor slechts beperkt geconfronteerd met de BPM. Toch is het vanuit milieuoptiek gewenst als zij – net als iedereen – gaan betalen per gereden kilometer. Dat hoeft overigens niet nadelig uit te pakken voor deze automobilist. Door afbouw van de BPM wordt ook een tweedehands auto goedkoper. In combinatie met het wegvallen van de motorrijtuigenbelasting kan dat ook voor de automobilist met de oudere auto gunstig uitpakken. Daarnaast worden door de afbouw van de BPM ook de oudere auto's in het wagenpark goedkoper.

Tenslotte vraagt u hoe de nieuwe **provinciale belasting** eruit komt te zien en wat de relatie is met niet-automobilisten.

Over de vormgeving van de nieuwe provinciale belasting vindt momenteel overleg plaats met het IPO. Naar verwachting bestaat er in 2010 meer duidelijkheid over de omvang en vormgeving van de nieuwe belasting. Duidelijk is dat de nieuwe belasting geen betrekking heeft op de automobiliteit. Er is geen relatie tussen de nieuwe provinciale opcenten en het doel van de kilometerprijs. De niet-automobilist betaalt uiteraard geen kilometerprijs.

### **Projectbeheersing**

In de debatten van 8 en 22 april jl. hebben wij naar aanleiding van de VGR2 langdurig stilgestaan bij de wijze waarop ik om ga met de planning voor het project. Wij kwamen met elkaar te spreken over twee typen planning. Ik heb in mijn rapportages altijd waarschijnlijke planningen (probabilistisch, inclusief risico's) opgenomen, naast de planning waar alle tijdsbestekken van de verschillende activiteiten strak bij elkaar zijn opgeteld, zonder rekening te houden met risico's (deterministisch). U heeft mij toen gevraagd een keuze te maken voor één van beide planningen. Ik heb gezegd eerst het Procap rapport te willen bestuderen om daarna een reële

keuze te kunnen maken. Naar aanleiding van mijn toezegging in het debat van 22 april heb ik u dit rapport van Procap met het advies over de planningssystematiek toegestuurd.

Zoals u in het Procap rapport heeft kunnen lezen, worden er twee belangrijke aanbevelingen gedaan. De eerste aanbeveling betreft het opnemen van een «post onvoorziene risico's» in de planning, vergelijkbaar met de «post onvoorzien» in een raming. Op dezelfde manier als bij de kostenraming van een Groot Project is het mogelijk te rapporteren hoeveel tijd er «onttrokken is» aan de risicoreservering.

De tweede aanbeveling van Procap betreft het hanteren van één planning binnen het project en in de communicatie. De huidige combinatie van de deterministische en de probabilistische planning zorgt voor onduidelijkheid. Dit heeft uw Kamer eerder ook geconstateerd. Ik zal hierover rapporteren in de begeleidende brief bij de derde Voortgangsrapportage. Uiteraard geschiedt dit na goed overleg met mijn collega's van Financiën en VROM over de voor hen relevante dossiers.

De leden Cramer, Aptroot, Roemer en Madlener hebben mij gevraagd naar inzicht in de risico's en naar de wijze waarop ik omga met risicomanagement.

Ik zou u graag nader informeren over de risico's en de beheersmaatregelen die op dit moment worden genomen. In mijn brief van 8 april jl. heb ik u inzicht gegeven in de twee risico's waarvoor beheersmaatregelen zijn genomen die een direct effect hebben op het kritisch pad. Het betreft het op advies van Deloitte scherper afbakenen van de vijf percelen in de aanbesteding en het beter beschrijven ervan om bij de daadwerkelijke systeemintegratie van de verschillende onderdelen veel groter oponthoud te voorkomen.

Het tweede risico betrof het op advies van de Tenderboard aanpassen van de uitrol van het hoofdspoor (certificering) door de certificeringseisen voor de registratievoorziening te baseren op de uitkomst van het aanbestedingsproces. Dit heeft geleid tot een gedeeltelijke serieschakeling, daar waar eerst sprake was van een parallelschakeling. Zoals gemeld hebben de beheersmaatregelen tot consequentie dat de planning circa 8 maanden vooruit is geschoven.

Daarnaast bent u in mijn brief van 8 april jl. op de hoogte gesteld van de tien meest relevante risico's op dat moment. Deze risico's zijn ook nu nog actueel.

In verband met marktgevoeligheid kan ik niet tegemoetkomen aan het verzoek van de heer Aptroot om de complete lijst met risico's openbaar te maken. Uiteraard ben ik bereid u in een technische briefing volledig inzicht te geven in de risicodatabase.

Ik kan u verzekeren dat ik continu bezig ben met **risicomanagement**. Onderdeel van het totale projectbeheer is een voortdurende monitoring van risico's. Deze worden in een centrale database geregistreerd en gekwantificeerd in termen van tijd en geld. Deze focus op risico's brengt met zich mee dat aanvankelijk het aantal risico's lijkt toe te nemen. Dit is het gevolg van het feit dat met de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase van het project, het inzicht in de risico's is toegenomen.

De DAD heeft in zijn rapport bij de VGR2 opgemerkt dat de borging van de beheersmaatregelen aandacht verdient. Als gevolg hiervan is een aantal extra maatregelen genomen.

In de VGR2 staat dat de omvang van de post onvoorzien in de raming thans 28% bedraagt.

De heer Madlener heeft gevraagd of dit percentage gereduceerd kan worden. Het percentage onvoorzien is gebaseerd op het risicodossier. Zodra de risico's optreden, vervallen of beheersmaatregelen worden genomen, zal de post onvoorzien afnemen. Overigens betekent dat niet perse een verlaging van de raming, omdat het optredende risico of de beheersmaatregel mogelijk geld kost.

### **Communicatie**

Op 17 juni hebben wij uitgebreid met elkaar van gedachten gewisseld over de noodzaak van draagvlak voor een succesvolle invoering van de kilometerprijs. Om dit project te laten slagen, is het hebben en onderhouden van draagvlak essentieel. De heer Roemer heeft mij in dat kader gevraagd naar de wijze waarop ik draagvlak bij de individuele burger verwacht te verkrijgen. Mevrouw Roefs heeft gevraagd hoe het staat met de publiekscampagne voor invoering van de kilometerprijs. Ook heeft zij gevraagd of ik daarbij gebruik zal maken van een kilometercalculator, die wordt beheerd door een onafhankelijke partij.

Ik vind goede informatievoorziening over de invoering van de kilometerprijs noodzakelijk en ben hard bezig met de voorbereidingen hiervoor. De indiening van het wetsvoorstel beschouw ik als eerste belangrijk communicatiemoment om de burger te informeren over de invoering van de kilometerprijs.

We bereiden een publiekscampagne voor. De aanpak kent twee pijlers: het aanbieden van informatie via een centraal, goed bereikbaar platform en een actieve mediaanpak. Naast het actualiseren van de website van mijn ministerie zal via diverse media de kennisachterstand verkleind worden. We overwegen om extra mankracht in te zetten van Postbus 51 om vragen van burgers te beantwoorden en om een publieksfolder te maken die gericht is op automobilisten.

Op het moment van invoering van de kilometerprijs zal de burger willen weten wat dit voor hem betekent. We overwegen een kilometercalculator te ontwikkelen om mensen inzicht te geven in hun situatie en verder zijn we voornemens om samen met de maatschappelijke partijen rekenvoorbeelden/ cases uit te werken om inzicht te geven wat de invoering van de kilometerprijs betekent voor de achterban van die partijen. Welke vorm dit precies krijgt en wie dat gaat beheren, wordt nog verder uitgewerkt.

Hoe graag ik het ook zou willen, het is niet mogelijk om met elke burger te praten. Ik blijf daarom actief investeren in goede contacten met decentrale overheden, marktpartijen en diverse maatschappelijke organisaties. Door hun betrokkenheid bij de ontwikkeling van de kilometerprijs constateer ik dat er sprake is van een stevig maatschappelijk draagvlak. We trekken samen op.

Daarnaast voeren we specifieke onderzoeken uit, zoals bijvoorbeeld de publicatie Psychologie en Prijsbeleid. Op deze wijze wordt onderzocht hoe de burger aankijkt tegen beprijzingsmaatregelen. De resultaten daarvan worden meegenomen in het beleid.

Naarmate de invoering nadert, is er meer te vertellen over de wijze waarop de kilometerprijs werkt en zal de publieksvoorlichting worden opgevoerd.

Eind dit jaar is de aanpak van de communicatie voor de langere termijn gereed. Ik laat mij hierover adviseren door een commissie bestaande uit

onafhankelijke communicatie experts uit de detailhandel, van ministeries die grote stelselwijzigingen hebben ingevoerd en universiteiten.

Ook ga ik hierover te rade bij diverse belanghebbende partijen en benut ik de ervaringen die andere Europese landen hierover hebben opgedaan via de door mij opgerichte International Advisory Board.

### **Exploitatiekosten**

Ik heb u op 17 juni toegezegd dat u de definitie van de exploitatiekosten binnenkort van mij zult ontvangen.

### **Certificering/aanbesteding**

Op 17 juni heb ik een aantal vragen gekregen over de status van het hoofdspoor en het garantiespoor en over de relatie tussen beide sporen. Ik zie de start van de certificering en aanbesteding als een belangrijke stap op weg naar de daadwerkelijke realisatie van het project. Ik bespeur volop ambitie bij het bedrijfsleven, zowel voor het hoofdspoor als voor het garantiespoor. Er hebben zich 47 deelnemers aangemeld voor de aanbesteding en 18 voor de marktconsultatie certificering.

Het hoofdspoor betreft de dienstverlening door Multiple Service Providers. Er zijn 17 partijen geselecteerd voor de marktconsultatie certificering, waarvan de startgesprekken op 20 mei jl. zijn begonnen. Onderwerp van gesprek zijn de certificeringeisen voor inbouwstations en voor serviceproviders.

Voor de aanbesteding in het garantiespoor geldt dat inmiddels op grond van de selectieleidraad Aanbesteding kilometerprijsstelsel de partijen zijn geselecteerd die worden uitgenodigd om deel te nemen aan de concurrentiegericht dialoog. Van de 47 deelnemers zijn er 18 overgebleven.

Naar verwachting worden hieruit 7 partijen geselecteerd om de belangrijkste producten en diensten voor het garantiespoor voor de invoering van de kilometerprijs daadwerkelijk te kunnen leveren.

### **Conclusie**

Kamer en Kabinet hebben altijd tegen elkaar uitgesproken dat Anders Betalen voor Mobiliteit een complex en risicovol project is. Niet voor niets heeft uw Kamer de status van Groot Project toegekend. Ik vind het belangrijk om u regelmatig van de voortgang op de hoogte te stellen en uw vragen te beantwoorden. Hierboven heb ik een beeld geschetst van de meest belangrijke zaken die betrekking hebben op de voortgang van dit complexe project. De vragen die ik hierboven niet specifiek heb beantwoord, treft u met antwoord aan in de bijlage van deze brief.

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

## **Bijlage**

### **Komt de minister in de problemen met de norm voor ingehuurd personeel? (diverse Kamerleden)**

Bij het besluit over het Partieel Uitvoeringsbesluit in juni 2008 heb ik u reeds gemeld dat ik voor de huidige fase van het project gemiddeld 48 fte aan ambtenaren en gemiddeld 85 fte aan inhuur benodigd heb. Veel van de inhuur heeft betrekking op disciplines die niet beschikbaar zijn binnen het ministerie. Ultimo 2008 waren 74 fte aan inhuur bij het project betrokken.

Door het ministerie wordt reeds veel aandacht gegeven aan het beperken van de inhuur. In vergelijking met 2007 is de omvang van de inhuur in 2008 reeds met € 72 mln teruggedrongen. Verder verwijs ik naar de binnenkort door u te ontvangen brief van mijn ambtgenoot van BZK over dit onderwerp.

### **Hoeveel FTE heeft VenW op het projectbudget ingehuurd om het project te begeleiden? (CDA)**

Per peildatum van de Voortgangsrapportage 2 van Anders Betalen voor Mobiliteit waren er 74 fte inhuurkrachten werkzaam bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het Project Anders Betalen voor Mobiliteit.

### **Hoe zit het met EETS? En waarom is dit een risico? (CU)**

Ik heb u over EETS geïnformeerd in de schriftelijke beantwoording van uw vragen tijdens het debat van 8 april. EETS is een aanvullende dienst, geen systeem op zichzelf. De bedoeling is dat gebruikers met een EETS provider met één contract en één kastje in heel Europa elektronisch tol kunnen betalen. Een mogelijk risico bestaat dat EETS Nederlanders toestaat diensten af te nemen van een Europese provider. Hoe de markt voor EETS-providers en de EETS-praktijk zich precies zal ontwikkelen en of deze aan dezelfde standaards qua betrouwbaarheid en privacy zal voldoen als het Nederlandse systeem van kilometerbeprijzing, is op dit moment nog onzeker.

### **Hoeveel heeft u tot nu toe uitgegeven aan de voorbereiding van het project en hoeveel wordt er nog uitgegeven tot aan de verkiezingen? (PVV/CDA)**

Uw Kamer heeft mij toestemming gegeven om 167 miljoen euro te besteden aan de voorbereiding van het kilometerprijsstelsel, onder andere aan de grote praktijktest. Dit bedrag is exclusief mobiliteitsprojecten en kosten van de projectorganisatie. Daarnaast heeft u mij toestemming gegeven voor 100 miljoen euro voor zes regionale mobiliteitsprojecten. In de voortgangsrapportage heb ik gemeld dat er tot en met 2008 27,5 mln euro is uitgegeven. Dit heeft betrekking op de kosten van de projectorganisatie. Bij het definitief uitvoeringsbesluit zal ik bij u terugkomen met een verzoek voor de kosten die gemaakt worden in de volgende fasen.

### **Waarom wordt er niet ingezet om in EU verband de euronormen te verscherpen? (VVD)**

Europees bronbeleid is essentieel om milieudoelstellingen en wettelijke grenswaarden (bijvoorbeeld luchtkwaliteit) te behalen. Het kabinet zet zich hier in Europa actief voor in. Alleen Europese maatregelen zijn echter niet toereikend om tijdig aan de Europese grenswaarden luchtkwaliteit te voldoen. Invoering van nieuwe Euro-normen kent bovendien een lange

implementatietijd. Aanvullende nationale maatregelen zijn daarom nodig. De kilometerprijs draagt hier aan bij.

**Waarom spreekt de minister in de beantwoording van de schriftelijke vragen over zijn voornemen om de certificeringseisen in het voorjaar van 2010 vast te stellen, terwijl aanbestedingseisen al bekend zijn? (PvdA)**

Het proces van het stellen van eisen aan de markt, is op dit moment in volle gang. Hierover zijn we in gesprek met de markt en deze eisen worden nog getoetst in Europa. Voor het leveren van de daadwerkelijke dienst in het kilometerprijsstelsel komt iedereen die voldoet aan de uiteindelijke certificeringseisen, in aanmerking. Het Programma van Eisen wordt gelijktijdig aan partijen in Aanbesteding en Certificering ter beschikking gesteld. De eisen voor de registratievoorziening zijn daarom gelijktijdig beschikbaar voor de consultatie bij Certificering en dialoog bij Aanbesteding. Certificeringseisen worden bij die tafel pas besproken na de bieding in de Aanbesteding.

**Gaat het hoofdspoor nog steeds over end-to-end of blijkt dit niet haalbaar? (PvdA)**

Inzet van de markt over de gehele kilometerprijsketen onderzoek ik momenteel in samenspraak met de markt via het certificeringstraject. Ik wil de zekerheid krijgen over de Value for Money die dit oplevert voor alle betrokkenen en zekerheid verkrijgen voor de inning van de belastingopbrengsten. Uit de gesprekken zal blijken of de markt zekerheid kan geven over hun geschiktheid en bereidheid om op tijd en binnen budget een werkend systeem op te leveren. Na afronding van die gesprekken zal ik mijn bevindingen met u delen en een besluit nemen over de samenhang tussen het hoofd- en garantiespoor.

**Wat is recent gebeurd aan het hoofdspoor? (PvdA)**

Ik ben volkomen duidelijk dat het hoofdspoor mijn prioriteit heeft. Op dit moment zijn er gesprekken gaande met marktpartijen over de wijze waarop het hoofdspoor het beste vormgegeven kan worden. Op 20 mei is de preconsultatie gestart van het certificeringstraject. Daar doen 18 partijen aan mee. In verschillende gespreksrondes van zowel plenaire als individuele gesprekken, komen veel thema's van het hoofdspoor aan de orde. Het gaat onder meer over marktordening, portabiliteit en het verlenen van end-to-end dienstverlening. Dit traject is dus in volle gang. Van minder nadruk op dit proces vanuit mijn eigen organisatie is dus geen enkele sprake.

**Kent u het systeem in Oregon? Het uitlezen van het aantal kilometers bij tankstations? (SP)**

Het experiment met 2 tankstations en 300 gebruikers in Oregon is mij bekend. In de Verenigde Staten wordt momenteel het wegenprogramma bekostigd uit de brandstofaccijns. Men zoekt een toekomstvaste alternatieve inningsmethode hiervoor. Het betalen per kilometer bij de tank is hiervoor een mogelijkheid. Tevens is in het experiment gezien of het ook mogelijk is lokatiegebonden informatie uit te wisselen voor bijvoorbeeld een spitstarief.

Enkele conclusies van het onderzoek zijn dat een en ander conceptueel mogelijk is, maar dat het nog tenminste tien jaar zal duren voordat een dergelijk systeem in de staat geïmplementeerd zou kunnen worden. Techniek en kosten zijn daarbij belangrijke uitdagingen. Tevens zouden langdurig twee systemen naast elkaar moeten bestaan.

**Waarom is het nog niet duidelijk hoeveel de kilometerprijs gaat kosten? (VVD)**

Zoals u weet hecht ik veel waarde aan de markt bij de ontwikkeling van het kilometerprijsstelsel. Momenteel ben ik in gesprek met de marktpartijen in het hoofdspoor en lopen de voorbereidingen voor start van de dialoog voor de aanbesteding.

Als ik verder ben in dit traject met de markt zal duidelijk worden wat het stelsel kost en hoe dit zich verhoudt tot de u bekende raming van de kosten die opgenomen is in voortgangsrapportage 2.

**Hoe verhouden hoofd- en garantiespoor zich momenteel tot elkaar? Certificering gaat plaatsvinden na de consultatie? Het lijkt wel of het hoofdspoor sneller gaat dan het garantiespoor? (VVD)**

Beide sporen, integraal onderdeel van de kilometerprijs, zijn gelijktijdig in december 2008 gestart. In het hoofdspoor zijn recentelijk de consultatiegesprekken ten behoeve van de certificering gestart. In het garantiespoor heeft de prekwificatie van geïnteresseerde marktpartijen plaatsgevonden.

**Klopt het dat de perceelafbakening voor het garantiespoor opnieuw moest om bij daadwerkelijke systeemintegratie groter oponthoud te voorkomen? (PvdA)**

De perceelsafbakening is niet gewijzigd door het onderzoek dat in de zomer van 2008 heeft plaatsgevonden en dat heeft geleid tot een vertraging van 4,5 maand. Hiervoor is met de Kamer in april reeds van gedachte gewisseld. Er heeft een extern onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek had tot doel om extern te valideren dat de perceelkeuze die was gemaakt een goede was. Het onderzoek heeft ertoe geleid dat de aanbesteding in december daadwerkelijk kon starten.

**Gaat de niet-automobilist straks een stukje kilometerheffing betalen? (SP)**

Nee, de niet-automobilist gaat géén stukje van de kilometerprijs betalen.

**Tarieven Duitse Maut (15 ct.). Op 21 april jl. maakte de Minister duidelijk dat hij de tarieven van het Duitse Maut-systeem zal overnemen. Waarom gaat de minister uit van de tarieven in 2008 en niet in 2009? (GL)**

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. Het onderzoek was al uitgezet op de tarieven uit 2008. Om te bepalen of CO<sub>2</sub> een betere grondslag zou zijn voor vracht is het niet nodig uit te gaan van de tarieven van 2009.

**Wordt de motie Koopmans c.s. uitgevoerd? (CDA)**

Bij de beantwoording van de kamervragen heb ik aangegeven bij de wet met een reactie te komen op deze motie.

**Hoe kijkt de Minister aan tegen de uitspraak in dagblad Trouw over «Hollandse overmoed» aangaande de A73-tunnels en het uniek systeem van de KMP? (GL)**

De technologie van de verschillende onderdelen van het kilometerprijs bestaat grotendeels uit bewezen technologie. Er is dus in dat opzicht geen sprake van overmoed, zoals door mij bedoeld in het voorbeeld van de A73-tunnels.

**Wat wordt bedoeld met registratievoorziening? (PvdA)**

Onder de registratievoorziening wordt verstaan: de apparatuur in een voertuig met als primair doel het registreren, verwerken en verzenden van verplaatsingsgegevens.

**Wat is het effect van het uitstel van de kilometerprijs op de NSL doelen die in 2014 gehaald moeten zijn met betrekking tot verbetering van de luchtkwaliteit rond grote steden? (PvdA/GL)**

**Welke gevolgen heeft het uitstel van de kilometerprijs voor het dossier Schoon en Zuinig? Hoe wordt het gat opgevangen? (GL)**

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.

Zodra 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 dat ervoor zorgt dat het tijdig realiseren van de grenswaarden luchtkwaliteit niet in gevaar komt. Ik heb dit eerder ook aan de Eerste en Tweede Kamer gemeld. Zodra meer inzicht bestaat of en zo ja hoe groot dat effect is, zal ik, in afstemming met mijn collega van VROM, aanvullende maatregelen treffen.«

Overigens wordt nu al geïnventariseerd welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Extra maatregelen die niet in het ontwerp NSL zitten maar wel doorgerekend zijn, zijn bijvoorbeeld de differentiatie parkeertarieven en (deels) het belastingplan 2009, waaronder de verhoging van de MRB van vuile personenauto's. Daarnaast zet dit kabinet nu al in op ontwikkeling van reserve maatregelen zoals de stimulering euro VI voor vrachtauto's, de sloopregeling en stimulering elektrisch vervoer.

De nu gerapporteerde acht maanden verschuiving in de planning heeft geen effect op Schoon en Zuinig. Dit komt doordat de originele planning van invoer in 2012, die het uitgangspunt was voor de vaststelling van de vereisten voor Schoon en Zuinig, niet gewijzigd is in de Tweede Voortgangsrapportage. De eerstvolgende monitor voor Schoon en Zuinig ontvangt u in het voorjaar van 2010, bij de evaluatie van Schoon en Zuinig. Dit is het eerste moment om de effecten op de kilometerprijs op het behalen van Schoon en Zuinig doelstellingen te bezien.

**Is het mogelijk is om de scenario's over mini- en stadstarief door te rekenen (CU).**

Dit blijkt moeilijk te zijn, omdat is gebleken dat de extra gevraagde scenario's voor miniritten en stadstarief niet door te rekenen zijn met de gehanteerde modellen. Deze huidige modellen (dynamo en LMS) richten zich op de gevolgen van verschillende scenario's op het landelijke wagenpark en verkeerssituatie. Hierin is niet mee te nemen wat op lokaal niveau de gevolgen van deze scenario's zal zijn.