

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 88**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 14 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 16 oktober 2008 inzake de eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 78).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

1

*Kunt u toezeggen dat in het vervolg de wens van de Kamer wordt gehonoreerd om bij iedere voortgangsrapportage een rapport van de departementale auditdienst te voegen?*

Voor het vervolg kan ik u toezeggen dat ik bereid ben bij iedere voortgangsrapportage een DAD-rapport te laten maken en aan u te verzenden.

2, 3 en 4

*Hoe verhoudt de conclusie uit de Gateway Review, dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase, zich tot de door u destijds gepresenteerde noodzaak om vóór het zomerreces in te stemmen met het Partieel Uitvoeringsbesluit?*

*Waarom heeft u bij het toezenden van het Partieel Uitvoeringsbesluit en het implementatieplan de Kamer niet geïnformeerd over de bevindingen uit de Gateway Review, met name de conclusie dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase?*

*Heeft de uitkomst van de Gateway Review na de behandeling van het Partieel Uitvoeringsbesluit in de Kamer geleid tot wijzigingen die (onderdelen van) het Partieel Uitvoeringsbesluit achterhaald maken?*

De Gateway Review is bedoeld als intern sturingsinstrument. Het maakt onderdeel uit van het auditpakket, waarover ik u op 2 en 3 juli 2008 heb geïnformeerd. Om u een volledig en samenhangend beeld te schetsen van de aanbevelingen en hoe ik hiermee omga, heb ik ervoor gekozen u dit auditpakket inclusief mijn managementreactie toe te sturen.

Voor alle onderdelen waarover de Gateway Review «rood» oordeelde zijn, zoals de Gateway Review adviseerde, trajecten gestart om deze vóór de dialoofase van de aanbesteding op te lossen. Deze dialoofase is volgens de huidige planning voorzien voor het voorjaar van 2009. Het eerste «rode licht» betrof de aansporing om te besluiten over het concept Partieel Uitvoeringsbesluit. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit liggen het organisatiemodel, de hoofdlijnen van het functioneel programma van eisen en de aanbestedingsstrategie vast. Met het vaststellen van het Partieel Uitvoeringsbesluit is in het kader van het eerste advies van de Gateway Review een beslissende stap gezet. De uitkomsten van het geheel van de audits doen hier niets aan af. Verder zullen het addendum op het PPC en de nader uit te werken architectuur en het publiek domein zorgen voor een scherpere definiëring van de publiek-private interfaces. Wat de planning betreft heb ik er nooit een misverstand over laten bestaan dat deze zeer ambitieus is. Om de risico's die uit deze ambitie voortvloeien te beheersen heb ik ingezet op een zwaar auditprogramma om daarmee de zorgvuldigheid te waarborgen.

In augustus heeft het toenmalig beeld uit met name de audit van Deloitte ertoe geleid dat ik in de praktijk zorgvuldigheid voorrang heb gegeven en besloten heb de aankondiging van de aanbesteding op te schorten. Ik heb u hierover kort daarna per brief van 5 september op de hoogte gebracht (TK 31 305, nr. 72).

De Gateway heeft verder niet geleid tot wijzigen van het Partieel Uitvoeringsbesluit.

Tot slot merk ik nog op dat ik zorgvuldigheidshalve de aankondiging van de aanbesteding pas zal doen na het algemeen overleg met uw Kamer en dat ik de dialoofase pas start als ik de in de managementrapportage aangegeven maatregelen heb doorgevoerd. Immers pas met de dialoofase ga ik in de uitvoeringsfase commitment met de markt aan op de inhoud van het Partieel Uitvoeringsbesluit.

5, 6 en 7

*Waren er in juni 2008 bij u al (voorlopige) resultaten bekend van de audits van Deloitte en Gartner/Horvat?*

*Waarom heeft u niet gewacht met het toezenden van het Partieel Uitvoeringsbesluit aan de Kamer, tot de audits van Deloitte en Gartner/Horvat waren afgerond?*

*Heeft de uitkomst van de audits na de behandeling van het Partieel Uitvoeringsbesluit in de Kamer nog geleid tot wijzigingen die (onderdelen van) het Partieel Uitvoeringsbesluit achterhaald maken?*

De rapportages van de audits van Deloitte en Gartner/Horvat zijn op 11 augustus respectievelijk 26 september opgeleverd. Eén van de onderwerpen bij de audits was de vervolmaking van de architectuur. Voor het nemen van het Partieel Uitvoeringsbesluit waren de essentialia op orde. Deloitte bevestigde in augustus dat de basis van het Partieel Uitvoeringsbesluit en het Implementatieplan voldeed: «De basisreferenties hebben tot en met eind juni gediend voor het samenstellen van het implementatieplan dat is aangehecht bij de brief ten behoeve van het Partieel Uitvoeringsbesluit van 27 juni 2008. Daarnaast fungeerden zij als instrumentarium voor projectbeheersing binnen het cluster Projectbeheersing van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. De set van basisreferenties is qua robuustheid en betrouwbaarheid in overeenstemming met deze doelen.» Deloitte achtte de basisreferenties echter niet voldoende betrouwbaar en robuust voor een optimale dialoog met marktpartijen in de voorliggende tenderprocedure voor de vijf tijdkritische percelen zoals die staan benoemd in het implementatieplan<sup>1</sup>. Zij deden aanbevelingen om deze betrouwbaarheid en robuustheid op het gewenste niveau te krijgen. Deze conclusies maken het Partieel Uitvoeringsbesluit niet achterhaald omdat de aanbevelingen vooral strekken tot een verdere uitwerking en validatie van de architectuur en verdere inrichting van de projectbeheersing.

8

*Verandert de hoogte van de kilometerprijs mee met de veranderende ramingen van de totale kosten? Of is er één bepaald moment waarop de vigerende raming wordt gebruikt om de hoogte van de kilometerprijs te bepalen? Zo ja, is al bekend welk moment dat zal zijn? Is dat bij het wetsvoorstel, bij het definitief uitvoeringsbesluit, bij het implementatiebesluit of op een ander moment?*

De hoogte van de kilometerprijs wordt niet afgeleid van de totale kosten van het systeem, maar van de opbrengsten. De opbrengst van BPM, MRB en BZM (minus Europees wettelijk minimum) evenals de exploitatiekosten van maximaal 5% zijn bepalend voor de kilometerprijs. Over de uitgangspunten is de Tweede Kamer in mei 2008 per brief over de fiscale aspecten ABvM door de minister van Financiën geïnformeerd (TK 31 305, nr. 35). Momenteel wordt een en ander nader uitgewerkt. Het wetsvoorstel zal hierin inzicht geven.

9

*Wat gebeurt er in de toekomst met de hoogte van de vastgestelde kilometerprijs wanneer de vigerende raming naar boven of beneden wordt bijgesteld? Heeft dat een direct effect op de kilometerprijs?*

Veranderingen in de ramingen voor de totale kosten van het systeem hebben geen effect op de hoogte van de prijs per kilometer. Hierop voorzie ik een uitzondering, namelijk in het geval de exploitatiekosten lager dan 5% zijn, wordt de kilometerprijs navenant naar beneden bijgesteld.

---

<sup>1</sup> In de hoofdstekst stelt Deloitte dat: De juiste afbakening van de percelen een succesfactor is voor het project als geheel. Als de percelen niet goed op elkaar aansluiten of elkaar overlappen ontstaan in het aanbestedingsproces problemen die alleen met vertraging en extra kosten kunnen worden rechtgezet. Door het ontbreken van een solide Architectuur (proces, informatie, software en infrastructuur) uit de documentatie onvoldoende inzichtelijk is dat de afbakening van de percelen de juiste is. Het niet wil zeggen dat de percelen onjuist gekozen zijn, alleen dat niet aan de hand van de Architectuur gevalideerd kan worden dat dat wel het geval is.

10

*Kunt u een toelichting geven op de stijging van de invoeringskosten met € 240 mln ten opzichte van de Basisrapportage?*

De post onvoorzien in de raming van de investeringskosten behorende bij de Voortgangsrapportage is gestegen ten opzichte van de raming in de Basisrapportage. Dit is enerzijds het gevolg van een completer en beter uitgewerkt risicodossier dat nu beschikbaar is en anderzijds het gevolg van het feit dat in de huidige raming (in tegenstelling tot in de Basisrapportage) rekening wordt gehouden met de resultaten van de statistische doorrekening van de raming. Uit deze berekeningen blijkt dat de waarschijnlijkheidsverdeling een «scheef» verloop kent waarbij de kans op overschrijding van de raming groter is dan kans op onderschrijding. Dit risico is zoals gebruikelijk binnen de opzet van ramingen van VenW-projecten verwerkt in de hoogte van de post onvoorzien. Daarnaast is de raming geactualiseerd van prijspeil 2007 naar prijspeil 2008.

11

*Kunt u aangeven welke oorzaken (scopewijzigingen en andere oorzaken) welke stijgingen of dalingen van de raming tot gevolg hebben gehad? Kunt u de oorzaken in de volgende voortgangsrapportages expliciet toelichten?*

De motorfietsen en vrijgestelde groepen voertuigen nemen niet deel aan het kilometerprijssysteem. Hierdoor zijn de kosten gedaald ten opzichte van de raming behorende bij de Basisrapportage (TK 35 301, nr. 34). Het wegvallen van de motorfietsen werkt niet alleen door in de OBE's, maar in nagenoeg alle overige objecten. Immers, minder deelnemers betekent ook minder uitval, minder inbouw, minder facturen, minder vragen bij de helpdesk, minder datacommunicatie, en dergelijke.

Verder zijn er wijzigingen in verschillende (relatief) kleinere posten waardoor de raming is gedaald. Nadere uitwerking van het gekozen ingroei-model heeft er toe geleid dat in tegenstelling tot de raming van de Basisrapportage in de huidige raming ervan uitgegaan wordt dat de ingroei in een jaar niet voor 100% op de exploitatiekosten drukt in dat zelfde jaar, maar als een gemiddelde (50%) wordt meegenomen. Er zijn voertuigen die op 1 januari voor het eerst gaan deelnemen, maar ook die op 31 december van dat zelfde jaar gaan deelnemen.

Verschilanalyses zullen ook in volgende Voortgangsrapportages worden opgenomen.

12

*Welke beheersmaatregelen neemt u om de invoeringskosten onder de raming, zoals voorgesteld door het Platform ABvM, te krijgen?*

Zoals in de Basisrapportage (TK 31 305, nr. 34) is verwoord is de strategie erop gericht zoveel mogelijk ruimte te bieden aan de markt via het hoofdspoor. Marktpartijen hebben diverse malen aangegeven dat de kosten kunnen dalen ten opzichte van gepresenteerde ramingen. Dit schrijven zij onder andere toe aan het goedkoper worden van de apparatuur. Daarnaast noemen ze de integratie met andere diensten die van dezelfde technologie gebruik maken. Ook wordt gewezen op het beperken van de eisen, in de zin dat geen «goud omrande oplossingen» gevraagd mogen worden.

Om de grootst mogelijke waarborg te bieden dat er in 2011 in ieder geval zicht is op de introductie van de kilometerbeprijzing (hoe de markt zich ook ontwikkelt) wordt ingezet op het garantiespoor. Deze strategie vindt zijn basis in het uitgevoerde PPC-onderzoek. Binnen dit garantiespoor is

de strategie erop gericht om in te kunnen spelen op marktontwikkelingen en innovaties, door een concurrentiegerichte dialoog en het creëren van een maximale marktspanning door een effectieve perceelsindeling. Daarnaast wordt uitgegaan van een effectief en tegelijkertijd sober Programma van Eisen zonder «goud omrande oplossingen». In de kostenraming is conform de systematiek geen rekening gehouden met (toekomstige) marktontwikkelingen en innovaties. Dat houdt in dat met kansen die er in potentie zijn vooralsnog geen rekening is gehouden. Ook zijn de kostenramingen uitgevoerd zonder rekening te houden met mogelijke kostendalingen in de industrie.

13, 14 en 15

*Er is wat onduidelijkheid ontstaan over de term «5%-norm». Een interpretatie van het begrip luidt: «Exploitatiekosten mogen maximaal 5% van de opbrengsten bedragen, anders staan de kosten van het systeem niet in een acceptabele verhouding tot de baten». Een andere interpretatie zou kunnen zijn: «Exploitatiekosten mogen tot maximaal 5% in de kilometerprijs berekend worden, voor exploitatiekosten boven 5% moet andere dekking worden gezocht. Welke van de bovenstaande interpretaties van de 5%-norm hanteert u?*

*Hoe hard is de 5% norm? Wordt deze norm in de wet vastgelegd?*

*Hoe zou uw voorstel voor de Wet Kilometerprijs door het parlement kunnen worden aangenomen, als niet kan worden getoetst in hoeverre voldaan is aan de randvoorwaarden die het parlement zelf gesteld heeft (i.c. de 5%-norm)?*

Ik hanteer de afspraak in het Coalitie-akkoord als uitgangspunt; namelijk: «Om de bereikbaarheid over de weg in het algemeen en van de Randstad in het bijzonder te verbeteren, zal het systeem van kilometerheffing (gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken) in de komende kabinetsperiode – eventueel gefaseerd – worden ingevoerd, mits aan de randvoorwaarden van het naar rato afschaffen van bestaande belastingen (BPM, MRB, Eurovignet) en een maximale hoogte van de systeem- en inningskosten van niet meer dan 5% van de opbrengst wordt voldaan».

In de Basisrapportage is al in grote lijnen invulling gegeven in de posten die al dan niet onder de 5% vallen. Zoals ik u heb toegezegd in het debat van 30 oktober jl. zal ik u hierover nader en preciezer informeren in het eerste kwartaal van 2009.

De dekking voor deze 5% is meegenomen in het basistarief.

Het is niet een norm die opgenomen wordt in een wettelijke regeling. Het betreft een beleidsmatige en politieke randvoorwaarde, niet een juridische. Inwerkingtreding van het stelsel van kilometerbeprijzing is afhankelijk van een in 2011 te nemen implementatiebesluit dat als go/no-go beslissing aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd.

16

*Wat bedoelt u precies met de «5% opslag op de kilometerprijs» die beschikbaar is t/m 2016? Bent u het ermee eens dat de 5%-norm niet als een opslag op de kilometerprijs is bedoeld?*

De Tweede Kamer is onder meer via de brief over de fiscale aspecten ABvM (TK 31 305, nr. 35) geïnformeerd dat de genoemde 5% is verdisconteerd in het basistarief ter dekking van de exploitatiekosten. Zie ook antwoord op vraag 13.

17

*Kunt u aangeven hoe u in de implementatieperiode t/m 2016 omgaat met de 5% norm?*

Zoals eerder in uw richting aangegeven is gaat het er bij het Implementatiebesluit in 2011 om of het op basis van de laatste inzichten plausibel is dat het volledig geïmplementeerde systeem op de norm van maximaal 5% zal functioneren. De 5%-norm is dus een randvoorwaarde voor het politieke besluit tot implementatie en is niet bedoeld voor de implementatieperiode.

18

*Kunt u specifiek aangeven hoe het komt dat de raming van de exploitatiekosten in 2020 ten opzichte van de Basisrapportage met € 100 miljoen is afgenomen?*

De raming in de Basisrapportage (TK 31 305, nr. 34) is gebaseerd op de peildatum van 30 november 2007.

Nadien is de raming en het risicoregister verder uitgewerkt en statistisch doorgerekend.

Uit deze berekeningen blijkt dat de waarschijnlijkheidsverdeling een «scheef» verloop kent waarbij de kans op overschrijding van de raming groter is dan kans op onderschrijding. Dit risico is zoals gebruikelijk binnen ramingen van VenW-projecten verwerkt in de hoogte van de post onvoorzien.

In het kader van de brief over de fiscale aspecten ABvM van mei 2008 (TK 31 305, nr. 35) is verder afgesproken dat de eerste generatie «kastjes» voor kosten van het Rijk is (begroting Verkeer en Waterstaat) en het tweede en volgende kastje voor rekening zijn van de kentekenhouder en/of service provider. Verwachting daarbij is dat in de toekomst de benodigde functionaliteit voor beprijzing in (nieuwe) voertuigen zal worden geïntegreerd, bijvoorbeeld in de navigatieapparatuur die sowieso door veel automobilisten wordt aangeschaft. Om die reden zijn naast de vervangingsinvesteringen, de kosten van uitval (voor de geschatte levensduur van 7 jaar) en autonome groei van het wagenpark (na volledige implementatie in 2016) niet gerekend tot de systeem- en inningskosten (die als basis dienen voor de 5% norm).

Tot slot is in het AO van februari 2008 aangegeven dat motorfietsen en vrijgestelde groepen voertuigen niet deelnemen aan het kilometerprijs-systeem. In vergelijking met de raming behorende bij de Basisrapportage, zijn de kosten hierdoor gedaald. Het wegvallen van de motorfietsen werkt niet alleen door in de OBE's, maar in nagenoeg alle overige objecten.

Immers, minder deelnemers betekent ook minder facturen, minder vragen bij de helpdesk, minder datacommunicatie, en dergelijke. Dus minder exploitatiekosten. Daarnaast zijn er wijzigingen in verschillende (relatief) kleinere posten doorgevoerd waardoor de raming is gedaald.

19

*Welke beheersmaatregelen wilt u nemen om de exploitatiekosten verder te doen afnemen tot onder de 5%?*

Zie antwoord op vraag 12.

20 en 21

*Waarom vallen de vervangingsinvesteringen niet onder exploitatiekosten? Hoe groot is de kans dat kentekenhouder te zijner tijd moet opdraaien voor de vervanging van OBE's à € 400 mln per jaar? Welke invloed heeft dat op de lastenneutraliteit? Zijn de kosten voor de vervangingsinvesteringen meegenomen in de berekening van de lastenneutraliteit?*

In het kader van de besluitvorming over de fiscale aspecten van de stelselherziening is besloten om de kosten voor de initiële aanschaf van voertuigapparatuur (de OBE's) voor het Rijk zijn. Deze kosten vallen niet onder de exploitatiekosten, maar zijn onder de investeringskosten inge-

past op de VenW begroting. Deze kosten hebben hierdoor geen invloed op de lastenneutraliteit van de stelselherziening.

De vervangingsinvesteringen na introductie van het systeem zijn nog niet geraamd maar worden voorsnog geschat, als onderdeel van een in haar totaliteit door Gartner/Horvat aangeduide conservatieve raming, op gemiddeld circa € 400 mln per jaar wanneer het systeem volledig is geïmplementeerd. Het betreft daarbij met name de kosten voor het tweede en de volgende kastjes (geschatte levensduur 7 jaar). Uitgangspunt is dat de kosten van vervanging van OBE's ten laste komen van de kentekenhouder en/of service providers. Verwachting daarbij is dat in de toekomst de benodigde functionaliteit voor beprijzing in (nieuwe) voertuigen zal worden geïntegreerd, bijvoorbeeld in de navigatieapparatuur die sowieso door veel automobilisten wordt aangeschaft.

22

*Kunt u voortaan bij het overzicht van de voorziene risico's in de Voortgangsrapportage per risico een concrete indicatie geven van de beheersmaatregelen die u neemt om dat risico te ondervangen/te verkleinen?*

Ik zal in de volgende voortgangsrapportages beheersmaatregelen vermelden bij genoemde risico's in de risicoparagraaf.

23

*Betekent de vertraging die naar aanleiding van de aanbevelingen uit het Deloitte-rapport is opgelopen dat de opleverdata voor vrachtvervoer en personenauto's opschuiven naar respectievelijk 2012 en 2013, of anders dat de kans daarop nog groter is geworden dan de in de Basisrapportage genoemde 85%?*

De deterministische planning is de planning die geldt als alles meezit: als zich geen risico's manifesteren. De probabilistische planning geeft aan wat waarschijnlijk is rekeninghoudend met risico's. In mijn rapportages geef ik u telkens een beeld van de datum die voor 15% en voor 85% waarschijnlijk is.

De deterministische planning van de start implementatie vracht lag zowel in de Basisrapportage (peildatum 30 november 2007) als in de Voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2008) op 1 juli 2011. De probabilistische planning 85% volgens de Basisrapportage op december 2012 voor vracht en augustus 2013 volgens de Voortgangsrapportage.

De deterministische planning van de start implementatie personenauto's lag bij Basisrapportage en Voortgangsrapportage op 1 januari 2012. De probabilistische planning 85% volgens de Basisrapportage op augustus 2013 en maart 2014 volgens de Voortgangsrapportage.

Deze gegevens zijn overigens te vinden in de Voortgangsrapportage op pagina 16.

De keuze om de start aanbesteding uit te stellen ligt ná de rapportagedatum van de Voortgangsrapportage. Door het opvolgen van het advies van Deloitte is de deterministische planning van de start implementatie vracht opgeschoven met tien weken. Inmiddels is als gevolg van het opschuiven van het AO met uw Kamer de aanbesteding verder opgeschoven omdat ik het niet netjes vind deze te starten terwijl wij nog in gesprek zijn.

De effecten hiervan op de probabilistische planning zijn nog niet bekend. De doorrekening hiervan moet nog plaatsvinden. Deze informatie ontvangt u in mijn volgende voortgangsrapportage.

24

*Wat was de oorspronkelijke beoogde datum voor de aankondiging van het aanbestedingstraject en wanneer zal die nu naar verwachting plaatsvinden?*

Oorspronkelijk werd beoogd de aankondiging voor de aanbesteding van de vijf tijdkritische percelen te plaatsen in de eerste helft van augustus 2008. Deze zal nu naar verwachting plaats vinden na het AO van 18 november 2008 en dus in de tweede helft van november.

25 en 26

*Hoe bent u van plan het risico door mogelijke wijzigingen achteraf af te dekken in de contracten met de geselecteerde partijen? Hoe denkt u in de contracten te kunnen anticiperen op wijzigingen die de Kamer in de wetgevingstraject wellicht zal aanbrengen?*

*U schrijft dat, om de risico's van de parallelschakeling van aanbesteding en wetgeving te beheersen, in de aanbesteding de mogelijke wijzigingen worden opgenomen in de contracten met de geselecteerde partijen. Daarbij worden deze zoveel mogelijk afgeprijsd nu er nog een onderhandelingspositie is. Ziet u dit als een realistische beheersmaatregel?*

Doordat tijd een belangrijk element is in dit project ben ik genoodzaakt tot parallelschakelingen, waaronder de parallelschakeling van de wetgevings- en aanbestedingsprocedures. Zoals gemeld bij het Partieel Uitvoeringsbesluit (TK 31 305, nr. 52) wordt de ruimte om aanpassingen door te voeren voor u en voor mij in de loop der tijd steeds beperkter. Daarom heb ik u ook gevraagd nu reeds aan te geven wat uw eisen zijn. Ik zal u daartoe binnen afzienbare tijd de scope die ik wil hanteren doen toekomen. Binnen het kader dat vanuit aanbestedingsprocedure gegeven wordt, wordt wel gestreefd naar enige bewegingsruimte. Die ruimte is er voor de beleidsmatige toepassing van het systeem, zolang dat past binnen het technisch gevraagde kilometerprijssysteem. Zo zijn variaties in voertuigcategorieën en tijd-plaats differentiatie mogelijk. Maar een conceptuele verandering van het systeem, zoals dynamische tarifiering in het kader verkeersmanagement, zal niet mogelijk zijn.

Samengevat: de aanbestedingsprocedure en de te sluiten contracten bieden de mogelijkheid enige ruimte in toepassingsmogelijkheden en eisen in te bouwen. Maar grote wijzigingen in het systeem en daarmee de opdracht kunnen dan niet meer. Als dat het geval is, dan zal de procedure afgebroken moeten worden.

Tot slot is er weliswaar sprake van parallelschakeling van het wetgevings- traject en het aanbestedingstraject, maar worden tegelijkertijd de contracten zo ingericht dat afstemming mogelijk blijft met de financiële ruimte en de besluitvorming door de Kamer. Met deze laatste maatregel zijn niet zozeer wijzigingen op te vangen, maar kan wel bepaald worden of de contracten moeten worden voortgezet.

27

*Moet de uitwerking van de motie Van der Ham/Duyvendak (31 305, nr. 59) over milieudifferentiatie niet ook als «risico» worden opgenomen, zodat dit een vertaling krijgt in de raming?*

Ten einde alle risico's goed te kunnen beheersen hanteer ik een methodiek waarbij de risico's periodiek worden geïnventariseerd en herijkt. Voor elk risico worden één of meerdere beheersmaatregelen ontwikkeld. Hierbij zal



ik ook kijken naar de milieudifferentiatie, hoewel ik dit niet als groot risico inschat omdat de differentiatie op basis van voertuigkenmerken onderdeel is van de scope. De verschillende scenario's voor de milieudifferentiatie die ik onderzoek zijn allen technisch mogelijk. Een van de criteria waaraan de scenario's worden getoetst is de uitvoerbaarheid van de nieuwe grondslag.

28

*Bent u van plan om ook voor buitenlandse vrachtauto's de kilometerprijs te differentiëren naar tijd en plaats? Zo ja, hoe verhoudt zich dat dan tot het uitgangspunt voor de raming dat het secundaire systeem gebaseerd zal zijn op aangifte van de actuele kilometerstand bij aankomst en vertrek? Zo nee, hoe verhoudt zich dat dan tot de in de Productscope Wetgeving genoemde voorwaarde dat vrachtauto's met een buitenlands kenteken dezelfde kilometerprijs zullen betalen als vrachtauto's met een Nederlands kenteken?*

Dit zijn vragen waar nog geen finale antwoorden op zijn gevonden. Er is een spanningsveld tussen wat redelijkerwijs gevraagd kan worden van buitenlandse vrachtauto's en wat de Europese Commissie toestaat (lage kosten, weinig overlast en non-discriminatie) enerzijds en de wens om buitenlandse vrachtauto's gelijk te behandelen als de Nederlandse vrachtsector die verplicht meedoet aan het geavanceerde kilometerprijsstelsel. Het meest plausibele secundaire systeem is u gecommuniceerd (aangifte bij aankomst en vertrek) (TK 31 305, nr. 78, p. 35). Daarvan wordt onderzocht op welke wijze het spitstarief dat binnen Anders Betalen voor Mobiliteit geheven wordt, daarin een plaats kan krijgen.

29

*Betekent de informatie in de bijlage bij de Voortgangsrapportage dat u definitief heeft besloten om OV-bussen en taxi's (mits nagenoeg geheel als taxi in gebruik), bromfietsen, motorfietsen, klassieke auto's (25 jaar en ouder), begrafeniswagens, ambulances, dierenambulances en voertuigen in gebruik van defensie, brandweer en politie, uit te zonderen van de kilometerprijs?*

De in de bijlage bij de Voortgangsrapportage genoemde vrij te stellen categorieën voertuigen zijn een inhoudelijke vertaling van de Kabinet-brief van 30 november 2007 (TK 31 305, nr. 1). Daarin is onder meer opgenomen dat uitzonderingen mogelijk zijn, onder andere vanwege afwezigheid van kenteken, technische haalbaarheid, kosten van deelname, de effecten van deelname en de huidige uitzonderingsgroepen die om andere redenen zijn vrijgesteld dan vanwege weinig gebruik (TK 31 305, nr. 1, p. 11). De in de bijlage bij de Voortgangsrapportage genoemde categorieën voertuigen vallen onder bovenstaande invulling: zo zijn bijvoorbeeld taxi's, begrafeniswagens, ambulances et cetera nu ook reeds vrijgesteld van belasting.

De in de bijlage bij de Voortgangsrapportage genoemde uitzonderingsgroepen zijn reeds nu gemeld, omdat ze de scope en raming beïnvloeden. Het betreft de huidige stand van denken, die uiteindelijk zijn weerslag zal moeten krijgen in het thans in voorbereiding zijnde wet Kilometerprijs. Uiteindelijk zal in dat kader de formele besluitvorming plaatsvinden; dus door behandeling in de Tweede Kamer en de Eerste Kamer.

30

*Kunt u inzichtelijk maken wat de budgettaire gevolgen van dit besluit zijn? Hoeveel inkomsten worden hierdoor misgelopen?*

Budgettaire gevolgen van dit besluit zijn *nihil*. Immers: het betreft grotendeels voertuigcategorieën (zoals klassieke auto's) die thans zijn vrijgesteld

en dus geen inkomsten opleveren. Motoren worden wel vrijgesteld, maar blijven in het nieuwe systeem wel MRB betalen, zodat daar ook geen sprake is van inkomstenderving.

Slechts de OV-bussen leveren nu enige (zeer beperkte) MRB-inkomsten op. Nu het openbaar vervoer als alternatief dient voor kilometerbeprijzing (en de OV-bussen geen alternatief hebben in tijd en/of routekeuze) wordt voorgesteld de OV-bussen niet in het systeem mee te nemen. Dit wordt opgenomen in het wetsvoorstel en zal bij behandeling in het parlement onderwerp van besluitvorming worden. Overigens zou het wel onder de werking van kilometerbeprijzing brengen van thans van belasting vrijgestelde voertuigen juist wel tot kosten voor de overheid leiden; dergelijke voertuigen moeten dan voorzien worden van door overheid bekostigde voertuigapparatuur.

31

*Waar wordt dit besluit omtrent de uitzonderingsgroepen formeel vastgelegd? In de wet Kilometerprijs of in een andersoortige maatregel?*

Het besluit omtrent de uitzonderingsgroepen wordt formeel vastgelegd in de wet Kilometerprijs.

32

*Wat is de rol van de Kamer met betrekking tot uitzonderingsgroepen en wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de positie van andere uitzonderingsgroepen in de kilometerprijs?*

Het parlement is medewetgever en besluit uiteindelijk ook over uitzonderingsgroepen (vrijstellingen en ontheffingen). De Tweede Kamer wordt derhalve geïnformeerd bij indiening van het wetsvoorstel.

33

*In de Voortgangsrapportage schrijft u dat «buitenlandse autovoertuigen van niet-ingezetenen (voornamelijk toeristen) niet deelnemen aan het systeem». Hoe wilt u een onderscheid maken tussen buitenlandse voertuigen van ingezetenen en niet-ingezetenen? Hoe kan dit worden gehandhaafd?*

Een dergelijke regeling bestaat thans reeds voor de MRB en BPM. Nederlanders die langer dan vier weken in Nederland met een voertuig voorzien van een buitenlands kenteken rondrijden, moeten dit melden. Daarop vindt handhaving plaats. In het kader van het stelsel van de wet Kilometerprijs wordt een en ander nader ingevuld, inclusief het handhavingconcept ter zake.

34 en 35

*Wat is het effect van het uitzonderen van buitenlandse autovoertuigen op het risico van ontwijkeffecten van grote groepen (lease)rijders? Houdt het mogelijke ontwijkgedrag van leaserijders op bij de Nederlandse grens? Hoe wilt u ervoor zorgen dat leaserijders niet net over de grens gaan leasen, wanneer buitenlandse rijders voorlopig worden vrijgesteld? Is dit niet een veel groter risico dan regionale ontwijkeffecten? Wordt dit risico door u onderkend en wat wilt u eraan doen?*

In het wetsvoorstel Kilometerprijs wordt – net als nu bij MRB en BPM – voorzien in een bepaling waaruit blijkt dat kilometerprijs ook verschuldigd is door de houder (ingezetene in Nederland) die een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig in Nederland feitelijk ter beschikking heeft. Daarmee wordt een eventueel risico van ontwijken beperkt. Op deze bepaling zal ook actief worden gehandhaafd en zullen bij overtreding forse boetes kunnen gaan gelden.

*Kan de Kamer er op rekenen dat er vóór de behandeling van de wet Kilometerprijs een voorstel ligt over het provinciale belastinggebied?*

De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft toegezegd u voor het eind van 2008 te informeren over de stand van zaken van het onderzoek naar een provinciale belasting. De fondsbeheerders hebben daarnaast aan de Raad voor financiële verhoudingen gevraagd om advies uit te brengen over de toekomstbestendigheid wat omvang en verdeling betreft van de financiële verhouding Rijk-provincies in relatie tot het takenpakket van provincies. De Raad zal daarbij kijken naar de omvang van het provinciefonds, de belastingcapaciteit en de eigen middelen van provincies. Het advies is uiterlijk 1 maart 2009 afgerond. Een afschrift van de adviesaanvraag zal de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties naar de Tweede Kamer sturen. Het besluit over een nieuwe provinciale belasting zal in het voorjaar van 2009 worden genomen in samenhang met de besluitvorming over de resultaten van het brede onderzoek naar de financiële verhouding Rijk-provincies. Het kabinet wil nu niet vooruitlopen op dit onderzoek met dien verstande dat thans al wel kan worden gezegd dat een eventuele nieuwe belasting niet zijn grondslag kan vinden in de automobilititeit en de automobilist er per saldo niet op achteruit mag gaan. De wet Kilometerprijs zal ik begin 2009 naar de Tweede Kamer sturen.

37, 38 en 39

*Kunt u de actuele stand van zaken met betrekking tot de personele bezetting van de projectorganisatie ABvM geven (aantal fte)?  
Kunt u voortaan in de Voortgangsrapportage een actuele stand van zaken omtrent personele bezetting van de projectorganisatie opnemen?  
Hoe is de verhouding tussen inzet van ambtelijke personeel en externe inhuur en wat is de prognose op dit vlak?*

De ambtelijke bezetting voor het project ABvM bedraagt thans 37 FTE (peildatum september 2008, inclusief ambtelijk personeel van andere diensten en ministeries). De inhuur bedraagt 33 FTE. Prognose voor 2009 is, conform het Partieel Uitvoeringsbesluit (TK 31 305, nr. 52), totaal 75 FTE aan ambtelijk personeel (inclusief ambtelijk personeel van andere diensten en ministeries) en in totaal 85 FTE aan inhuur. Het is mogelijk om in de Voortgangsrapportage voortaan een actuele stand van zaken op te nemen.

40

*Kunt u laten weten wat u gaat doen om de gebruiker tijdig te betrekken, te informeren en voor te bereiden, zowel voor als na de implementatie van het systeem?*

Communicatie is een kritische succesfactor voor de start van de kilometerprijs en dat betekent dat een goed doordacht en gedragen communicatieplan cruciaal is. Een plan waarin ook de inbreng en inzet van verschillende maatschappelijke groeperingen meegenomen wordt en de ervaringen bij andere grote communicatieprojecten zoals de invoering van de euro en het nieuwe zorgstelsel. Zoals in het Partieel Uitvoeringsbesluit kilometerprijs van 27 juni 2008 (TK 31 305, nr. 52) is gemeld start de brede publiekscommunicatie na de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer.

41

*Leidt regionale ingroei niet juist tot logistieke voordelen, omdat de auto's en de inbouwstations zich in één bepaalde regio bevinden en de regio zich goed kan voorbereiden op een inbouwpiek?*

Het proces van inbouw zal gecontroleerd geschieden. Slechts daartoe te erkennen instanties – bijvoorbeeld APK-stations – zullen registratievoorzieningen mogen gaan inbouwen. Deze inbouwstations zullen door het hele land gaan ontstaan. Het is thans niet de verwachting dat bijvoorbeeld de inbouwstations in de Noordvleugel in één jaar tijd meer dan een miljoen voertuigen van voertuigapparatuur kunnen voorzien. Indien het inbouwen één manuur zou kosten, betreft het al een miljoen manuren in één regio. Overigens betreft het hier een inschatting van de mogelijkheden van de markt. Juist in de binnenkort te starten dialoog met die markt – onder andere rondom de certificering van het inbouwproces – zal duidelijker worden wat de markt op dit punt aankan.

Ik kan dus op dit moment geen nadere informatie geven over de capaciteit van de inbouw bij aselechte ingroei; wel is het de inschatting dat dit door de spreiding over Nederland eenvoudiger gaat dan bij regionale ingroei.

42

*Hoe kan het in korte tijd bedienen met de aanwezige erkende inbouwstations wel worden gegarandeerd in het aselechte ingroeimodel?*

Bij aselechte ingroei komen voertuigen uit alle regio's onder de werking van het kilometerbeprijzingsysteem. Kortom: de benodigde inbouwcapaciteit is verspreid over het hele land. Een APK-garage kan in dit geval straks inbouw doen naast overige werkzaamheden aan het voertuig, zonder dat de gehele garagecapaciteit ingezet moet worden voor de inbouw van voertuigapparatuur voor kilometerbeprijzing. Overigens geldt ook hier: het betreft een eerste inschatting van marktmogelijkheden.