

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 89

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2008

Hierbij doe ik u toekomen:

- de antwoorden op de vragen over de Eerste Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit die zijn voorgelegd door de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat bij brief van 5 november 2008 (Kamerstuk 31 305-88); en
- de antwoorden op de nog niet mondeling beantwoorde vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 30 oktober jl. heeft gesteld tijdens het AO Anders Betalen voor Mobiliteit.

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

In het geval dat de mondelinge vragen uit het AO overeenkomen met de schriftelijke vragen over de Eerste Voortgangsrapportage wordt volstaan met een verwijzing.

Aanbesteding en systeemontwerp

1

Waarom zet u in op de certificering van OBE's en niet op certificering van de gehele keten? Bemoeit u zich dan niet te veel met de rol van het bedrijfsleven?

Voorop staat dat alleen die onderdelen van de kilometerprijs worden gecertificeerd die nodig zijn om een betrouwbare werking van het systeem te kunnen garanderen. Het betreft dan ook certificering van het product OBE voor het garantiespoor enerzijds en het certificeren van de dienst die private Service Providers moeten aanbieden anderzijds. Tevens is voorzien om de inbouw van de OBE te certificeren. Het opstellen van de certificeringseisen gebeurt na overleg met de sector in de consultatieronden. Insteek daarbij is om marktdruk en efficiency te realiseren door de OBE's te laten leveren in een open markt.

In het hoofdspoor wordt in beginsel de dienst die de Service Provider in het kader van de kilometerprijs aan moet bieden gecertificeerd. Echter, daarbij moet wel bedacht worden dat ook in de dienst van de Service Provider raakvlakken zijn met de taken onder publieke regie. Te denken valt daarbij aan de handhaving. De OBE van de Service Provider zal moeten kunnen communiceren met de door de overheid ingekochte handhavingsapparatuur. Dit geldt ook voor het Trusted Element dat door de overheid wordt uitgegeven en onderdeel wordt van de OBE. In de gesprekken met de sector die gepland staan in het kader van de certificering zal hier indringend naar worden gekeken. Dit kan er in resulteren dat ook in het hoofdspoor (delen van) de OBE gecertificeerd zullen worden.

2

Moet de overheid verantwoordelijk zijn voor systeemintegratie? Moet dit niet worden aanbesteed?

In een complex systeem moet de overheid op de door haar gecreëerde raakvlakken de verantwoordelijkheid nemen voor de integratie van het kilometerprijsstelsel. Om er zeker van te zijn dat het een werkend geheel wordt. Het spreekt voor zich dat ik hierbij extra expertise zoek in de private sector. Zo wordt in de aanbesteding, samen met de tijdkritische percelen, hiervoor een private partij geselecteerd.

3

Heeft u voldoende contact met het bedrijfsleven?

Er is in de afgelopen periode veelvuldig en in verschillende samenstelling contact geweest met het bedrijfsleven. Zowel via de netwerkorganisatie Connekt, waar ook de eerdere rondetafel gesprekken mee zijn gevoerd, als ook via de verschillende andere contacten. Deze contacten zijn goed en leveren mij waardevolle informatie op zeker als het gaat om gezichtspunten en ervaringen uit het bedrijfsleven. Het project hanteert echter strikte spelregels voor de relaties met de marktpartijen, om te allen tijde een gelijk speelveld te verzekeren voor alle belangstellende marktpartijen.

4

In paragraaf 3.4 Marktpartijen staat dat u alle marktpartijen informeert, maar slechts met een vooraf geselecteerd aantal marktpartijen discussie wordt gevoerd over zaken als het organisatiemodel en de (on)mogelijk-

heden van de markt. Hoe borgt de Minister dat deze geselecteerde partijen niet (vermeend) de kans (zouden kunnen) grijpen om hun kansen bij de uiteindelijke aanbesteding te vergroten?

De consultatieronden voor de certificering en de dialoog voor de aanbesteding zullen vrijwel parallel aan elkaar verlopen. Daarmee wordt de kans op een kennisvoorsprong van een partij zo klein mogelijk gehouden. Ook op andere manieren – bijvoorbeeld door actieve informatievoorziening – wordt gezorgd voor een level playing field. Hoewel er selectie zal plaatsvinden, is bij de consultatieronden naar verwachting een groot en gevarieerd aantal partijen betrokken. Ook daardoor zal er een diverse inbreng zijn vanuit de markt en wordt een eventuele dominante positie van een enkele partij geëlimineerd.

De brede communicatie van de consultatieronden gebeurt onder meer via het Connekt platform. Hier kunnen ook partijen terecht die niet voor de consultatieronden zijn geselecteerd.

5

Kunnen partijen zowel in het garantiespoor als in het hoofdspoor mee doen of sluit u dat uit?

Zowel in de consultatie voor het certificeren als ook in de dialoog van de aanbesteding worden partijen niet uitgesloten van deelname aan beide sporen. Partijen kunnen dus in beginsel in beide sporen hun diensten aanbieden. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat in de situatie waarbij besloten is om ook de inning en de dwanginvordering door de private sector uit te laten voeren, maatregelen in het garantiespoor zullen worden getroffen om de eerlijke concurrentie te kunnen borgen.

6

Is de eis voor 99% nauwkeurigheid niet heel erg hoog?

Er worden hoge eisen gesteld aan het systeem. Het Ministerie heeft testen laten uitvoeren op het gebied van nauwkeurigheid waarbij de resultaten op dit vlak veelbelovend zijn. In de uiteindelijke berekening van de kilometerprijs zal ook nog een afronding worden toegepast om eventuele onnauwkeurigheid te compenseren (ten gunste van de kentekenhouders). Al deze maatregelen moeten er samen voor zorgen dat de kentekenhouders het juiste bedrag wordt gefactureerd.

Uitzonderingsgroepen

Er is een aantal vragen gesteld met betrekking tot mogelijke uitzonderingsgroepen in het stelsel van kilometerbeprijzing. Als hoofdlijn is de omgang met uitzonderingsgroepen neergelegd in de brief van 30 november 2007 (TK 31 305, nr. 1). Daar is vastgelegd dat het systeem geldt voor alle weggebruikers; door alle motorvoertuigen moet in beginsel worden betaald, inclusief ingezetenen die rijden met een voertuig met buitenlands kentekenbewijs en vrachtauto's met buitenlands kentekenbewijs. Voorts is aangegeven dat uitzonderingen mogelijk zijn op onder meer financiële, technische en praktische gronden. Alle uitzonderingsgroepen (waaronder motorrijders en klassieke auto's) zullen worden opgenomen in de wet Kilometerprijs en formele besluitvorming zal in dat kader plaatsvinden.

7

Is het nu echt nodig en wenselijk om motorrijders uit te zonderen, ook al omdat ze meer bijdragen aan files?

Motorrijders zijn uitgezonderd van de kilometerprijs, maar blijven onder het MRB-regime vallen. Een nadere motivering daarvoor is gegeven in de brief van 30 september 2008 (TK 31 305, nr. 76).

8

Waarom neemt u auto's ouder dan 25 jaar niet gewoon mee in de kilometerprijs?

Klassieke auto's zijn thans uitgezonderd van het betalen van auto-belastingen. Nu bij aanvang van de kilometerprijs sprake zal zijn van een beleids- en lastenneutrale omzetting van de vaste belastingen, is de consequentie dat de vrijstelling voor de zogenaamde oldtimers blijft bestaan. De enige afwijking van de regel dat sprake zal zijn van een neutrale omzetting die ik thans voorzie, is een afwijking van dit principe voor de categorie OV-bussen. Deze betalen thans wel een (beperkte) vaste belasting. Omdat OV-bussen juist een alternatief zijn voor het autogebruik en omdat die gezien de dienstregeling geen keuze hebben in tijdstip en route, wil ik deze beperkte groep uitzonderen van de kilometerbeprijzing.

9

Hoe gaat het werken met buitenlandse kentekens?

Nederlandse ingezetenen die langer dan vier weken een voertuig met buitenlands kenteken gebruiken, worden vanaf de aanvang in het stelsel van kilometerbeprijzing betrokken, zoals dit nu al het geval is bij de MRB. Daar zal de wet Kilometerprijs in voorzien. Ook buitenlandse vracht doet vanaf de start mee.

Belangrijk aandachtspunt is de mogelijkheid om buitenlanders met buitenlands kenteken mee te laten doen aan de beprijzing. Mijn nadrukkelijke intentie is dat zij vanaf het moment dat alle Nederlandse voertuigen in het systeem zijn betrokken, meebetalen. Op welke wijze dit is te realiseren wordt onderzocht (kosten-baten en technische mogelijkheden) en daarnaast zal nog nader Europese afstemming moeten plaatsvinden.

Regionale ingroei

In de brief van 30 september 2008 (TK 31 305, nr. 76) is de keuze van het kabinet om te kiezen voor een aselechte ingroei op basis van kentekengegevens nader toegelicht. Daarbij is ook aangegeven wat de bezwaren zijn van andersoortige ingroei, zoals een regionale ingroei.

Een belangrijke reden is dat er bij regionale ingroei perverse effecten kunnen optreden. Er kan ontwijkgedrag ontstaan waartegen moeilijk kan worden opgetreden. Kentekenhouders die weinig 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 de regio waar de kilometerprijs nog niet is ingevoerd. Dit leidt tot een derving van inkomsten voor het rijk en tot minder bereikbaarheidseffecten.

10

Hoe groot is het risico op onvoldoende inbouwcapaciteit bij regionale ingroei?

Kan tijdige inbouw met aselechte ingroei wel worden gegarandeerd door de minister?

Zie antwoord 41 van de vragen over de Eerste Voortgangsrapportage.

11

Kunnen we niet zoeken naar een combinatie van aselecte ingroei met daarnaast versnelde ingroei in enkele regio's, bijvoorbeeld in het kader van mobiliteitsmanagement?

Zoals ik u gemeld heb in mijn brief van 30 september 2008 (TK 31 305, nr. 76) heb ik alle voor- en nadelen van verschillende wijzen van ingroeien nogmaals de revue laten passeren. Bepalen van de beste ingroeimethode is geen exacte wetenschap: elke manier heeft zo zijn voors en tegens. De grote voordelen van a-select ingroeien zijn dat het de eerlijkste methode is (gelijke kansen voor alle weggebruikers), dat de beste voorwaarden geschapen worden om lastenneutraliteit te bewaren (selectie is een gemiddelde van type weggebruikers), en dat de organisatielasten voor bijvoorbeeld inbouw verdeeld worden. Een belangrijk nadeel van regionaal ingroeien is het perverse effect dat weggebruikers hun auto registreren in een voor hen gunstige regio. Het hybride model dat in deze vraag voorgesteld wordt mist de voordelen van de a-selecte methode, terwijl het wel het belangrijkste nadeel van de regionale ingroei in zich draagt. Daarom zie ik de hybride vorm van ingroeien niet als gunstig alternatief.

Organisatiemodel

12

Wanneer de overheid beschikt over een Dedicated Back-Office, haal je dan niet zelf de prikkel weg voor de marktpartijen?

Dat hoeft niet omdat marktpartijen de mogelijkheid hebben naast de kilometerprijsdienst ook andere diensten te leveren. De Dedicated Back-Office mag alleen rekeningen opstellen en innen voor de kilometerprijs.

In de afgelopen maanden zijn er met diverse marktpartijen gesprekken gevoerd in het kader van de ronde tafels. Daarbij zijn door de sector diverse uitspraken gedaan dat implementatie van de kilometerprijs op basis van het organisatiemodel met de twee sporen – dus naast het hoofdspoor een garantiespoor met de dedicated back-office – een verstandige keuze is.

De implementatie van de kilometerprijs is complex en risicovol. Juist daarom wordt ingezet op twee sporen. Beide sporen bieden vele mogelijkheden voor inbreng vanuit de sector, zowel in de certificering als in de aanbesteding. Dit is in overeenstemming met de geluiden die worden gehoord aan de ronde tafels.

13

Moet de overheid alle risico's afdekken terwijl het bedrijfsleven alle baten claimt?

Nee, daar waar het bedrijfsleven wil ondernemen binnen het systeem van de kilometerprijs zal zij ook bereid moeten zijn om de ondernemersrisico's die daaraan onlosmakelijk zijn verbonden te dragen. In de voorbereiding van het certificeren zal in de consultatierondes met de sector hier uitgebreid over worden gesproken. Dit geldt ook voor de dialoog in de aanbesteding van de tijdkritische onderdelen van het garantiespoor. Daarenboven geldt overigens ook dat uit de KBA's die voor de kilometerbeprijzing zijn opgesteld blijkt dat sprake is van forse baten en deze baten zijn voor een ieder van ons: minder files, beter doorrijden en verbetering van het milieu.

14

De opzet van de kilometerprijs lijkt veel op de opzet van de OV chipkaart. Er wordt teveel uit handen gegeven. Er wordt teveel op private partijen geleund. Zou het Rijk niet zelf meer moeten doen?

De ervaringen van de OV chipkaart zijn gebruikt bij de inrichting van de kilometerprijs. Ik heb er bewust voor gekozen de integratorrol bij de overheid te houden om daarmee de regie op het proces te kunnen houden. Door het proces van certificeren en de daarmee samenhangende regelgeving houdt de overheid grip op het proces. De ervaringen van de HSL-Zuid hebben geleerd dat de overheid actief moet sturen op de interfaces waar zij verantwoordelijk voor is. Dat gebeurt nu bij de kilometerprijs in de integratorrol.

Het spreekt, zoals ook uit mijn eerdere antwoorden blijkt, vanzelf dat de overheid gebruik maakt van private partijen voor het realiseren van het kilometerprijsstelsel om hun creativiteit, efficiëntie en ervaring te gebruiken. Dat kan als Service Provider in het hoofdspoor of als leverancier in het garantiespoor.

15

Waarom is er een garantiespoor en wanneer houdt dit garantiespoor op?

Ik wil nogmaals benadrukken: het Hoofdspoor is onze lijn. Als we de garantie hebben dat de markt het stelsel aankan, dan stopt het Garantiespoor.

Motie Van der Ham/Duyvendak

16

Op welke wijze geeft de minister invulling aan de motie Van der Ham/Duyvendak?

In de brief van 29 oktober met antwoorden op kamervragen van Van der Ham (kenmerk: VenW/DGMO-2008/4038) ga ik in op de wijze waarop ik de motie Van der Ham/Duyvendak (TK 31 305, nr. 59) ten uitvoer breng. In de wet en memorie van toelichting zal ik verwijzen naar de milieudoelen van de Nota Mobiliteit, NSL en Schoon en Zuinig.

Met betrekking tot de milieudifferentiatie heb ik inmiddels een aantal scenario's uitgewerkt. In de genoemde scenario's bekijk ik zowel de grondslag gebaseerd op de absolute CO₂-uitstoot als een grondslag gebaseerd op gewicht, waarbij ik in beide gevallen kijk of het mogelijk is om ook op basis van euroklassen te differentiëren. Dit met het oog op de luchtkwaliteit. Ook de brandstofsoort wordt in deze scenario's meegenomen.

Deze scenario's zijn recent besproken met de maatschappelijke partners. De resultaten van die bespreking worden nu verwerkt. Het effectenonderzoek kan derhalve elk moment van start gaan. De resultaten van deze onderzoeken zijn naar verwachting begin 2009 beschikbaar en zal ik u toesturen. De bevindingen van deze onderzoeken worden meegenomen in het wetsvoorstel.

17

Houdt het stelsel de mogelijkheid open om in de toekomst ook op differentiatie naar tijd en/of plaats op basis van milieukeurmerken van het voertuig in te voeren?

Uitgangspunt voor mij – zoals ik al diverse keren heb gesteld – is dat er zowel een tijd-plaats tarief komt als een differentiatie van het basistarief

naar milieukeurmerken. Randvoorwaarde daarbij is dat er geen lastenvermeerdering is voor de gemiddelde automobilist.

18

Gaat verschil in accijns tussen diesel en benzine auto's verdwijnen?

Bij het uitwerken van de scenario's voor de tariefstelling houd ik onder andere rekening met de accijnsverschillen tussen de verschillende brandstofsoorten. Voor de hoogte van accijnstarieven verwijs ik naar de staatssecretaris van Financiën.

19

Wat is de bijdrage aan het milieu van de kilometerprijs bij 100% BPM afbouw?

Hiervoor worden momenteel verschillende mogelijke scenario's verkend en de effecten onderzocht (zie mijn brief van 29 oktober 2008 met antwoorden op kamervragen van Van der Ham; VenW/DGMO-2008/4038). Het gaat hierbij om de effecten op CO₂, NO_x en fijnstof. De resultaten hiervan zullen begin 2009 bij het wetsvoorstel kilometerprijs met u worden gedeeld. Ik plaats het milieueffect onder andere binnen de context van Schoon en Zuinig, omdat hier de totale ambitie voor de sector Verkeer en Vervoer is neergelegd. De kilometerprijs zal aan deze ambitie bijdragen.

In het programma Schoon en Zuinig wordt nu rekening gehouden met een CO₂ reductie van 2 Mton als gevolg van de kilometerprijs, waarbij rekening is gehouden met een afbouw van 25% BPM. De planbureaus hebben aangegeven dat zij verwachten dat de milieueffecten bij 100% beter zullen zijn.

20

Wordt onderzocht of de eerste 10 km een hoger tarief kan worden gerekend om korte ritten te ontmoedigen?

In feite is hier sprake van een vierde differentiatie: naast de differentiatie naar milieukeurmerken, tijd en plaats, wordt een differentiatie naar gereden afstand toegevoegd. Omdat deze differentiatie buiten het kader van het kabinetsbesluit valt, voorziet het beoogde kilometerprijsstelsel hier niet in. Ik heb ook mijn bedenkingen over het duurder maken van de eerste kilometers. Om te beginnen zou deze vierde differentiatie zowel het technische systeemontwerp als het tariefstelsel voor de weggebruiker onnodig complex maken. Prioriteit is voor mij te zorgen dat dit geavanceerde systeem er komt. Daarnaast voorziet ik perverse effecten (bijvoorbeeld bij het naar school brengen van kinderen of openstaande brug) waarbij men de motor laat lopen en alsnog extra uitstoot genereert om te voorkomen dat er «dure» kilometers worden geregistreerd. Tot slot, wil ik benadrukken dat de nu voorziene differentiaties naar milieukeurmerken in de kilometerprijs al zorgen voor een forse milieuwinst.

21

Waarom bepleit u niet dat CO₂ als heffingsgrondslag in de Eurovignetrichtlijn wordt opgenomen, zoals de motie Vendrik (TK 21 501-33, nr. 189) vraagt?

De motie vraagt mij letterlijk om mij «in de Transportraad uit te spreken voor vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen en zelf de hoogte van het tarief voor het vrachtverkeer te kunnen vaststellen». Ik heb (zoals gemeld in mijn brief van 30 oktober jl.; VENW/DGLM-2008/1734) refererend aan de

motie van het Nederlands parlement in het kader van ABvM de vrijheid bepleit waar de motie om vraagt.

Met betrekking tot het goederenvervoer ondersteunt het Kabinet het principe van het internaliseren van de externe kosten in de verschillende vervoersmodaliteiten. Het is belangrijk dat met de Eurovignetrichtlijn hiervoor gemeenschappelijke kaders worden vastgesteld voor het beprijzen van het goederenvervoer over de weg. Het staat lidstaten vrij om – binnen het geharmoniseerde kader – te kiezen voor welke van deze elementen een heffing in rekening wordt gebracht en – binnen de geldende maximumtarieven – hoe hoog die is.

Door de CO₂-uitstoot niet als element in de voorstellen mee te nemen, kiest de Commissie er expliciet voor het terugdringen van de CO₂-uitstoot niet te koppelen aan het gebruik van de infrastructuur, want de Commissie ziet meer in het koppelen aan het gebruik van brandstof (accijns of handelsstelsel). Nederland kan zich op dit moment vinden in de keuze van de Commissie om de kosten van CO₂-uitstoot buiten de scope van dit voorstel te houden. De realiteit gebiedt mij daarnaast te melden dat ik in de Transportraad geen steun bespeur – behalve Oostenrijk, een land dat overigens een van de laagste accijnzen op diesel kent in Europa – om CO₂ alsnog als heffingsgrondslag op te nemen. In praktische zin komt daarbij dat er – in tegenstelling tot personenauto's – geen CO₂-categorisering voor vrachtwagens bestaat, en dat die voor vrachtvervoer ook moeilijk te ontwikkelen is. Nederland is echter wel van mening dat het – gezien de ambitieuze klimaatdoelstellingen – van belang is dat de Commissie met concrete voorstellen komt om CO₂-uitstoot terug te dringen binnen het wegvervoer, ondanks het vooralsnog ontbreken van een CO₂-categorisering. Ik heb daarbij nadrukkelijk aangegeven ook een rol te zien voor bronbeleid (brandstofefficiency, lucht- en rolweerstand).

Tot slot, de Eurovignetrichtlijn ziet toe op tarifiering van het vrachtverkeer; voor personenvervoer geldt subsidiariteit voor de Lidstaten. De ongeveer 8 miljoen personenauto's kunnen derhalve in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit op basis van CO₂ worden gedifferentieerd en dat is voor mij ook een zeer serieuze optie, die ik onderzoek (zie brief met antwoorden op kamervragen van Van der Ham VenW/DGMO-2008/4038).

Projectbeheersing

22

Welke maatregelen neemt U om de risico's te beheersen?

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. Daarnaast laat ik ook de nodige reviews en audits uitvoeren. Er wordt onderscheid gemaakt naar contractuele, technische, maatschappelijke risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.

Zoals reeds gemeld in mijn brief van 5 september (TK 31 305, nr. 72) is de start van de aanbesteding met tien weken uitgesteld om onder andere de adviezen uit de verschillende audits op te kunnen volgen. Ik ga de dialoogfase van de aanbesteding pas in als alle maatregelen naar aanleiding van de audits genomen zijn.

Uit de risicoanalyses blijkt dat er mogelijk vertraging kan optreden in het hoofdspoor. Hoewel ik inzet op het hoofdspoor onderken ik dat dit niet op tijd klaar zou kunnen zijn. Daarom is een belangrijke beheersmaatregel om binnen het organisatiemodel naast een hoofdspoor ook een garantiespoor te ontwikkelen.

Een andere belangrijke beheersmaatregel betreft de optie op de aankoop van 1,6 miljoen OBE's voor overige voertuigen voor invoering in periode 2012–2016, mocht de levering van OBE's op de open markt niet tijdig tot stand komen.

Technische beheersmaatregelen worden overwogen aan de hand van diverse criteria waaronder gebruiksgemak en kosten. Het voornemen bestaat om hiernaar (internationaal) onderzoek te doen.

Bij volgende voortgangsrapportages zal ik naast de risico's ook inzicht geven in beheersmaatregelen.

Overige vragen

23

Hoe staat het met het voorstel over het provinciaal belastinggebied?

Zie antwoord 36 van de vragen over de Eerste Voortgangsrapportage.

24

Wanneer zijn de mobiliteitsprojecten succesvol en hoe wordt dit gemonitord en beoordeeld?

De mobiliteitsprojecten maken onderdeel uit van de regionale convenanten die recentelijk zijn afgesloten in het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement, onder leiding van de heer De Waal (zie mijn brief van 22 oktober 2008; TK 31 305, nr. 79). Zoals gemeld in de brief aan de Tweede Kamer over de Aanpak van de Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit van 1 juli 2008 (TK 31 305, nr. 53) hebben de mobiliteitsprojecten ABvM tot doel bereikbaarheidseffecten te genereren in zes stedelijke regio's gedurende spijtstijden door het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Door de realisatie en de operationalisering van de projecten worden kansen voor private partijen geboden om ervaring op te doen met satellietgebonden techniek en/of met het aanbieden van value added services waardoor de ontwikkeling van een multiple service provider markt voor de kilometerprijs wordt gestimuleerd.

In de brief aan de Tweede Kamer is het beoordelingskader voor de projecten vermeld.

Per project wordt bij een positieve beoordeling een uitvoeringsconvenant tussen rijk en regio opgesteld. De eerste convenanten worden in november 2008 gesloten.

Voor de uitwerking van de mobiliteitsprojecten ABvM is aansluiting gezocht bij de taskforce mobiliteitsmanagement. Het initiatief en de concrete uitwerking van de mobiliteitsprojecten liggen bij de taskforce regio's. Een mobiliteitsproject is straks een succes als het project daadwerkelijk bij kan dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheidsdoelstelling. Daarnaast leveren de projecten inzicht in gedrag op en stimuleren zij de ontwikkeling van de multiple service provider markt.

Het regionale taskforce maatregelenpakket inclusief de mobiliteitsprojecten ABvM worden gemonitord. De eerste monitoringsrapportage zal eind 2009 beschikbaar komen.

25

Hoe zit het met het communicatieplan van ABvM; wanneer gaan we ermee naar de burger om het uit te leggen en toe te lichten?

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 kilometer-

prijs 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.

26

Kunt u mij aangeven of en hoe u invulling gaat geven aan een gebruikersraad?

Betrokkenheid van gebruikers is van groot belang. Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel kilometerprijs is dan ook in verschillende gremia met vertegenwoordigers van de meest betrokken organisaties overlegd. De vormgeving van structurele betrokkenheid van gebruikers vindt momenteel plaats in overleg met een aantal maatschappelijke partijen waaronder de ANWB. Zij worden gevraagd de regering te adviseren over de uitvoering van de kilometerprijs.