



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vierde Voortgangsrapportage + Aanbiedingsbrief Anders Betalen voor Mobiliteit

Verslagperiode 1 juli 2009 – 31 december 2009

Datum: 31 december 2009



> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2010/1786

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

1

Datum 16 april 2010

Onderwerp Vierde Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de vierde Voortgangsrapportage¹ (VGR) Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) aan. Deze rapportage beschrijft de ontwikkelingen van het project ABvM in de periode 1 juli tot en met 31 december 2009.

Over circa twee weken kunt u, conform de Regeling Grote Projecten, de bijbehorende auditrapportage verwachten.

Het project is door uw Kamer op 11 maart jongstleden controversieel verklaard. Over de consequenties hiervan voor het project bent u per brief (Kamerstuk 31305, Nr. 170) en tijdens het debat van 18 maart jongstleden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

¹ De voortgangsrapportage beschrijft de situatie op peildatum (31 december 2009). Het effect van de controversieelverklaring van ABvM is niet zichtbaar in de rapportage.

Voortgangsrapportage 4 Anders Betalen voor Mobiliteit

Verslagperiode 1 juli 2009 - 31 december 2009

Datum	31 december 2009
Status	Definitief

Inhoud

1	Inleiding - 3
1.1	Vierde Voortgangsrapportage - 3
1.2	Samenvatting - 3
2	Voortgang per onderdeel - 5
2.1	Besluitvorming - 5
2.2	Wetgeving - 5
2.3	Kilometerprijsstelsel - 6
2.4	Mobiliteitsprojecten - 8
2.5	Versnellingsprijs en Tol - 8
2.6	Raakvlakken - 9
3	Omgeving - 10
3.1	Internationaal - 10
3.2	Maatschappelijk middenveld - 11
3.3	Marktpartijen - 11
3.4	Publieke partijen - 12
3.5	Communicatie - 12
4	Projectbeheersing - 13
4.1	Algemeen - 13
4.2	Scope - 13
4.3	Integrale Planning - 13
4.3.1	Opleverdatum - 13
4.3.2	Kritieke pad - 14
4.4	Financiën - 15
4.4.1	Kostenraming - 15
4.4.2	Financiering en inpassing van de projectkosten - 17
4.4.3	5% Streefnorm - 18
4.4.4	Uitgaven en verplichtingen - 19
4.5	Risico's - 19
4.5.1	Belangrijkste financiële onzekerheden/risico's en beheersing (endogeen) - 19
4.5.2	Belangrijkste risico's voor de planning en beheersing (endogeen) - 20
4.5.3	Belangrijkste exogene risico's - 22
4.6	Kwaliteit - 23
4.7	Projectorganisatie - 23
4.8	Informatie - 23
Bijlage A Stand van zaken Mobiliteitsprojecten - 24	
Bijlage B Lijst van Documenten - 25	
Bijlage C Lijst met afkortingen - 26	

1 Inleiding

1.1 Vierde Voortgangsrapportage

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is op 30 mei 2006 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat de minister van Verkeer en Waterstaat conform de Regeling Grote Projecten halfjaarlijks rapporteert over de voortgang. Referentie voor de voortgang is de Basisrapportage ABvM (Kamerstuk 31305, Nr. 34) met als peildatum 30 november 2007 (de datum van het Kabinetsbesluit).

Deze vierde voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang over de periode 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009. Het project is door uw Kamer op 11 maart jongstleden controversieel verklaard.¹

In de Regeling Grote Projecten is tenminste jaarlijks een DAD rapportage voorzien. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat iedere VGR gevolgd wordt door een DAD rapportage.

In bijlage C is een verklarende woordenlijst opgenomen.

1.2 Samenvatting

De verslagperiode heeft met name in het teken gestaan van het afronden van het Wetsvoorstel kilometerprijs en de communicatie na het openbaar worden daarvan, consultatiegesprekken met zeventien marktpartijen in het hoofdspoor en de dialoog met achttien marktpartijen ten behoeve van het garantiespoor. Met alle betrokken publieke partijen is veelvuldig overleg geweest. De betreffende partijen zijn betrokken geweest bij het mede vormgeven van het Wetsvoorstel kilometerprijs en bij het opstellen van het technisch programma van eisen. Daarnaast zijn de mobiliteitsprojecten duidelijk zichtbaar geworden, doordat steeds meer projecten operationeel zijn geworden.

Op peildatum liet het project ten aanzien van de baselines op het gebied van scope, tijd, geld en risico's een stabiel beeld zien ten opzichte van de derde voortgangsrapportage.

Het exogene risicoprofiel van het project is toegenomen met het indienen van het Wetsvoorstel kilometerprijs (de ontwikkeling van het draagvlak is een belangrijk risico voor de planning) en het van kracht worden van de 'Beschikking van de Europese Commissie' over EETS in oktober 2009 (dit leidt tot een risico op systeemaanpassingen).

Op 13 november 2009 is het Wetsvoorstel kilometerprijs ingediend bij de Tweede Kamer. In het Wetsvoorstel kilometerprijs zijn de volgende essentialia beschreven: de essentialia voor het basistarief, de hoofdlijnen voor het spitstarief, de verplichtingen ten aanzien van de registratievoorziening, beveiligingsmodule en erkenning van inbouwstations, een beperkt model voor de dienstverlening, welke

¹ Over de consequenties hiervan voor het project bent u per brief (Kamerstuk 31305, Nr. 170) en tijdens het debat van 18 maart jongstleden geïnformeerd.

voertuigen onder de kilometerprijs vallen en welke zijn vrijgesteld, bescherming van persoonsgegevens, betaling en invordering en ten slotte de handhaving en strafbepalingen.

In oktober 2009 is de consultatie over de basisprincipes in het hoofdspoor afgerond. Er hebben zeventien marktpartijen deelgenomen.

De consultaties voor de inbouwstations en de serviceproviders zijn volgens planning verlopen. Op hoofdlijn ondersteunen de marktpartijen de voorgelegde concept eisen voor het op te stellen raamwerk Erkenning KMP station en Erkenning Dienstverlener KMP.

Er hebben conform planning tot nu toe twee ronden van dialooggesprekken plaatsgevonden. De projectorganisatie heeft met de deelnemers per perceel sessies georganiseerd waar de conceptovereenkomst en de bijlagen, waaronder het programma van eisen, plenair zijn toegelicht. Daarna zijn individuele gesprekken gevoerd met de achttien partijen.

Na de eerste fase van de dialoog hebben alle deelnemers de zogenaamde verklaring Sanity Check ingediend. In de verklaring Sanity Check verklaren de deelnemers dat de planning en het programma van eisen geen belemmeringen in zich dragen die hen zou weerhouden van het doen van een regelmatige aanbidding.

In de tweede dialoogfase is het aantal verzoeken tot inlichtingen en wijzigingen sterk toegenomen. Hierbij zaten geen significante voorstellen die geleid hebben tot het aanpassen van het voorgelegde programma van eisen. De ingebrachte voorstellen zijn (deels) verwerkt in het programma van eisen.

2 Voortgang per onderdeel

2.1 Besluitvorming

Het project bevindt zich in de fase 'voorbereiding realisatie'.

In de verslagperiode is het Wetsvoorstel kilometerprijs ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstuk 32216, nr. 1 t/m 5).

De Tweede Kamer is nader geïnformeerd over de definitie van exploitatiekosten (Kamerstuk 31305, nr. 146).

Naar aanleiding van de verzending van de derde voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer heeft op 4 november 2009 een Algemeen Overleg plaatsgevonden. Hierin werd gesproken over de planning van de Wetsvoorstel kilometerprijs en de definitie van de 5% exploitatiekosten. Daarnaast is gesproken over het hanteren van een deterministische en/of probabilistische planning en het effect daarvan op andere beleidsdossiers, zoals Schoon en Zuinig, Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de afbouw BPM.

Concreet is tijdens het Algemeen Overleg van 4 november 2009 afgesproken dat het Definitief Uitvoeringsbesluit begin juni 2010 aan de Kamer wordt aangeboden. Daarnaast is afgesproken dat de beleidskeuzes voor de ontwikkeling van het hoofdspoor binnenkort aan de Kamer worden voorgelegd, evenals de wijze waarop in de planning voor afbouw van de BPM kan worden omgegaan met eventuele vertragingen in de invoering van de kilometerprijs. De Kamer zal vóór het moment van evaluatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het programma Schoon en Zuinig worden geïnformeerd over de herijkte, definitieve planning van het project Anders Betalen voor Mobiliteit én over de te verwachten milieueffecten daarvan.

Tot slot is afgesproken dat de Kamer zal worden geïnformeerd over de vragen inzake de EGI-status (elektronische geldinstelling) van het systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit nadat daarover gesprekken zijn geweest met de Nederlandsche Bank.

2.2 Wetgeving

Op 13 november 2009 is het Wetsvoorstel kilometerprijs ingediend bij de Tweede Kamer. In het Wetsvoorstel kilometerprijs zijn de volgende essentialia beschreven: de essentialia voor het basistarief, de hoofdlijnen voor het spitstarief, de verplichtingen ten aanzien van de registratievoorziening, beveiligingsmodule en erkenning van inbouwstations, een beperkt model voor de dienstverlening, welke voertuigen onder de kilometerprijs vallen en welke zijn vrijgesteld, bescherming van persoonsgegevens, betaling en invordering en ten slotte de handhaving en strafbepalingen.

Medio juli zijn de basistarieven uit het Wetsvoorstel kilometerprijs voor advies aan de Raad van State gezonden. Het advies van de Raad van State is eind september ontvangen, waarna het is verwerkt in het Wetsvoorstel kilometerprijs. Daar waar dit niet is gebeurd, is dit gemotiveerd uitgewerkt in het Nader Rapport. Dit rapport is op 13 november samen met het Wetsvoorstel kilometerprijs aan de Tweede Kamer gezonden.

Ter voorbereiding van het Wetsvoorstel kilometerprijs zijn in de verslagperiode verschillende onderzoeken naar milieudifferentiatie van de basistarieven afgerond. De verschillende varianten zijn doorgerekend en op basis daarvan heeft het kabinet een keuze gemaakt voor een variant die is opgenomen in het Wetsvoorstel kilometerprijs. De uitkomsten van alle onderzochte varianten zijn in het rapport 'Effecten milieudifferentiatie basistarieven kilometerprijs' verwerkt en met het Wetsvoorstel kilometerprijs aan de Tweede Kamer gezonden.

Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) heeft op basis van de gekozen tariefvarianten in het wetsvoorstel een doorrekening gemaakt van de inkomenseffecten. De belangrijkste uitkomsten van de doorrekening zijn verwerkt in de memorie van toelichting bij het Wetsvoorstel.

De vormgeving van het spitstarief is op hoofdlijnen opgenomen in het Wetsvoorstel. De uiteindelijke invoering van het spitstarief is lokaal maatwerk, dat in nauw overleg met decentrale overheden en wegbeheerders moet worden vormgegeven. De nadere definitie van (te verwachten) structurele congestie, de locaties en de tijdstippen waarop dit spitstarief gaat gelden en de hoogte van dit tarief, worden nader uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur (AMvB).

In aanvulling op deze informatie heeft de Tweede Kamer tevens een beschrijving van de uitwerking van het kilometerprijsstelsel 'de kilometerprijs in vogelvlucht' ontvangen.

2.3 Kilometerprijsstelsel

In de verslagperiode is de consultatie in het kader van de certificering voor het hoofdspoor voortgezet en zijn de dialooggesprekken in het kader van de aanbesteding gestart en afgerond. Beide trajecten verliepen op peildatum volgens planning.

Consultatie certificering

Registratievoorziening

Het consultatieproces voor de registratievoorziening is gestart in juli 2009 met het publiceren van de aanmeldingsleidraad. De Tenderboard heeft de aanmeldingen beoordeeld en geadviseerd om alle 21 partijen die zich aangemeld hadden uit te nodigen voor de consultatie. In november 2009 hebben de partijen een uitnodiging ontvangen om deel te nemen aan de consultatie. Eén partij heeft zich daarna teruggetrokken omdat hij denkt niet te kunnen voldoen aan de gevraagde inspanning. Een andere partij heeft zich teruggetrokken omdat hij geen positieve business case ziet in het KMP systeem.

Hiermee resteren 19 partijen. Deze partijen betreffen 16 commerciële marktpartijen, twee belangenorganisaties en één certificerende instelling.

Inbouw registratievoorziening en serviceproviders

In oktober 2009 is de consultatie over de basisprincipes in het hoofdspoor afgerond. De consultatie omvatte drie collectieve bijeenkomsten en vier individuele gesprekken per partij over de onderwerpen marktmodel, portabiliteit, end-to-end dienstverlening en business case. Alle 17 deelnemers van de consultatie voor de inbouw voor de registratievoorziening en serviceproviders hebben deelgenomen aan deze gesprekken. Deze consultatie startte in mei 2009.

Tijdens de individuele gesprekken hebben de deelnemers inzicht gegeven in de wijze waarop en de mate waarin ze een attractieve markt zien. Daarbij hebben ze tevens een business case gepresenteerd en hun visie gegeven op het bestaande én wenselijke marktmodel.

De resultaten uit de consultatie basisprincipes hoofdspoor worden uitgewerkt in een impactanalyse op de scope, planning en kostenraming van ABvM.

Van oktober 2009 tot december 2009 zijn één collectieve bijeenkomst en per partij individuele gesprekken gehouden over de certificeringseisen. Op hoofdlijn ondersteunen de marktpartijen de voorgelegde concept eisen voor het op te stellen raamwerk Erkenning KMP-station en Erkenning Dienstverlener KMP.

Aan de consultatie voor de inbouwstations nemen drie commerciële marktpartijen, twee belangenorganisaties en één certificerende instelling deel. Eén certificerende instelling heeft zich teruggetrokken (zie consultatie registratievoorziening).

Aan de consultatie voor service providers nemen zeven commerciële marktpartijen, één belangenorganisatie en twee certificerende instellingen deel.

Dialogoog aanbesteding

In de aanbestedingsbrief bij de derde voortgangsrapportage is aangegeven dat er drie kort gedingen waren aangespannen tegen de preselectie in de aanbesteding. Alle drie de kort gedingen zijn in het voordeel van de Staat beslist. Hierna zijn eind september 2009 de dialooggesprekken gestart. Hiermee is weer een belangrijke stap gezet in de samenwerking met de markt.

Er hebben tot nu toe conform planning twee rondes van dialooggesprekken plaatsgevonden. De projectorganisatie heeft met de deelnemers per perceel sessies georganiseerd waar de overeenkomst en de bijlagen, waaronder het programma van eisen, plenair zijn toegelicht. Daarna zijn individuele gesprekken gevoerd met de achttien partijen.

Na de eerste fase van de dialoog is gevraagd aan alle deelnemers de zogenaamde verklaring Sanity Check in te dienen. In de verklaring Sanity Check verklaren de deelnemers dat de planning en het programma van eisen geen belemmeringen in zich dragen die hen zou weerhouden van het doen van een rechtmatige bieding (zonder voorbehouden). Alle deelnemers hebben de Sanity Check ingediend. In de tweede dialoogfase is het aantal verzoeken tot inlichtingen en wijzigingen sterk toegenomen. Hierbij zaten geen significante voorstellen die geleid hebben tot het aanpassen van het voorgelegde programma van eisen. De ingebrachte voorstellen zijn (deels) verwerkt in het programma van eisen.

Geconcludeerd mag worden dat de dialoog voorspoedig en ordentelijk is verlopen. Op verzoek van de deelnemers zijn er voor begin januari 2010 extra gesprekken ingelast om een aantal met name juridisch getinte onderwerpen nader te bespreken.

Naast de dialoog voor de vijf tijdkritische percelen is in de verslagperiode de aanbestedingsstrategie voor de aanbesteding van de minder kritische percelen in voorbereiding genomen.

2.4 Mobiliteitsprojecten

De mobiliteitsprojecten maken deel uit van het regionale maatregelenpakket van de Taskforce Mobiliteitsmanagement van Lodewijk de Waal. De bereikbaarheidsdoelstellingen en het bijbehorende maatregelenpakket, zoals afgesproken tussen overheid en bedrijfsleven, zijn vastgelegd in regionale convenanten. De mobiliteitsprojecten vormen een belangrijk bestanddeel van het maatregelenpakket.

Deze mobiliteitsprojecten worden steeds meer zichtbaar door aanbestedingen die plaatsvinden in de regio's en de daadwerkelijke start van projecten. Het animo om aan de mobiliteitsprojecten mee te doen is gegroeid. Dat is mede te danken aan de werkzaamheden van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de daardoor mede in gang gezette cultuuromslag bij werkgevers en werknemers.

Na afronding van het mobiliteitsproject Spitsmijden 2a met circa 800 deelnemers op de A12 tussen Gouda en Den Haag zijn eind juni de resultaten van deze wetenschappelijke proef naar gedragseffecten openbaar gemaakt. Het blijkt dat financiële prikkels kunnen werken en deelnemers hun gedrag kunnen veranderen en de spits mijden (niet alleen voor korte periodes, maar ook langdurig). Deelnemers hebben gemiddeld 50 procent minder spitsritten gemaakt en veranderen daarbij voornamelijk hun vertrektijdstoppen.

In de regio Rotterdam A15 is de proef in oktober 2009 operationeel geworden. Uit de eerste resultaten uit het evaluatieonderzoek door de regio blijkt dat circa 650 auto's minder in de ochtendspits rijden. De oorspronkelijke doelstelling van 530 auto's (dit is 5% van het totale wegverkeer) wordt hiermee ruim behaald. Slim Prijzen Waalbrug is sinds september 2009 operationeel. Uit regionaal evaluatieonderzoek blijkt dat in de eerste maanden van deze proef circa 10% minder auto's in de ochtendspits de brug hebben gepasseerd.

De regio Utrecht-West is aan het einde van de verslagperiode gestart met de proef filemijden A2.

In de regio's Amsterdam (proef met spitstarieven en GPS technologie) en Eindhoven - Den Bosch (proef met Value Added Services) zijn de aanbestedingen afgerond en de projecten gegund.

De aanbestedingen in de regio's Arnhem - Nijmegen (SlimPrijzen) en Haaglanden zijn in de verslagperiode van start gegaan.

Conform de landsdelige overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de uitvoeringsconvenanten zijn eind 2009 gelden in het kader van de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer toegekend. In totaal gaat het om € 16,7 mln te besteden in 2010.

Voor de monitoring en evaluatie van de mobiliteitsprojecten is een database opgezet en gereed voor gebruik.

In de bijlage A is de status per project opgenomen.

2.5 Versnellingsprijs en Tol

Evenals in de vorige verslagperiode is op ad hoc basis expertise geleverd voor de planstudies waar Tol/Versnellingsprijs varianten meegenomen worden. Het betreft de A13/A16, A27 en de doortrekking van de A15.

2.6 Raakvlakken

Fiscaliteit/stelselherziening

Het belastingplan 2010 is vastgesteld. Hierin wordt de afbouw van de BPM tot 2013 geregeld. Tot 2013 wordt de BPM afgebouwd met 5% per jaar en in 2013 wordt de eerste stap gezet van 12,5% afbouw.

Met het indienen van het Wetsvoorstel kilometerprijs heeft het Kabinet ook het gemiddelde basistarief voor de periode 2012 – 2018 vastgesteld. Hierbij is rekening gehouden met 15% gedragseffecten. Na 2018 zullen de inkomsten uit de kilometerprijs stijgen in verband met autonome groei van het wagenpark.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en Schoon en Zuinig

De invoering van de kilometerprijs maakt deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en van Schoon en Zuinig (SenZ). De evaluatie van Schoon en Zuinig wordt in het voorjaar van 2010 verwacht, de monitor NSL in het najaar van 2010.

Tijdens het AO van 4 november 2009 betreffende ABvM is toegezegd om voor beide programma's een doorrekening te laten plaatsvinden met de meest actuele gegevens en de Tweede Kamer hierover te informeren. Deze doorrekeningen zullen begin 2010 starten. De uitkomsten hiervan zullen worden betrokken in de evaluatie SenZ en de monitor NSL.

3 Omgeving

3.1 Internationaal

De internationale component van het project laat zich verdelen in activiteiten in Europees (EU) verband en bilaterale contacten.

EU

ABvM is actief betrokken bij de voortgaande ontwikkeling van de 'European Electronic Toll Service' (EETS). EETS moet het mogelijk maken dat gebruikers in de toekomst met één kastje en één contract in heel Europa elektronisch kunnen betalen.

Op 8 oktober 2009 is de 'Beschikking van de Commissie' over EETS van kracht geworden. Daarmee zijn de implementatietermijnen gestart van respectievelijk drie jaar voor vrachtvervoer en vijf jaar voor personenvervoer. De EETS is echter nog niet op alle punten volledig gedefinieerd. Pas wanneer dat in de komende jaren gebeurt, kunnen marktpartijen de dienst aanbieden.

Op aandringen van de lidstaten heeft de Europese Commissie toegezegd na 18 maanden een evaluatie uit te voeren ten aanzien van de ontwikkelingen van de markt op dit punt en zondig maatregelen te nemen, zoals verlenging van de implementatietermijnen. ABvM is nauw betrokken bij de stappen die in Europees verband worden gezet om EETS te implementeren.

Lidstaten houden onder EETS de vrijheid om nationale systemen voor tolheffing te ontwikkelen, zolang zij daarbij gebruik maken van voorgeschreven technologie. Nederland voldoet aan die eis. Om EETS mogelijk te maken worden nationale tolheffers verplicht EETS-dienstverleners te accepteren op non-discriminerende voorwaarden die wel kunnen worden toegesneden op de aard en omstandigheden van nationale systemen, bijvoorbeeld met betrekking tot nauwkeurigheid, garanties en vergoedingen.

Bilateraal

Om te kunnen profiteren van internationale expertise en ervaring op het gebied van beprijzing is in de verslagperiode de 'International Advisory Board' (IAB) voor de vierde maal bijeen gekomen. In de IAB ligt de nadruk op reflectie op de ervaringen in andere landen. De IAB heeft advies uitgebracht over de wijze waarop buitenlandse personenauto's bij het kilometerprijssysteem kunnen worden betrokken, contractbeheer, communicatie en de mogelijke uitbreiding binnen het hoofdspoor naar End-to-End dienstverlening.

In de verslagperiode heeft bilateraal overleg plaatsgevonden met een delegatie uit Singapore onder leiding van de minister van Transport, met ambtelijke delegaties uit Frankrijk en Denemarken en met een brede ambtelijke delegatie uit de Verenigde Staten.

Het memorandum van overeenstemming over wegbeprijzing dat in Beneluxverband in voorbereiding is, ligt nu ter politieke accordering voor bij de verschillende ondertekenende partijen.

3.2 Maatschappelijk middenveld

De betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld via de Klankbordgroep (KBG), het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB), de Brede Samenwerkingsgroep (BSG) en de Brede Werkgroep Communicatie (BWC), is in de verslagperiode onverminderd groot geweest. Daarnaast heeft advisering door de Procesgroep plaatsgevonden. Deze betrokkenheid vond zijn hoogtepunt in de aanloop naar en bij de daadwerkelijke indiening van het Wetsvoorstel kilometerprijs bij de Tweede Kamer. De verschillende werkgroepen onder de BSG en BWC werken een aantal onderwerpen nader uit in kleiner comité. Na het indienen van het Wetsvoorstel aan de Tweede Kamer heeft er een aantal extra BSG vergaderingen plaatsgevonden die geheel in het teken stonden van het beantwoorden van vragen en het geven van toelichtingen op het Wetsvoorstel. In december heeft er een Klankbordgroep plaatsgevonden waarin is gesproken over de reacties op het Wetsvoorstel.

Ook op interbestuurlijk niveau heeft overleg plaatsgevonden ter voorbereiding van het NMB. In bilaterale gesprekken met stakeholders is onder meer gesproken over de Grote Praktijk Test (GPT).

Na het overlijden van de heer Mr. P.A. Nouwen wordt gezocht naar een nieuwe voorzitter van de Procesgroep.

3.3 Marktpartijen

De contacten met marktpartijen zijn grotendeels verlopen via de consultatie over de certificering en de dialoog in de aanbesteding. Daarnaast was er contact met marktpartijen via de verschillende mobiliteitsprojecten (zie paragraaf 2.4).

De contacten met marktpartijen die niet participeren in de certificering of aanbesteding lopen voornamelijk via de kennisorganisatie Connekt. Eind november heeft er een sessie bij Connekt plaatsgevonden over de kilometerprijs met presentaties van de projectorganisatie. De centrale thema's tijdens deze bijeenkomst waren de voortgang van certificering en het proces van de aanbesteding, een toelichting op het Wetsvoorstel Kilometerprijs, de rol van de overheid en de marktpartijen en ten slotte de stand van zaken in de mobiliteitsprojecten.

Verder zijn tussentijds via Connekt relevante documenten zoals nieuwsberichten en ABvM-documenten verstuurd naar alle aangesloten leden van de Special Knowledge Group ABvM.

Met het indienen van het wetsvoorstel is veel correspondentie binnengekomen van commerciële partijen die geïnteresseerd zijn in het project. Omdat inhoudelijke gesprekken met medewerkers van het project vanwege de aanbesteding niet mogelijk zijn, worden deze brieven via een zogenaamd marktloket behandeld. Partijen worden waar nodig gebeld voor extra toelichting of krijgen schriftelijk antwoord op vragen en verzoeken. Er wordt een lijst bijgehouden met mogelijk interessante partijen voor de toekomst van het project en alle partijen worden doorverwezen naar de Special Knowledge Group van Connekt en de website www.kilometerprijs.nl om goed op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen.

3.4 Publieke partijen

De uitvoering van onderdelen van het stelsel van kilometerbeprijzing geschiedt onder publieke regie. Het voornemen is om taken op te dragen aan:

- de Dienst Wegverkeer voor voertuiggebonden taken, handhavingsbackoffice, erkenning inbouwstations en communicatie met registratievoorzieningen;
- het Centraal Justitieel Incassobureau voor inning, dwanginvordering, secundair systeem, afhandeling bezwaar en beroep en het klantcontactcentrum;
- het Agentschap Telecom voor toezicht op verstoring GNSS-signaal;
- de politie voor toezicht langs de wegwijk;
- Rijkswaterstaat als dienst van Verkeer en Waterstaat voor het plaatsen van handhavingsportalen langs het hoofdwegennet.

Met alle betrokken overheidsdiensten is in de verslagperiode veelvuldig overleg geweest. De mogelijke toedeling van taken heeft ook zijn weerslag gekregen in het Wetsvoorstel kilometerprijs en de memorie van toelichting. De betreffende partijen zijn betrokken geweest bij het vormgeven van het Wetsvoorstel kilometerprijs en bij het opstellen van het technisch programma van eisen voor het kilometerprijsstelsel.

Voorts brengen de betrokken partijen in kaart welke zaken zij moeten verrichten om bij het Implementatiebesluit (IB) gereed te staan om het stelsel daadwerkelijk te kunnen uitrollen. Bij het Definitief Uitvoeringsbesluit (DUB) zal de periode tussen DUB en IB nader zijn ingevuld en zal ook een doorkijk gegeven worden van de governance in de exploitatiefase (na IB).

3.5 Communicatie

Communicatie stond deze periode in het teken van de openbaarmaking van de wetgeving, inclusief een persconferentie. De communicatiestrategie kende twee pijlers: het informeren van het publiek en het geven van inzicht in het effect van de kilometerprijs voor verschillende doelgroepen.

De site www.kilometerprijs.nl vormt het centrale communicatieplatform in de informatievoorziening over de kilometerprijs. Ook zijn er diverse andere communicatiemiddelen beschikbaar gesteld zoals brochures, factsheets en vragen en antwoorden. Bovendien is de rekentool om het effect van de kilometerprijs voor verschillende typen auto's inzichtelijk te maken online gegaan. Deze rekentool is tot stand gekomen in samenwerking met ANWB, BOVAG, EVO, KNV, MKB Nederland, RAI Vereniging, Transport en Logistiek Nederland, VNA en VNO-NCW. In alle huis-aan-huis-bladen en een aantal landelijke dagbladen is een advertentie gepubliceerd, waarin werd verwezen naar de website.

Bij de uitvoering van de communicatieaanpak korte termijn zijn de eerder genoemde stakeholders betrokken geweest alsook de Communicatie Expert Commissie. Deze commissie is ingesteld in de zomer 2009 en bestaat uit onafhankelijke communicatie-experts uit de detailhandel, ministeries die grote stelselwijzigingen hebben ingevoerd en universiteiten.

4 Projectbeheersing

4.1 Algemeen

Voor ieder aspect van de projectbeheersing is in dit hoofdstuk een aparte paragraaf opgenomen.

4.2 Scope

Er hebben geen wijzigingen plaatsgevonden ten aanzien van de in Bijlage B bij de eerste voortgangsrapportage (Kamerstuk 3130, nr. 78) opgenomen productscopes.

Het Wetsvoorstel kilometerprijs, de memorie van toelichting, het advies van de Raad van State en het Nader Rapport zijn bij de Tweede Kamer ingediend.

De consultatie met marktpartijen over end-to-end dienstverlening is afgerond. Op basis van de uitkomsten wordt besluitvorming van deze mogelijke exogene scopewijziging voorbereid.

4.3 Integrale Planning

4.3.1 Opleverdatum

De planning ten aanzien van de mijlpalen is ongewijzigd.
De mijlpalen zijn opgenomen met hun spreiding op peildatum 31 december 2009 (inclusief risicoreservering onvoorzien).

Planning beslismomenten Tweede Kamer en planning mijlpalen				
Uitwerkingsbesluit				
Afgerond	Nov 2007			
Partieel Uitvoeringsbesluit				
Afgerond	Jun 2008			
Besluit TK Wet KMP				
Gepland	Mrt 2010			
Definitief Uitvoeringsbesluit				
Gepland	Jun 2010			
	Deterministisch	Probabilistisch		
		P15	P50	P85
Start implementatie vracht = Implementatiebesluit				
Basis Rapportage	Jul 2011	Dec 2011	Mei 2012	Dec 2012
Inzicht VGR3	Sep 2012	Okt 2013	Apr 2014	Okt 2014
Inzicht VGR4	Sep 2012	Okt 2013	Apr 2014	Okt 2014
Start implementatie overige voertuigen				
Basis Rapportage	Jan 2012	Aug 2012	Jan 2013	Aug 2013
Inzicht VGR3	Mrt 2013	Feb 2014	Okt 2014	Feb 2015
Inzicht VGR4	Mrt 2013	Feb 2014	Okt 2014	Feb 2015
Implementatie gereed				
Basis Rapportage	Dec 2016	Okt 2015	Jan 2017	Nov 2017
Inzicht VGR3	Feb 2016	Jan 2018	Dec 2018	Dec 2019
Inzicht VGR4	Feb 2016	Jan 2018	Dec 2018	Dec 2019

¹ De P15, P50 en P85 betekenen dat voor betreffende mijlpaal geldt dat deze met 15%, 50% respectievelijk 85% zekerheid gerealiseerd wordt vóór de opgenomen datum.

De ontwikkeling van de totale risicoreservering bij een trefzekerheid van de planning van 50% (P50) (voorzien en onvoorzien) is weergegeven in onderstaande tabel.

Totale risicovoorziening in maanden (voorzien en onvoorzien)	Voorzien (mnd)	Onvoorzien (mnd)	Totaal (mnd)	Cum. (mnd)
Start implementatie vracht				
VGR3	11	8	19	19
VGR4	12	7	19	19
Start implimentatie overige voertuigen				
VGR3	0	0	0	19
VGR4	0	0	0	19
Implementatie gereed				
VGR3	7	7	14	33
VGR4	6	8	14	33
Totaal per mijlpaal				
VGR3	18	15	33	33
VGR4	18	15	33	33

Het specifieke risicoprofiel voor de mijlpaal start implementatie vracht is met één maand toegenomen. Het risico dat er onvoldoende tijd is voor gesprekken met de markt over de registratievoorziening is op een andere plaats in de planning opgenomen. Het risico heeft nu meer impact op de mijlpaal. De stijging is afgehaald van de risicoreservering voor onvoorzien risico's die daarmee daalt van acht naar zeven maanden.

Het specifieke risicoprofiel voor de mijlpaal implementatie gereed is met één maand afgenomen. Een afrondingsfout bij de derde voortgangsrapportage is hersteld. De daling is toegevoegd aan de risicoreservering voor onvoorzien risico's die daarmee stijgt van zeven naar acht maanden.

Bij het Definitief Uitvoeringsbesluit wordt besloten welke baseline vanaf dat moment geldt voor de communicatie over de planning. Deze planning is dan ook het uitgangspunt voor de ramingen en raakvlakdossiers. Nu geldt nog steeds de deterministische planning als uitgangspunt.

4.3.2 *Kritieke pad*

Het kritieke pad tot 'start implementatie vracht' is in de verslagperiode ongewijzigd. Het kritieke pad wordt nog steeds bepaald door de aanbesteding van het garantiespoor.

De eerste interne mijlpaal is de inschrijving door marktpartijen in het kader van de aanbesteding. De volgende interne mijlpaal is gunning in het kader van de aanbesteding. De laatste interne mijlpaal op het kritieke pad tot 'start implementatie vracht' zijn de integratietesten (system integration test, SIT en grootschalige praktijktest, GPT).

4.4 Financiën

4.4.1 Kostenraming

In de afgelopen maanden is de kostenraming verder geactualiseerd (Prijspeil 2009) naar de inzichten van 31 december 2009. Er zijn géén scopewijzigingen geweest.

In de actuele kostenraming is (evenals in voorgaande kostenramingen) geen rekening gehouden met marktontwikkelingen die mogelijk een verlagend effect op de kostenraming hebben. Conform de regeling grote projecten wordt de kostenraming probabilistisch opgenomen. Er is uitgegaan van een kostenraming met een trefzekerheid van 50% (P50), gebaseerd op een probabilistische planning met dezelfde trefzekerheid.

Kostenraming (in € mln)	Inv.	Expl.	Totaal	Waarvan Onvoorzien	Aandeel Onvoorzien
Basisrapportage dec 2016 pp2008	3.350	2.450	5.800	1.230	21%
VGR3 dec 2018 pp2009	3.805	1.852	5.657	1.449	26%
VGR4 dec 2018 pp2009	3.788	1.846	5.634	1.403	25%
Verschil VGR4 - VGR3	-17	-6	-23	-46	

De totale kostenraming neemt af met 23 mln euro ten opzichte van VGR3. De investeringskosten nemen naar verwachting met 17 mln euro af, terwijl de exploitatiekosten tijdens de uitrolperiode met 6 mln euro afnemen. De post onvoorzien is afgenomen met 46 mln euro.

De post onvoorzien bestaat voor 590 mln euro uit benoemde risico's en onzekerheden op de prijzen en hoeveelheden en voor 813 mln euro uit 'echt' onvoorzien.

Het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit heeft destijds geraamd dat de investeringskosten tussen de 2.200 mln euro en de 4.100 mln euro, prijspeil 2004 zouden bedragen.

In onderstaande tabel is te zien dat de actuele raming van de investeringskosten 3.433 mln euro bedraagt (prijspeil 2004, raming 31 december 2009).

Kostenraming (in € mln)	Datum raming	Investerings
Platform Nouwen pp2004	2004	2.200 - 4.100
VGR4 pp2004	31-dec-09	3.433

In onderstaande tabel is een overzicht te zien met de belangrijkste verschillen in de raming. De verschillen zijn allemaal ontstaan door verdere detailuitwerking van het systeem en daarmee van de raming. Het betreft geen significante verschillen: de verschillen vallen weg in de onzekerheidsmarge van de raming.

Verschillenanalyse VGR4 - VGR3 in mln euro	Investing	Exploitatie	Totaal
1. 'Mailserver' backoffice en plaatsbepaling	16	10	26
2. Serviceterminals secundair systeem	-4	-15	-19
3. Hardware en software	-10	-3	-13
4. Datacommunicatie	6	0	6
5. Interfaces in het systeem	12	-14	-2
6. Grote Praktijk Test	-1	-12	-13
7. Actualisatie overheidsstarieven	0	16	16
8. Verbeteringen/correcties ramingsmodel	1	20	21
9. Overige posten	4	-3	1
10. Risicoreservering	-41	-5	-46
Totaal	-17	-6	-23

Toelichting verschillenanalyse

1. Het systeem is bij de uitwerking aangevuld met een 'mailserver' voor de backoffice (Long Range Communication Switch) en een module voor Geo-updates van het wegennet (ten behoeve van plaatsbepaling).
2. Het aantal benodigde service terminals voor het secundair systeem blijkt na nadere uitwerking van het systeem aanzienlijk lager te zijn.
3. Op basis van nadere gegevens van het CJIB en de RDW is de raming voor hardware en de software aangepast.
4. De datacommunicatie tussen de verschillende partijen in het systeem is meer transparant uitgewerkt.
5. De interfaces in het systeem zijn bij de verdere uitwerking nauwkeuriger geraamd.
6. Bij de verdere uitwerking van de planning zijn de start- en einddatum van de Grote Praktijk Test (GPT) aangepast waardoor de test iets korter duurt.
7. De salarissen zijn geïndexeerd naar prijspeil 2009.
8. In de verslagperiode is het ramingsmodel verder verbeterd. Hierbij zijn ook enkele correcties uitgevoerd.
9. Onder de post overige wijzigingen zijn de overige wijzigingen opgenomen zodat aansluiting bestaat in de verschillenanalyse.
10. Als gevolg van onder andere bovenstaande toelichting zijn de geëxpliciteerde risico's licht naar beneden bijgesteld en zijn de onzekerheden op een aantal posten heroverwogen. Tezamen leidt dit tot een lager gecalculerde risicoreservering.

4.4.2 Financiering en inpassing van de projectkosten

Financiering in mln euro	Basisrapp. pp2008		VGR3 pp2009		VGR4 pp2009	
	Invest.	Expl.	Invest.	Expl.	Invest.	Expl. ¹⁾
Kostenraming zie tabel 4.4.1	3.350	2.450	3.805	1.852	3.787	1.846
Inpassing V&W IF	2.350	0	2.692	0	2.692	0
Inpassing FES	100	0	100	0	100	0
Inpassing FES (OBE)	900	0	900	0	900	0
Dekking uit tarief (5%)	0	PM	0	1.230	0	1.230
Totaal financiering	3.350	PM	3.692	1.230	3.692	1.230
Kostenraming minus totaal financiering	0	2.450	113	622	95	616

Financiering investeringskosten

Voor het verschil van de kostenraming van de investering en het totaal van de financiering (95 mln euro) zal dekking worden gevonden binnen de begroting van V&W en/of het Infrastructuurfonds volgens de gebruikelijke begrotingsregels. In het kader van de begrotingsvoorbereiding 2011 zal de benodigde kasreeks ingepast worden in het Infrastructuurfonds. Het resultaat komt terug in de voorjaarsnota 2010 en de begroting 2011.

In onderstaande tabel is de inpassing van de investeringskosten per jaar in de begroting 2010 opgenomen. Het totaal van de inpassing bestaat uit de 2.692 mln euro inpassing V&W IF en 100 mln euro Fonds Economische Structuurversterking (zie tabel 'Financiering'). Bij de inpassing is nog geen rekening gehouden met inpassing FES (OBE) 900 mln euro (zie tabel 'Financiering').

mln euro	2006 - 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 - 2020	totaal
Ingepast in begroting 2010	25	51	98	198	153	274	285	1.708	2.792

1)

De exploitatiekosten (1.846 mln euro) zijn gebaseerd op:

- ingroei tussen oktober 2014 en december 2018 (probabilistisch P50 VGR4);
- autonome groei van het aantal voertuigen;

Voor de raming van de dekking uit het tarief (1.230 mln euro) is uitgegaan van 5% van de opbrengsten uit het KMP-systeem. Dit is eerder geantwoord op vraag 100 en 101 uit Kamerstuk 31305, nr 55 van 30 juni 2008. Uitgangspunten hierbij waren:

- ingroei tussen januari 2012 en december 2016 (deterministisch VGR1);
- het aantal voertuigen blijft tussen 2012 en 2020 op het niveau van 2012;
- volledige afbouw van de BPM vanaf 2012.

Door de verschillen in uitgangspunten tussen de kostenraming (1.846 mln euro) en de raming van de dekking uit het tarief (1.230 mln euro) zijn beide bedragen niet goed te vergelijken.

Financiering exploitatiekosten gedurende de uitrol

In de tabel boven aan pagina 17 is de raming van de dekking uit het tarief tijdens de ingroeiperiode niet aangepast aan de nieuwe cijfers op basis van het Wetsvoorstel kilometerprijs. De reden hiervan is dat de daarbij gehanteerde uitgangspunten over de ingroeiperiode² afwijken van de uitgangspunten van de kostenraming, waardoor deze aanpassing alleen schijnzekerheid zou opleveren. Deze verschillen in uitgangspunten zullen bij het Definitief Uitvoeringsbesluit geharmoniseerd zijn.

4.4.3 5% Streefnorm

In onderstaande tabel is uitgegaan van de definitie van de 5% streefnorm zoals die opgenomen is in de Kamerbrief 31305, nr. 146, 28 juli 2009.

Voor de dekking uit tarief is uitgegaan van het structurele tarief uit de memorie van toelichting op het Wetsvoorstel KMP (aangepast aan prijspeil 2009).³

Exploitatiekosten in mln euro	Prijspeil raming	Raming incl. BTW	Dekking uit tarief (5%)	Dekkings percentage	
				incl. BTW	excl. BTW
Basisrapportage		800	450	8,9%	7,5%
VGR1 zichtjaar 2020	2008	700	450	7,8%	6,5%
VGR2 zichtjaar 2020	2008	672	450	7,5%	6,3%
VGR3 zichtjaar 2020	2009	615	450	6,8%	5,7%
VGR4 zichtjaar 2020	2009	604	438	6,9%	5,8%

² De tarieven in het Wetsvoorstel kilometerprijs gaan uit van:

- ingroei tussen september 2012 en december 2016 (deterministisch VGR2 en uitroltempo fiscale brief);
- autonome groei van het aantal voertuigen;
- gefaseerde afbouw van de BPM tussen 2012 en 2018 volgens de fiscale brief.

³ Dit betreft de totale opbrengsten uit KMP basistarief, KMP spitstarief en KMP exploitatiekosten. Bij de eerdere rapportages is nog uitgegaan van 5% van een geschatte opbrengst van 9 miljard euro. Dat was gebaseerd op een optimistisch economisch groei scenario. In het Wetsvoorstel KMP is uitgegaan van de gemiddelde groei over de laatste 15 jaar.

4.4.4 Uitgaven en verplichtingen

In 2006 is het project ABvM gestart. In onderstaande tabel zijn de sindsdien gedane uitgaven en de aangegane verplichtingen opgenomen:

(x € 1.000,-)	Aangegane Verplichtingen	Betalingen
2006	5.129	3.415
2007	14.209	7.468
2008	22.090	14.832
2009	80.358	42.726
Totaal	121.786	68.441
Prognose DUB juni 2010	159.886	89.804

De uitgaven zijn alle gedaan ten laste van het artikelonderdeel IF 17.04 (Infrastructuurfonds, Megaprojecten verkeer en vervoer, Anders Betalen voor Mobiliteit). De uitgaven hebben betrekking op de salariskosten van ambtelijk personeel, uitgaven voor inhuur en de uitbesteding van onderzoeksopdrachten aan de markt.

Het budget 2009 bedroeg 51,2 mln euro. De realisatie is binnen het budget gebleven. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit is 167 mln euro mandaat gegeven door de Tweede Kamer. Naar verwachting is dit voldoende mandaat tot het Definitief Uitvoeringsbesluit.

4.5 Risico's

In het project worden zogenaamde endogene en exogene risico's onderscheiden. Endogene risico's betreffen onverwachte gebeurtenissen die kunnen optreden binnen de invloedssfeer van de projectorganisatie.

Exogene risico's betreffen onverwachte gebeurtenissen die van buiten de projectorganisatie komen. Deze risico's worden conform de regels niet meegenomen in de probabilistische raming en planning.

De monitoring van de beheersmaatregelen krijgt vorm in de reguliere planning en control cyclus binnen het project. Indien dit leidt tot wijzigingen in de inschatting van de top risico's van het project is dat hieronder opgenomen.

4.5.1 Belangrijkste financiële onzekerheden/risico's en beheersing (endogeen)

Het belangrijkste risico voor de kosten van het project is de onzekerheid in de raming op het gebied van hoeveelheden en eenheidsprijzen. In de raming is een spreiding voor deze parameters opgenomen. Hieronder zijn de belangrijkste onzekerheden in de raming opgenomen. Deze bepalen voor circa 70% de post onvoorzien.

Implementatie voor personen- en bestelauto's (onveranderd)

Er bestaat nog onzekerheid ten aanzien van de kosten voor de inbouw van de registratievoorziening (RV) in de voertuigen, omdat de onzekerheid over de inbouwtijd nog groot is. De inbouwtijd is afhankelijk van de definitieve ontwerpkeuzes die voor een deel door de leveranciers genomen zullen worden. In het systeemontwerp en in het programma van eisen ten behoeve van de leveranciers is rekening gehouden met de inbouwaspecten.

Levering van de registratievoorziening (RV, OBE, of het 'kastje') (onveranderd)

Er bestaat nog grote onzekerheid ten aanzien van de kostprijs van de registratievoorziening (RV) voor personen- en bestelauto's. Uit de marktconsultaties blijkt dat het gerechtvaardigd is de prijsonzekerheid te handhaven. Pas na inschrijving door marktpartijen zal deze onzekerheid afnemen.

Daarnaast speelt onzekerheid over de benodigde aantallen, omdat er gedurende de uitrolperiode sprake is van voertuigen die aan het wagenpark worden onttrokken dan wel worden toegevoegd. De kostenraming gaat uit van CBS-cijfers ten aanzien van aantallen voertuigen. Voor de berekening van de tarieven is uitgegaan van aantallen voertuigen uit het RDW-kentekenregister. Deze laatste aantallen zijn circa één miljoen auto's hoger. Deze verschillen worden nog nader onderzocht.

Exploitatie backoffice tijdens de uitrol (onveranderd)

De grootste onzekerheid voor de backoffice zit in het aantal mensen dat benodigd is. In deze verslagperiode zijn, op advies van de Raad van State, in het Wetsvoorstel kilometerprijs de mogelijkheden voor bezwaar en beroep verruimd. Dit zal tot een extra belasting van de backoffice leiden. Daarnaast speelt hier nog de onzekerheid in de hoeveelheid te verzenden papieren facturen.

Een belangrijke beheersmaatregel is de grootschalige praktijktest die meer duidelijkheid zal verschaffen. Daarnaast worden inschrijvers in de aanbestedingsprocedure onder andere beoordeeld op efficiëntie van de backoffice.

Kosten voor handhaving tijdens de uitrol (onveranderd)

Maatgevend voor de onzekerheid ten aanzien van de kosten voor handhaving is het aantal mensen en de systemen die nodig zijn voor de controles.

In deze verslagperiode is het Handhavingsarrangement verder uitgewerkt, waarin een nadere afweging tussen de kosten en de handhavingsmethodiek heeft plaatsgevonden. In de volgende verslagperiode wordt een extern onderzoek uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van een effectievere en efficiëntere inzet van handhavingsmiddelen.

Datacommunicatie tijdens de uitrol (onveranderd)

Het gaat hier met name om de jaarlijkse abonnementskosten voor de datacommunicatie. Deze wordt bepaald door het abonnementstarief en de inbelfrequentie. In de verslagperiode zijn er geen ontwikkelingen ten aanzien van deze onzekerheid te melden.

4.5.2 *Belangrijkste risico's voor de planning en beheersing (endogeen)*

Ten opzichte van de derde voortgangsrapportage is de samenstelling van de belangrijkste planningsrisico's nauwelijks gewijzigd. Op de vijfde plaats van de belangrijkste planningsrisico's staat een nieuw risico (zie hieronder).

Managen van de technische-, organisatorische- en juridische interfaces (onveranderd)

De kans bestaat dat de Staat onvoldoende in staat is haar rol als publieke systeemintegrator van een complex IT project te vervullen.

Beheersing van dit risico vindt onder andere plaats door een open specificatie van systeeminterfaces en door gebruik te maken van referentiearchitectuur. Hierdoor kan in een vroeg stadium in een transparante dialoog worden getreden met experts vanuit de markt en publieke organisaties. Als voorbereiding op de realisatiefase zijn de technische en juridische interfaces (door middel van een Samenwerkingsovereenkomst) robuuster gemaakt.

Voorts kan gemeld worden dat de organisatorische interfaces met publieke organisaties robuuster worden gemaakt via besprekingen in het kader van toekomstig te formaliseren samenwerkingsovereenkomsten. Ten slotte wordt er gewerkt aan de uitwerking van de rol van ketenregisseur als coördinator in de exploitatiefase.

Tijdige installatie van de registratievoorzienigen (onveranderd)

De kans bestaat dat de inbouw van gecertificeerde registratievoorzieningen onvoldoende vlot verloopt. Dit kan onder meer veroorzaakt worden door een tekort aan registratievoorzieningen, een tekort aan installatiecapaciteit of een tekort aan serviceapparatuur. Deze situatie kan leiden tot vertraging en meerkosten. Ter beheersing wordt een uitrolstrategie en plan opgesteld waarin maatregelen worden opgenomen voor het voorkomen van deze situaties.

Juridische risico's bij aanbesteding (onveranderd)

De kans bestaat dat de aanbestedingsprocedure wordt vertraagd door vermeende benadeelde deelnemers bij gunning. Er is een reële kans dat bij afwijzingen van partijen bij de gunning, opnieuw kort gedingen zullen worden aangespannen. Daarnaast speelt het risico van hoger beroep. Indien de vorderingen van een marktpartij in hoger beroep wordt toegewezen, zou de aanbestedingsprocedure van dat perceel opnieuw moeten worden doorlopen. De beheersing vindt plaats door het in acht nemen van de grootste zorgvuldigheid en door het aantrekken van professionele juridische ondersteuning.

Overgang naar Exploitatiefase (onveranderd)

De kans bestaat dat de overgang van de realisatiefase naar de exploitatiefase niet goed verloopt, waardoor fouten worden gemaakt bij de omzetting (inning, handhaving, andere werkwijze bij de beheersorganisatie). De overgang bij het implementatiebesluit is de grootste overgang tijdens het gehele project. Bij deze overgang dient een werkend systeem beschikbaar te zijn, de exploitatieorganisatie moet gesteld staan, de bestuurlijke omgeving dient helder te zijn en er dient een juiste inschatting te worden gemaakt van de complexiteit op dat moment in relatie tot de definitieve uitrol.

Afgelopen verslagperiode is het project uitrol gestart met als belangrijkste opdracht de overgang van implementatie naar exploitatie vorm te geven. Er is nu reeds een Governance model voor het publiek domein KMP uitgewerkt en er is kennis en ervaring van publieke organisaties ingebracht. In de komende verslagperiode worden nadere strategieën voor deze transitie uitgewerkt.

Uitwisseling van eisen RV (nieuw)

Dit risico betreft de kans op vertraging door het feit dat de periode van de consultatie over de eisen van de Registratievoorziening te kort is om dit met voldoende diepgang te kunnen doen (met 19 marktpartijen). Als de duur van de consultatie over de eisen uitloopt, dan heeft dat gevolgen voor de planning van de aanbesteding. Voor de beheersing van dit risico wordt overleg gevoerd over een alternatieve wijze van consultatie.

4.5.3 *Belangrijkste exogene risico's*

De belangrijkste exogene risico's hebben met name betrekking op draagvlak, scope, de ontwikkeling van de markt en de Europese regelgeving.

Verminderd draagvlak (toegenomen)

Met het indienen van het Wetsvoorstel kilometerprijs bij de Tweede Kamer is het openbare debat over de kilometerprijs begonnen. Voor het verkrijgen van de instemming van de Tweede Kamer voor het Wetsvoorstel kilometerprijs en het Definitief Uitvoeringsbesluit is een breed politiek en maatschappelijk draagvlak essentieel. Bij een verminderd draagvlak is de kans groot dat hier vertraging optreedt. Daarnaast bestaat de kans dat het Wetsvoorstel kilometerprijs bij onvoldoende draagvlak niet wordt aangenomen.

Scope (onveranderd)

Scopewijzigingen die niet zijn ingegeven door ontwikkelingen binnen het project vormen een belangrijk exogeen risico voor het project. Afhankelijk van de fase waarin de scopeverruiming/wijziging zich voordoet kunnen de consequenties voor het project fors zijn, zowel in geld als in tijd. Er is een wijzigingsproces ingericht om geaccordeerde wijzigingen beheerst door te voeren. Het is slechts beperkt mogelijk nu reeds rekening te houden met mogelijke scopewijzigingen. Een mogelijke scopewijziging zou een keuze voor het end-to-end marktmodel zijn.

Ontwikkeling van de markt (onveranderd)

Zowel bij de aanbesteding van het garantiespoor als bij het uitrollen van het hoofdspoor speelt de markt een cruciale rol. Tijdens de aanbesteding kunnen marktpartijen zich terugtrekken. Marktpartijen kunnen zich voorts afwachtend opstellen vanwege het nog aanwezige politieke afbreukrisico. De markt voor het hoofdspoor kan hierdoor langzamer op gang komen dan verwacht. Voorts bestaat de kans op faillissement van marktpartijen voor of na certificering. Dit risico wordt beheerst door in zowel de aanbestedingsprocedure als het certificeringsproces eisen te stellen aan marktpartijen om de financiële stabiliteit zo goed als mogelijk te borgen. Daarnaast wordt een vergoedingstelsel onderzocht om toetreding van marktpartijen positief te beïnvloeden.

Europese regelgeving (EETS) (toegenomen)

Om EETS mogelijk te maken worden nationale tolheffers verplicht EETS-dienstverleners te accepteren op non-discriminerende voorwaarden. Deze voorwaarden kunnen wel worden toegesneden op de aard en omstandigheden van nationale systemen, bijvoorbeeld met betrekking tot nauwkeurigheid, garanties en vergoedingen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de status van EETS-dienstverlener die verkregen wordt door registratie in het land van vestiging. Dienstverleners die in enige EU-lidstaat als EETS-dienstverlener geregistreerd zijn, moeten ook in andere Lidstaten als zodanig geaccepteerd moeten worden. Nederland heeft dan ook veel belang bij het beïnvloeden van de eisen op basis waarvan registratie verleend wordt en doet dat op meerdere fronten.

4.6 Kwaliteit

De beheersing van de kwaliteit in het project wordt onder andere gewaarborgd door gebruik te maken van (externe) toetsen. De opvolging van de acties uit de externe toetsen op het aanbestedingsdossier is centraal binnen het project gemonitord. Vervolgens is opnieuw extern getoetst of de aanbevelingen afdoende zijn opgevolgd om de aanbestedingsdialoog en de marktconsultatie te starten. De conclusie luidde: "de aanbestedingsdossiers zijn voldoende robuust om op 29 september 2009 verstrekt te kunnen worden aan marktpartijen, als start van de dialoogfase".

De Raad van State heeft een toets op de tariefstructuur van het Wetsvoorstel kilometerprijs uitgevoerd (zie paragraaf 2.2).

In de rapportageperiode zijn er aanpassingen in de governance van het project doorgevoerd. Doel was onder andere om de kwaliteitsborging in en op het project te versterken. Voor de projecten Uitrol en Ontwikkeling zijn projectleiders aangesteld. Deze hebben expliciet de opdracht zorg te dragen voor kwaliteitscontroles op tussen- en eindproducten. Er is een stuurgroep ingesteld en er zijn aanvullende organisatorische en procedurele maatregelen genomen op kwaliteitscontrole in het project, onder meer door inzet van ICT architecten en een chief information officer (CIO).

De kwaliteit wordt ook geborgd middels andere vormen van verificatie en validatie. Bijvoorbeeld door het betrekken van internationale ervaringen in de International Advisory Board, het betrekken van publieke partijen in de coördinatie groep publieke partijen en de marktpartijen in Connekt sessies. Zie hierover hoofdstuk 2 in deze VGR.

4.7 Projectorganisatie

In het vierde kwartaal 2009 is besloten om het project ABvM als aparte hoofddirectie onder de Secretaris Generaal (SG) te positioneren. Daarnaast is besloten tot de instelling van een stuurgroep ABvM.

De uitwerking van bovenstaande wijziging op de governance van het project is in gang gezet. Het vraagt onder andere om een nieuwe mandaatregeling.

Op peildatum was de ambtelijke bezetting 49 fte (inclusief andere diensten en ministeries). De inhuurbezetting was op peildatum circa 99 fte. Dit valt binnen het totaal van de capaciteit die was opgenomen in het Partieel Uitvoeringsbesluit.

4.8 Informatie

In bijlage B is een overzicht opgenomen met de documenten over ABvM die in de verslagperiode aan de Tweede Kamer zijn gestuurd.

Bijlage A Stand van zaken Mobiliteitsprojecten

In onderstaande tabel is de stand van zaken per peildatum opgenomen.

Regio	Soort project	Stand van zaken
Metropoolregio Amsterdam	Proef betaald rijden (start 1.000 deelnemers door-groei naar 10.000, GPS)	Gegund eind oktober 2009 Start werving deelnemers februari 2010
Arnhem Nijmegen	SLIM Prijzen Waalbrug Rondom wegwerkzaamheden in Nijmegen, nummerbordherkenning	Operationeel begin september 2009 Looptijd tot en met juni 2010
	SLIM Prijzen 2 Regionale pilots op basis van GPS	Aanbesteding gestart eind november 2009 Operationeel begin 2010
Eindhoven Den Bosch	Beprijzingsproef, GPS, 3000 deelnemers koppeling met VAS	Gegund begin december 2009 Operationeel eerste helft 2010
Haaglanden	Spitsmijden 2a, A12 Gouda - Zoetermeer - Den Haag (wetenschap. proef, 800 deelnemers, ANPR en GPS)	Afgerond 30 juni 2009 Looptijd september 2008 tot juni 2009
	Prijsprikkels door bedrijven bereikbaarheid Haaglanden beprijzingsproef	Aanbesteding gestart eind juli 2009 Gunning april 2010 Operationeel najaar 2010
Rotterdam	Spitsmijden A15 (5% reductie spitsverkeer, GPS proef, open voor VAS mogelijkheden)	Gegund juli 2009 Operationeel eind oktober 2009 Looptijd t/m juli 2012
	RITS (VAS project)	Eerste praktijkproeven verkeersverwachtingen in februari 2010
Utrecht	Utrecht West, Filemijden A2, 3000-5000 deelnemers, 1000 filemijdingen, nummerbordherkenning	Eerste inzet december 2009 tot en met maart 2010
	Utrecht Oost (GPS, 6000 - 7000 deelnemers)	Aanbesteding 2010 Operationeel eind 2010
	Galecopperbrug A12 (Filemijden)	Initiatiefase Operationeel eind 2010/ begin 2011
Utrecht, Brabant en Zuidvleugel	Field Operation Tests met VAS diensten	Planvorming in 2010

Bijlage B Lijst van Documenten

Onderstaande documenten over Anders Betalen voor Mobiliteit zijn in de verslagperiode aan de Tweede Kamer gestuurd.

Kamerstuk 31305, Nr. 146 Brief minister over definitie 5% exploitatiekosten (incl. bijlage), 28 juli 2009;

Kamerstuk 31305, Nr. 151 Brief minister over uitstel wetsvoorstel, 3 september 2009;

Kamerstuk 31305, Nr. 153 Brief minister stand van zaken wetsvoorstel, 10 september 2009;

Kamerstuk 31305, Nr. 154 Brief minister derde voortgangsrapportage (inclusief VGR), 29 september 2009;

Kamerstuk 31305, Nr. 156 Brief inzake aanbieding rapport van de Departementale Accountantsdienst over de VGR3, 23 oktober 2009;

Kamerstuk 31305, Nr. 157 Brief met beantwoording van schriftelijke vragen naar aanleiding van de VGR3, 23 oktober 2009;

Kamerstuk 32216, Nr 1 t/m 5 Brief inzake aanbieding van het Wetsvoorstel Kilometerprijs, 13 november 2009.

Kamerstuk 32216, Nr. 6 Wetvoorstel Kilometerprijs: nota van verbetering, 9 december 2009.

Bijlage C Lijst met afkortingen

ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen
BSG	Brede Samenwerkingsgroep
BWC	Brede Werkgroep Communicatie
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
DAD	Departementale Audit Dienst
DUB	Definitief Uitvoeringsbesluit
EC	Europese Commissie
EGI	Elektronische Geld Instelling
EETS	European Electronic Toll Service
EU	Europese Unie
FES	Fonds Economische Structuurversterking
Fte	Fulltime-equivalent (aantal formatieplaatsen)
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
GPT	Grootschalige Praktijktest
IAB	International Advisory Board
IB	Implementatiebesluit
IBOI	Index Bruto Overheids Investerings
IF	Infrastructuurfonds
IRS	Interface Requirements Specifications
KBG	Klankbordgroep
KMP	Kilometerbeprijzing
MRB	Motorrijtuigenbelasting
NMB	Nationaal Mobiliteitsberaad
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OBE	On Board Equipment (het 'kastje')
PG	Procesgroep
PUB	Partieel Uitvoeringsbesluit
PvE	Programma van Eisen
RV	Registratievoorziening (het 'kastje')
RvS	Raad van State
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
SG	Secretaris Generaal
SIT	System Integration Test
SRA	Stakeholder Requirements Analyse
S&Z	Schoon en Zuinig
TE	Trusted Element
VAS	Valued Added Services