

## **Voortgangsrapportage 2 Anders Betalen voor Mobiliteit**

Verslagperiode 1 juli 2008 - 31 december 2008

31 maart 2009

## Colofon

Uitgegeven door            Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Uitgevoerd door           Anders Betalen voor Mobiliteit

Datum                        31 maart 2009

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding - 4</b>
1.1	Tweede Voortgangsrapportage - 4
1.2	Samenvatting - 4
<b>2</b>	<b>Voortgang per onderdeel - 6</b>
2.1	Besluitvorming - 6
2.2	Wetgeving en Fiscaliteit/stelselherziening - 8
2.3	Certificering (hoofdspoor) en Aanbesteding (Garantiespoor) - 8
2.4	Mobiliteitsprojecten - 9
2.5	Versnellingsprijs en Tol - 10
<b>3</b>	<b>Omgeving - 11</b>
3.1	Internationaal - 11
3.2	Bestuurlijk - 12
3.3	Maatschappelijke organisaties - 12
3.4	Marktpartijen - 12
<b>4</b>	<b>Projectbeheersing - 14</b>
4.1	Algemeen - 14
4.2	Verwachte effecten als gevolg van de KMP - 14
4.3	Scope - 14
4.4	Integrale Planning - 14
4.4.1	Opleverdatum en simulatie - 14
4.4.2	Kritieke pad - 16
4.5	Financiën - 16
4.5.1	Kostenraming - 16
4.5.2	Financiering en inpassing van de projectkosten - 17
4.5.3	5% Streefnorm - 19
4.5.4	Financiële stand van zaken - 20
4.6	Risico's - 20
4.6.1	Belangrijkste financiële onzekerheden/risico's en beheersing (endogeen) - 20
4.6.2	Belangrijkste financiële risico's en beheersing (exogeen) - 22
4.6.3	Belangrijkste risico's voor de planning en beheersing (endogeen) - 22
4.6.4	Belangrijkste risico's voor de planning en beheersing (exogeen) - 24
4.7	Kwaliteit - 24
4.8	Projectorganisatie - 25
4.9	Informatie en communicatie - 25
<b>Bijlage A Beslismomenten Tweede Kamer - 26</b>	
<b>Bijlage B Lijst van Documenten - 27</b>	
<b>Bijlage C Lijst met afkortingen - 28</b>	

# 1 Inleiding

## 1.1 Tweede 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 Kabinetbesluit).

Deze tweede voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang over de periode 1 juli 2008 tot en met 31 december 2008. Relevante actuele ontwikkelingen na 31 december 2008 worden beknopt toegelicht in de begeleidende brief bij deze rapportage.

Aanvullend op de Regeling Grote Projecten, waarin jaarlijks een DAD rapportage voorzien is, zal iedere VGR gevolgd worden door een DAD rapportage.

## 1.2 Samenvatting

Met het Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) is het project de uitvoeringsfase ingegaan. Hiermee is een volgende onomkeerbare stap gezet in het traject naar een werkend kilometerprijssysteem. Dit is een belangrijke fase waarin een groot aantal parallelle trajecten loopt en waarin de belangstelling vanuit de markt voor het kilometerprijssysteem duidelijk zal worden. Juist in deze fase waarin de certificering en aanbesteding gestart zijn, blijft zorgvuldigheid van groot belang. De organisatiestructuur, het projectplan en het beheersmodel van het project zijn aangepast voor deze fase. Hierbij is rekening gehouden met aanbevelingen uit de audits in de zomer 2008 en het advies van een extern adviesbureau over de organisatiestructuur.

Als belangrijke eerste stap in het certificerings- en aanbestedingstraject is op 18 december de aankondiging van het certificeringsproces en de aanbesteding van de kritische percelen gepubliceerd op de website van de EU en op de Nederlandse aanbestedingskalender (zie brief Kamerstuk 31305, nr. 102).

Er is in de verslagperiode extra tijd genomen voor de uitwerking en onderbouwing van de architectuur vóór de start van de aankondiging. Daarnaast heeft de Tenderboard geadviseerd om de afstemming tussen het hoofdspoor en garantiespoor voor de registratieapparatuur (On Board Equipment, OBE, 'het kastje') te laten plaatsvinden op het moment dat de dialoog is afgerond in het garantiespoor. De gunning in de aanbesteding zal daardoor drie maanden later plaatsvinden.

Deze twee maatregelen leiden ertoe dat de start van 'implementatie vracht', de start 'implementatie overige voertuigen' en 'implementatie gereed' acht maanden later zullen plaatsvinden.

Er is een aanvulling op de Public Private Comparator (PPC) opgeleverd. In dit zogenaamde PPC Addendum (Kamerstuk 31305, nr. 84) zijn de uitkomsten opgenomen van een verkenning of de dienstverleners binnen het hoofdspoor ook de taak van inning en dwanginvordering kunnen uitvoeren, het zogenaamde 'Multiple Service Providers model end-to-end'. Conclusie is dat vanuit het oogpunt van de belangen van de Staat, de kentekenhouder en de marktpartijen het 'Multiple Service Providers model end-to-end' een serieus te overwegen optie is. Op dit moment is niet eenduidig vast te stellen onder welke condities de keuze voor het end-to-end model meerwaarde oplevert. Ten behoeve van nadere politieke besluitvorming zal dit in overleg met de markt tijdens het certificeringstraject verder onderzocht worden.

Het wetsvoorstel kilometerprijs (KMP) is het adviestraject ingegaan. Het wetsvoorstel is begin december, als laatste stap van het adviestraject, voor advies aangeboden aan de Raad van State (RvS). Het wetsvoorstel KMP is genotificeerd bij de Europese Commissie (EC).

De Gateway Review en de audits rond de zomer 2008 hebben geleid tot een groot aantal aanbevelingen. De belangrijkste nog openstaande aanbevelingen betreffen de uitwerking van de systeemarchitectuur, de communicatie over de definitieve scope met de Tweede Kamer, de uitwerking van het risicomanagement en het realiteitsgehalte van de planning. Voor de start van de dialoog zal nog onafhankelijk getoetst worden of de aanbevelingen in voldoende mate zijn opgevolgd.

Het Programma van Eisen (PvE) voor het kilometerprijsstelsel is niet gewijzigd. Er hebben geen scopewijzigingen ten aanzien van het stelsel plaatsgevonden. Er is een aantal extra activiteiten binnen het project terechtgekomen. De belangrijkste betreffen het onderzoek naar een rol voor de private partijen in inning en dwanginvordering (PPC Addendum) en een onderzoek gericht op de differentiatie en grondslagen van het basistarief en de daarbij behorende milieueffecten.

De kostenraming is geactualiseerd. De investeringskosten vallen licht hoger uit ten opzichte van de eerste Voortgangsrapportage. De financiële inpassing in de begroting is in de verslagperiode nog niet afgerond. Dit zal gebeuren in het kader van de voorjaarsnota 2009 en de begroting 2010.

Ten aanzien van de mobiliteitsprojecten is voor de regio's Rotterdam, Amsterdam, Haaglanden en Utrecht in het kader van de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer € 12,2 mln in 2009 toegekend. De projecten in deze regio's zullen in 2009 projecten operabel worden/zijn.

## 2 Voortgang per onderdeel

### 2.1 **Besluitvorming**

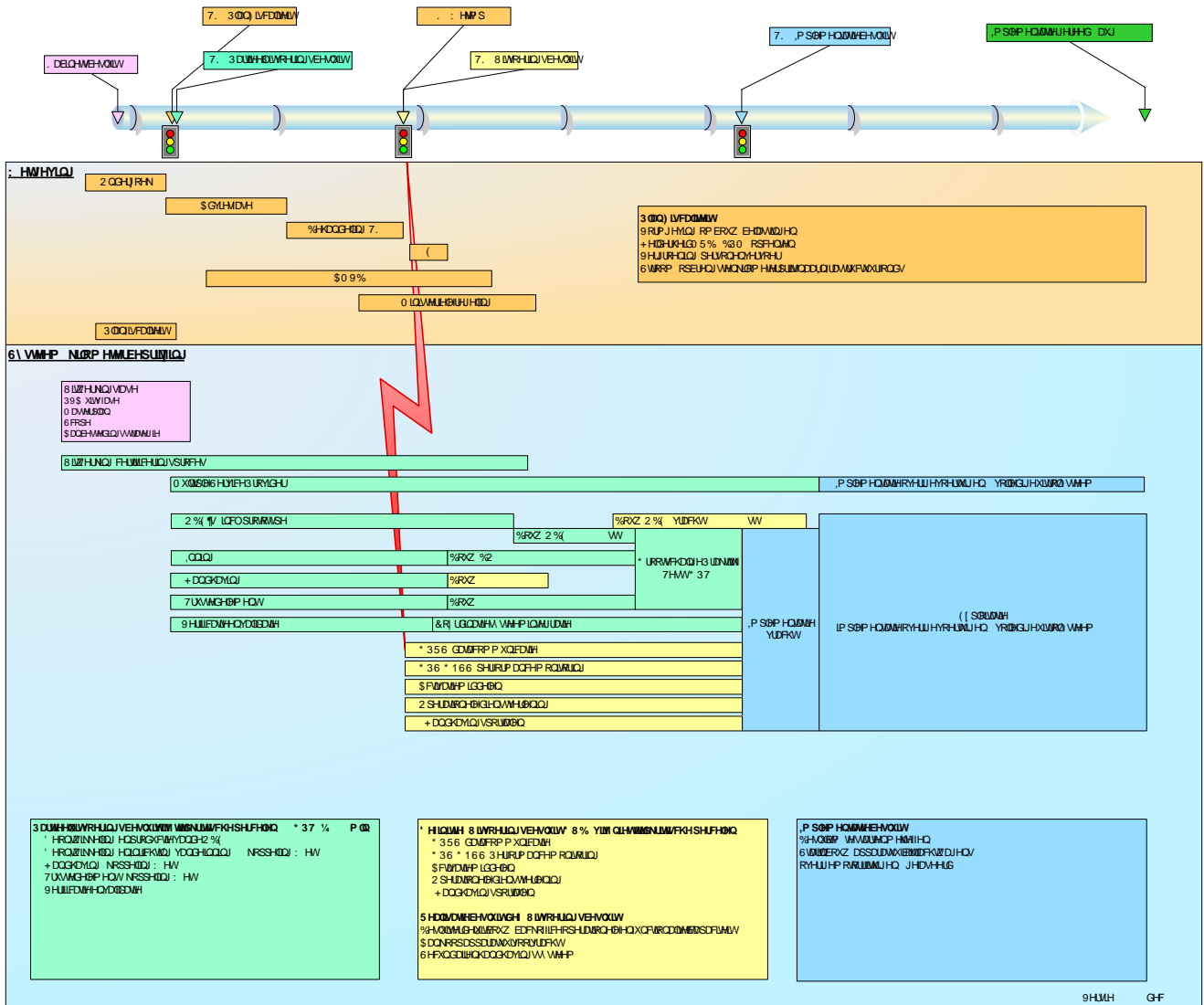
In de verslagperiode zijn de volgende fasen/beslismomenten afgerond:  
Partieel Uitvoeringsbesluit (Kamerstuk 31305, nr. 52) op 3 juli door de Tweede Kamer (reeds gerapporteerd in VGR1, Kamerstuk 31305, nr. 78).

Met het Partieel uitvoeringsbesluit (PUB) is het project in de uitvoeringsfase terechtgekomen. De uitvoeringsfase bestaat uit de deelfasen: voorbereiding realisatie, realisatie (bouw) en implementatie (uitrol). De deelfasen voorbereiding realisatie en realisatie lopen voor een deel parallel. De Tweede Kamer heeft met het PUB ingestemd met het vrijmaken van € 167 mln voor de realisatie van de Grootschalige Praktijkttest (GPT).

In de fase voorbereiding realisatie wordt het wetsvoorstel KMP afgerond en behandeld in de Tweede Kamer. Daarnaast wordt de taakverdeling van het publiek domein afgerond. De feitelijke realisatie (bouw) van het KMP wordt zodanig voorbereid dat de Tweede Kamer budget kan vrijgeven voor verdere aanbesteding en volledige realisatie van het KMP systeem.

De besluitvormingsmomenten voor de Tweede Kamer en de belangrijkste mijlpalen zijn opgenomen in bijlage A.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de belangrijkste fasen en beslismomenten van het project.



Het schema is aangepast op de laatste inzichten ten aanzien van de certificering en aanbesteding. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit is de voorbereiding gestart voor de certificering (de balk Multiple Service Provider) en aanbesteding van de vijf kritische percelen (de 5 balken OBE's, Inning, Handhaving, Trusted Element en Verificatie en Validatie). De OBE, Inning en Trusted Element zijn noodzakelijk voor de Grootchalige Praktijktest (GPT). De Verificatie en Validatie loopt gedurende alle testen.

Met het Definitief Uitvoeringsbesluit kan de aanbesteding starten voor de overige percelen (de 5 balken GPRS datacommunicatie, GPS/GNSS performance monitoring, activatiemiddelen, operationele dienstverlening en handhavingsportalen).

Met het Implementatiebesluit start de implementatie van vracht (vanuit het Garantiespoor). Na de implementatie vracht volgt de implementatie van overige voertuigen vanuit het hoofdspoor (MSP) en indien nodig vanuit het garantiespoor.

## 2.2 Wetgeving en Fiscaliteit/stelselherziening

Het voorontwerp van de Wet Kilometerprijs (KMP) is ter advisering aangeboden aan maatschappelijke partijen en adviesorganen. De adviezen zijn ontvangen en meegewogen bij het opstellen van het wetsvoorstel en de memorie van toelichting. Het wetsvoorstel KMP is begin december ter advisering aangeboden aan de Raad van State. Het wetsvoorstel KMP is genotificeerd bij de Europese Commissie.

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg (AO) in november 2008 is besloten om, binnen de vastgestelde kaders, een onderzoek te doen gericht op de differentiatie en grondslagen van het basistarief en de daarbij behorende milieueffecten (zie Kamerstuk 31305, nr. 101).

Het betreft verschillende varianten voor milieudifferentiatie van het basistarief van de kilometerprijs (uitgaande van lastenneutrale omzetting van de BPM/MRB). De RDW onderzoekt de uitvoerbaarheid van een kilometerprijs gebaseerd op CO<sub>2</sub> uitstoot. De uitkomsten van de onderzoeken worden meegenomen bij het formuleren van de voorkeursvariant van het kabinet voor de differentiatie naar milieukeurmerken. Deze voorkeursvariant wordt opgenomen in het wetsvoorstel KMP. In het wetsvoorstel KMP worden tevens de effecten op de koopkracht meegenomen. Hiervoor onderzoekt het ministerie van SZW een aantal varianten.

Tijdens het behandelen van het belastingplan 2009 is het amendement Cramer c.s. aangenomen (Kamerstuk 31704, nr. 70). Hiermee is een fiscale uitsterfregeling voor oldtimers geïntroduceerd. Deze wordt opgenomen in het wetsvoorstel KMP.

## 2.3 Certificering (hoofdspoor) en Aanbesteding (Garantiespoor)

De aankondiging van het certificeringsproces en de aanbesteding van de kritische percelen zijn op 18 december gepubliceerd op de website van de EU (Tender Electronic Daily, TED) en op de Nederlandse aanbestedingskalender (zie brief Kamerstuk 31305, nr. 102).

De voorbereidingen van de consultatie voor het opstellen van een certificeringsraamwerk voor de private dienstverleners en de inbouwfaciliteiten is gestart. Per peildatum was het concept deelplan voor certificering gereed. De selectieleidraad consultatie certificering kilometerprijs is gereed. Tot 23 januari 2009 kunnen marktpartijen en geïnteresseerden hierover vragen stellen.

De voorbereiding van de dialoog voor de aanbesteding van de kritische onderdelen van het KMP systeem is gestart. Per peildatum was het concept deelplan voor aanbesteden gereed. De selectieleidraad aanbesteding systeemonderdelen kilometerprijs is vastgesteld en kan opgevraagd worden door geïnteresseerden.

Er is een aanvulling op de Public Private Comparator opgeleverd. In dit zogenaamde PPC Addendum (Kamerstuk 31305, nr. 84) zijn de uitkomsten opgenomen van een verkenning of de dienstverleners binnen het hoofdspoor ook de taak van inning en dwanginvordering kunnen uitvoeren, het zogenaamde 'Multiple Service Providers model end-to-end'.

Conclusie is dat vanuit het oogpunt van de belangen van de Staat, de kentekenhouder en de marktpartijen het 'Multiple Service Providers model end-to-end' een serieus te overwegen optie is.



Op dit moment is niet eenduidig vast te stellen onder welke condities de keuze voor het end-to-end model meerwaarde oplevert. Ten behoeve van nadere politieke besluitvorming zal dit tijdens het certificeringstraject met de markt verder onderzocht worden.

Op peildatum is de teststrategie uitgewerkt. De teststrategie kent een opbouw in het testprogramma richting de grootschalige praktijktest en is een belangrijke beheersmaatregel op weg naar een werkend systeem.

## **2.4 Mobiliteitsprojecten**

De regio's zijn intensief aan de slag met mobiliteitsprojecten ABvM waarbij de snelheid per regio verschilt. De activiteiten liggen in lijn met de beoogde doelstellingen van de mobiliteitsprojecten ABvM.

Conform de regeling van de mobiliteitsprojecten ABvM (Kamerstuk 31305, nr. 53) doorlopen de mobiliteitsprojecten ABvM een vast traject.

De mobiliteitsprojecten ABvM zijn een onderdeel van de regionale convenanten die in het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn aangeboden.

Conform de landsdelige overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de uitvoeringsconvenanten zijn eind 2008 voor de regio's Rotterdam, Amsterdam, Haaglanden en Utrecht gelden in het kader van de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer toegekend. In totaal gaat het om € 12,2 mln te besteden in 2009.

Op het gebied van de ontwikkeling van aanvullende diensten (Value Added Services, VAS) zijn diverse projecten van start gegaan. Naast Rotterdam zijn de provincie Utrecht, de provincie Brabant en de regio Zuidvleugel gezamenlijk gestart met de opzet van drie praktijktesten (Field Operational Tests, FOT). Ook wordt bij de aanbesteding van de A15 aan private partijen ruimte gegeven om VAS diensten in de praktijk te brengen.

Het eerste monitoringsrapport en een database met ervaringen van de lopende projecten, zijn eind 2009 klaar.

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

Regio	Soort project	Stand van zaken
<b>Metropoolregio Amsterdam</b>	Proef betaald rijden (start met 1.000 deelnemers doorgroei naar 10.000, GPS)	Start aanbesteding 1e helft 2009 Operabel na de zomer 2009
<b>Arnhem Nijmegen</b>	Beprijzingsproef(ven)	Planvorming Aanbesteding in 2009 Operabel in 2010
<b>Eindhoven Den Bosch</b>	Beprijzingsproef (met VAS, GPS)	Start aanbesteding 2e helft 2009 Operabel 2009/2010
<b>Haaglanden</b>	Spitsmijden 2a (wetenschappelijke proef, 800 deelnemers, ANPR en GPS)	Operabel sinds 10 september 2008, 2a loopt t/m juni 2009
	Prijspikkels door bedrijven (beprijzingsproef met GPS, 3.000 deelnemers)	Aanbesteding okt. 2009 Operabel eind 2009 / begin 2010
<b>Rotterdam</b>	Spitsmijden A15 (5% reductie spitsverkeer, GPS proef, open voor VAS mogelijkheden)	Aanbesteding gestart Gunning juli 2009 Start september 2009
	RITS (VAS project)	Start eerste helft 2009
<b>Utrecht</b>	Utrecht West (ANPR)	Gegund Eerste inzet in 2009
	Utrecht Oost (GPS, 2000 - 3000 deelnemers)	Aanbesteding medio 2009 Operabel medio 2010
	Galecopperbrug A12 (Filemijden)	Initiatiefase Operabel eind 2010/ begin 2011
<b>Utrecht, Brabant en Zuidvleugel</b>	Field Operation Tests met VAS diensten	Planvorming in 2009 Aanbesteding 2010 Operabel 2010

## 2.5 Versnellingsprijs en Tol

Voor de planstudies voor A13/A16, A27 en doortrekking van de A15 waar Tol/VSP varianten meegenomen worden, is expertise vanuit de projectorganisatie ABvM geleverd.

## 3 Omgeving

### 3.1 Internationaal

De internationale component van het project laat zich verdelen in Europese contacten en bilaterale contacten.

In Europees verband is Nederland in de verslagperiode zeer actief geweest.

'European Electronic Toll Service' (EETS) is een aanvullende dienst die het mogelijk maakt met één contract en één 'kastje' in heel Europa verschuldigde tol elektronisch te betalen. ABvM valt onder de reikwijdte van het EETS besluit en zal dus EETS gebruikers en providers moeten kunnen accepteren.

Ten aanzien van de EETS koerst de Europese Commissie aan op besluitvorming in maart 2009. Met het oog op de implementatie van EETS bepleit Nederland dat alle onderdelen van het EETS-systeem op tijd ontwikkeld zijn (bijvoorbeeld specificaties) en dat er voldoende tijd is voor lidstaten om de vereisten te implementeren. Daartoe is de Europese Commissie verzocht om een verklaring, waarin 18 maanden na vaststelling wordt geëvalueerd of de ontwikkeling en implementatie van EETS op streek ligt, of dat de implementatietermijnen verlengd dienen te worden.

Behalve een actieve rol in het besluitvormingsproces is bilateraal met de Europese Commissie gesproken over de aandachtspunten vanuit Nederlands perspectief. Binnen het project is een onderzoek uitgevoerd om punten te identificeren waarop het systeemontwerp KMP in deze fase al kan anticiperen op EETS.

In bilateraal verband hebben diverse contacten plaatsgevonden.

In Benelux verband is een concept Memorandum van Overeenstemming in voorbereiding genomen, waarin Nederland, België en haar gewesten en Luxemburg afspraken maken over samenwerking op het vlak van wegbeprijzing. Kern daarvan is dat de verdragspartijen bij het ontwikkelen van hun respectievelijke plannen voor wegbeprijzing rekening houden met elkaar, bijvoorbeeld op het vlak van communicatie, grensoverschrijdend verkeer, invordering van verschuldigde bedragen en boetes, en de deelname van buitenlandse weggebruikers.

In de verslagperiode heeft twee maal een bilateraal overleg met Frankrijk plaatsgevonden over de voortgang van de projecten in beide landen; twee maal een bilateraal overleg met Vlaanderen over onder meer uitbesteding van belastingen en de Vlaamse onderzoeken naar organisatiemodellen; éénmaal een bilateraal overleg met het Verenigd Koninkrijk over testmethoden en een bezoek van de House of Commons Transport Select Committee; en een studiebezoek van een Deense ambtelijke delegatie belast met voorbereiding van besluitvorming in Denemarken.

De leden van de International Advisory Board (IAB) zijn aangetrokken. Het betreft de heren Neumann (Duitsland, tevens voorzitter), Van der Borcht (België), Rimattei (Frankrijk), Schwarz-Herda (Oostenrijk), Küng (Zwitserland) en mevrouw Dix (Verenigd Koninkrijk).

### **3.2 Bestuurlijk**

De bestuurlijke discussie heeft zich in de verslagperiode vooral toegespitst op de thema's regionale ingroei en het spitstarief.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) is door de overheden aangegeven dat zij, binnen de aselecte ingroei zoals door het kabinet vastgesteld op 30 mei 2008, willen bezien of het mogelijk is om te komen met een voorstel voor regionale ingroei.

Daarnaast heeft het NMB haar zorg geuit over de effecten van het spitstarief op regionale wegen.

Volgens toezegging van de minister in het AO van 4 juli, heeft de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) een brief over de toekomst van het provinciaal belastinggebied in relatie tot de invoer van de kilometerprijs, evenals de adviesaanvraag aan de raad voor de financiële verhoudingen (Rfv) aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 31700C, nr. 8 en 10).

### **3.3 Maatschappelijke organisaties**

De maatschappelijke belangen worden met name geborgd in de Brede Samenwerkingsgroep (BSG) en de Klankbordgroep. Daarin zijn onder andere belangenorganisaties, werknemersorganisaties en werkgeversorganisaties vertegenwoordigd.

In het onderzoek naar de differentiatie van het basistarief van de kilometerprijs op de milieueffecten (zie paragraaf 2.2) worden onderzoeksvragen vanuit de Brede Samenwerkingsgroep (BSG) meegenomen.

Voor de invulling van een gebruikersraad is de ANWB om een voorstel gevraagd. Dit wordt via de Brede Samenwerkingsgroep ingebracht.

### **3.4 Marktpartijen**

De contacten met de marktpartijen hebben zich met name gericht op de certificering en aanbesteding en daarnaast waren er contacten voor de mobiliteitsprojecten.

De marktpartijen zijn uitgebreid betrokken geweest bij een verkenning of de dienstverleners binnen het hoofdspoor ook de taak van inning en dwanginvordering kunnen uitvoeren, het zogenaamde 'Multiple Service Providers model end-to-end' (zie 2.3). Na een schriftelijke vragenronde is met een selectie van marktpartijen gesproken over drie opties. De uitkomst is vastgelegd in een addendum op de PPC Update.

De minister heeft, in overleg met VNO/NCW en MKB Nederland, besloten tot een bijeenkomst op 18 maart met bestuurders van marktpartijen die zich hebben aangemeld om te participeren in de marktconsultatie certificering.

Doel is om met hen van gedachten te wisselen over de inrichting van het hoofdspoor en de daarbij door marktpartijen te kiezen strategische posities.

Op verzoek van de projectorganisatie heeft Connekt twee bijeenkomsten georganiseerd met marktpartijen, waarin vanuit het project uitgebreide informatie is gegeven over het Partieel Uitvoeringsbesluit, over de voorziene aanpak van de certificering en de tenderprocedure voor het garantiespoor.

De marktpartijen zijn via nieuwsberichten op de hoogte gehouden van de stand van zaken met ten aanzien van de start van de certificering en aanbesteding en van de uiteindelijke start op 18 december.

Op verzoek van de regio heeft Connekt twee bijeenkomsten georganiseerd voor de marktpartijen over de mobiliteitsprojecten. Vanuit de regio zijn de marktpartijen hierin geconsulteerd bij de vormgeving van de projecten en de aanbesteding. Voor de bijeenkomsten was brede belangstelling.

Door de regio Rotterdam is een bijeenkomst voor marktpartijen georganiseerd waarin zij zijn geconsulteerd over de vormgeving van de aanbesteding van de proef bij de A15. Mede op basis van de bijeenkomst is besloten tot een concurrentiegerichte dialoog als aanbestedingsvorm.

## 4 Projectbeheersing

### 4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk komen de verschillende aspecten van de projectbeheersing aan de orde. Voor ieder aspect is een aparte paragraaf opgenomen.

### 4.2 Verwachte effecten als gevolg van de KMP

Er zijn geen nieuwe inzichten ten aanzien van de effecten op het gebied van automobilititeit, congestie, milieu en verkeersveiligheid.

### 4.3 Scope

In de verslagperiode is het Programma van Eisen (PvE) niet gewijzigd, er hebben geen scopewijzigingen ten aanzien van het systeem plaatsgevonden.

Er is een aantal extra projectactiviteiten afgerond en opgestart. Het PPC Addendum met de uitkomsten van een verkenning naar een rol voor private partijen in inning en dwanginvordering is opgeleverd (zie paragraaf 2.3). Naar aanleiding van de AO's met de Tweede Kamer is besloten tot een onderzoek gericht op de differentiatie en grondslagen van het basistarief en de daarbij behorende milieueffecten en een onderzoek voor het definiëren van de 5% norm. Deze onderzoeken worden medio 2009 afgerond.

### 4.4 Integrale Planning

#### 4.4.1 Opleverdatum en simulatie

Hieronder zijn de mijlpalen van de deterministische planning opgenomen met hun spreiding na de Monte Carlo simulatie op peildatum 31 december 2008.

	(1) Deterministisch	(2) Probabilistisch	
		P15	P85
<b>Start implementatie vracht</b>			
Basis Rapportage	Jul 2011	Dec 2011	Dec 2012
Inzicht VGR1	Jul 2011	Aug 2012	Aug 2013
Inzicht VGR2	Mrt 2012	Mrt 2013	Mei 2014
<b>Start implementatie overige voertuigen</b>			
Basis Rapportage	Jan 2012	Aug 2012	Aug 2013
Inzicht VGR1	Jan 2012	Apr 2013	Mrt 2014
Inzicht VGR2	Sep 2012	Nov 2013	Mrt 2015
<b>Implementatie gereed</b>			
Basis Rapportage	Dec 2016	Okt 2015	Nov 2017
Inzicht VGR1	Dec 2016	Jun 2016	Jul 2018
Inzicht VGR2	Aug 2017	Mei 2017	Aug 2019

<sup>1</sup> De P15 en P85 betekenen dat voor betreffende mijlpaal geldt dat deze met 15% respectievelijk 85% zekerheid gerealiseerd wordt vóór de opgenomen datum.

De deterministische planning is een planning waarbij de activiteiten voorzien zijn van geschatte doorlooptijden. De uitkomst leidt tot de data in de tweede kolom van de tabel. In de deterministische planning is geen rekening gehouden met onzekerheden en risico's op de start en/of doorlooptijd van de activiteiten. Binnen het project wordt gestuurd op de doorlooptijden zoals deze in de deterministische planning zijn opgenomen. De uitkomst van de deterministische planning zal gedurende het hele project echter geleidelijk verschuiven omdat er sprake is van onzekerheden en risico's die nooit volledig beheerst kunnen worden. Wanneer risico's ondanks het treffen van beheersmaatregelen toch optreden zal de deterministische planning dan ook verschuiven.

In de probabilistische planning vindt een statistische doorrekening van de doorlooptijden, inclusief de onzekerheden en risico's (de zogenaamde Monte Carlo simulatie) plaats. Dit leidt tot een probabilistische planning die het risicoprofiel van de planning toont en de kans aangeeft dat een mijlpaal vóór enige datum gerealiseerd is. De uitkomst leidt tot de data in de derde en vierde kolom van de tabel. Het risicoprofiel wordt elk kwartaal opnieuw bepaald en kan wijzigen door de inventarisatie van nieuwe risico's, het actualiseren van de inschatting van kans van optreden en gevolg en/of het bijstellen van risico's door het treffen van beheersmaatregelen.

De belangrijkste verschuivingen in de planning ten opzichte van VGR1 zijn het gevolg van het verwerken van de volgende risico's en beheersmaatregelen:

- Uit de audits in het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit kwam een aanvullend risico naar voren dat al is gemeld in de oplegbrief van VGR1. Het betrof het risico van een onjuiste indeling van de aan te besteden percelen, waardoor tijdens de uitvoering problemen op het gebied van de systeemintegratie konden optreden. Als gevolg daarvan kunnen technische of procedurele wijzigingen nodig zijn, met mogelijk grote vertragingen tijdens de realisatie dan wel in de overdracht naar exploitatie als gevolg. Om dit risico op voorhand te beheersen is besloten tot het beter uitwerken van de systeemarchitectuur. Hierdoor is meer zekerheid verkregen en vertraging later in het project beperkt maar heeft de aankondiging van de certificering en aanbesteding heeft 5 maanden later plaatsgevonden.
- Uit de toetsing van de aanbestedingsstrategie door de Tenderboard kwam een aanvullend risico naar voren ten aanzien van de parallelliteit tussen de voorbereiding van certificering van de registratieapparatuur (On Board Equipment, OBE, 'het kastje') en de aanbesteding in het garantiespoor. Vooral is gewezen op de door parallelliteit gegenereerde druk op het gehele proces. Daarnaast bestaat daardoor ook een risico op uiteenlopen van eisen in beide sporen en daardoor een mogelijk conflict van belangen van deelnemers aan zowel het consultatieproces als de aanbesteding. Uiteenlopende eisen aan de registratieapparatuur maken de grootschalige praktijktest (garantiespoor) minder geschikt voor het aantonen van de werking van het systeem onder de certificeringseisen uit het hoofdspoor. De Tenderboard heeft geadviseerd om als beheersmaatregel de afstemming tussen het hoofdspoor en garantiespoor voor de registratieapparatuur te laten plaatsvinden op het moment dat de dialoog is afgerond in het garantiespoor. De gunning in de aanbesteding zal daardoor 3 maanden later plaatsvinden.

Met bovenstaande maatregelen is gekozen voor zorgvuldigheid boven snelheid in het traject op weg naar een werkend kilometerprijsstelsel.

Omdat deze activiteiten op het kritieke pad liggen schuift de 'start implementatie vrachtvervoer' (maar ook 'start implementatie overige voertuigen' en 'implementatie gereed') 8 maanden (5+3) mee.

Het risicoprofiel voor 'start implementatie vracht' is verder nagenoeg ongewijzigd. Het risicoprofiel voor 'start implementatie overige voertuigen' is groter geworden. Dat komt onder andere door het risico dat de grootschalige praktijktest leidt tot aanpassing van de specificaties van de registratieapparatuur (OBE) waardoor de start uitloopt. Dit risico wordt zo goed mogelijk beheerst door een zorgvuldig ontwerpproces in overleg met de markt te doorlopen.

Het risicoprofiel voor 'implementatie gereed' is toegenomen. Dat komt door het bovenstaande en door het risico dat er onvoldoende inbouwstations zijn waardoor de uitrol langzamer verloopt dan verwacht.

Ter beheersing wordt de uitrolstrategie opgesteld (zie verder paragraaf 4.6.3).

#### 4.4.2 *Kritieke pad*

Het kritieke pad tot 'start implementatie vracht' is in de verslagperiode ongewijzigd. Het gehele traject van de registratieapparatuur (OBE) en de grootschalige praktijktest bepaalt nog steeds het kritieke pad tot start implementatie vracht. Dat betekent dat uitloop van activiteiten in dat traject direct leiden tot een latere start van implementatie vracht.

De eerste interne mijlpaal op het kritieke pad voor de fase voorbereiding realisatie is de start van de dialoog van de aanbesteding van de kritische onderdelen van het KMP systeem. De daarop volgende interne mijlpaal op het kritieke pad is de gunning van de percelen 2 tot en met 5.

## 4.5 **Financiën**

### 4.5.1 *Kostenraming*

In de Basisrapportage is de kostenraming gepresenteerd die hoort bij de scope van 30 november 2007. In het Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) is deze kostenraming (gerapporteerd in VGR1) herzien en aangepast aan de stand van zaken en de scope van het PUB.

In de afgelopen maanden is de raming verder geactualiseerd (Prijspeil 2008) naar de inzichten van 31 december 2008. Er zijn géén scopewijzigingen doorgevoerd.

In de actuele raming is (evenals in de voorgaande ramingen) geen rekening gehouden met marktontwikkelingen (waaronder aanvullende diensten) die een naar verwachting verlagend effect op de raming hebben.

Kostenraming t/m aug. 2017 (in € mln)	Basis Rapp.	VGR1	VGR2	Verschil VGR1 - VGR2
Investering totaal	3.350	3.590	3.630	40
Exploitatiekosten totaal	2.450	2.090	2.110	20
<b>Totaal kostenraming</b>	<b>5.800</b>	<b>5.680</b>	<b>5.740</b>	<b>60</b>
<b>Waarvan onvoorzien</b>	<b>1.230</b>	<b>1.620</b>	<b>1.580</b>	<b>-40</b>
<b>Aandeel onvoorzien</b>	<b>21%</b>	<b>28%</b>	<b>28%</b>	



De verwachtingswaarde van de raming neemt licht toe (+ € 60 mln) ten opzichte van de vorige rapportage (VGR1). In deze raming is het aandeel onvoorzien licht afgenomen (- € 40 mln). De onzekerheidsmarge (berekende variatiecoëfficiënt) is gelijk gebleven (18%).

De belangrijkste (groter dan € 50 mln), niet eerder gemelde wijzigingen, in de kostenraming ten opzichte van de Basisrapportage zijn:

- De kosten van de projectorganisatie stijgen omdat er een geactualiseerde capaciteitsraming, gebaseerd op het Partieel Uitvoeringsbesluit, is opgesteld voor de periode 2009 - 2017. Dit heeft geleid tot een bijstelling van het benodigde projectpersoneel. Daarnaast is op basis van de huidige bezetting en vigerende rijks- en inhuurtarieven het gewogen gemiddelde tarief per FTE naar boven bijgesteld. Dit leidt tot een plus van € 147 mln investeringskosten.
- De bouwkosten van het handhavingssysteem zijn gestegen voor zowel de investeringen als de exploitatie. Om inning en incasso na sancties mogelijk te maken is de bouw van een handhavingsoffice noodzakelijk (gebleken uit dialoog met Centraal Justieel Incassobureau). Dit leidt tot een plus van € 51 mln investeringskosten.
- De vrijstelling van motorvoertuigen gebruikt door brandweer, politie of defensie, taxi's, Openbaar Vervoer bussen, begrafenismotors, ambulances en dierenambulances moest nog verwerkt worden in de raming. Hierdoor dalen de leveringskosten voor registratieapparatuur (OBE), de kosten voor de backoffice en de inbouwkosten. Dit leidt tot een min van € 121 mln investeringskosten.

#### 4.5.2 Financiering en inpassing van de projectkosten

In onderstaande tabel is de financiering opgenomen. Door de actualisatie van de raming is het in te passen bedrag fractioneel gestegen.

Totaal financiering t/m aug. 2017 (in € mln)	Basisrapportage		VGR1		VGR2	
	Invest.	Expl.	Invest.	Expl.	Invest.	Expl.
<b>Kostenraming zie tabel 4.5.1</b>	<b>3.350</b>	<b>2.450</b>	<b>3.590</b>	<b>2.090</b>	<b>3.630</b>	<b>2.110</b>
<b>Totaal investering en exploitatie zie tabel 4.5.1</b>	<b>5.800</b>		<b>5.680</b>		<b>5.740</b>	
Inpassing V&W IF	2.350	0	2.350	0	2.350	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	PM	0	1.230
<b>Totaal financiering t/m aug. 2017</b>	<b>3.350</b>	<b>PM</b>	<b>3.350</b>	<b>PM</b>	<b>3.350</b>	<b>1.230</b>
<b>Kostenraming minus totaal financiering</b>	<b>0</b>	<b>2.450</b>	<b>240</b>	<b>2.090</b>	<b>280</b>	<b>880</b>

Op grond van eerdere afspraken dat 5% van de inkomsten beschikbaar is voor financiering van de exploitatiekosten, is hierboven 5% opgenomen die berekend is volgens het tijdspad uit de fiscale brief.

Hierbij is uitgegaan van een opbrengst van € 9 mrd in 2020. Gedurende de aanbesteding zal er naar verwachting meer inzicht ontstaan of de exploitatiekosten tot implementatie gereed (augustus 2017) voldoende dalen om gedekt te kunnen worden uit de 5%.

In onderstaande tabel is de inpassing van de investeringskosten in de begroting 2009 per jaar opgenomen.

(in € mln)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 - 2017	2018 - 2020	totaal
Ingepast in begroting 2009	140	175	220	150	210	220	660	660	2.435

Het totaal bestaat uit de € 2.350 inpassing V&W Infrastructuurfonds en € 100 mln Fonds Economische Structuurversterking (zie tabel 'Financiering tot en met augustus 2017'). Het verschil van € 15 mln (2.450 – 2.435) is uitgegeven in 2008 (zie tabel paragraaf 4.5.4).

Voor eventuele extra investeringsmiddelen boven op de raming van de basisrapportage zal dekking worden gevonden binnen de begroting van V&W en/of het Infrastructuurfonds volgens de gebruikelijke begrotingsregels.

In het kader van de begrotingsvoorbereiding 2010 zal de benodigde kasreeks ingepast worden in het infrastructuurfonds. Het resultaat komt terug in de voorjaarsnota 2009 en de begroting 2010.

Uit de tabel blijkt dat de € 167 mln waarmee de Tweede Kamer heeft ingestemd met het Partieel Uitvoeringsbesluit past binnen de huidige begroting. De grootschalige praktijktest vindt volgens de huidige planning plaats in 2011.

#### 4.5.3 5% Streefnorm

Het inzicht ten aanzien van de opbrengst van de kilometerprijs in 2020 is niet gewijzigd (€ 9 mrd). Daarmee is er € 450 mln (5% van 9 mrd) beschikbaar voor dekking van de exploitatiekosten.

In deze VGR is de definitie van de 5% norm zoals die tot nu toe wordt gehanteerd het uitgangspunt. Deze definitie bevat de operationele kosten (nodig om het systeem te laten draaien), inclusief BTW.

Exploitatiekosten voor Zichtjaar 2020 (in € mln)	Basisrapportage	VGR1	VGR2
	Exploitatie	Exploitatie	Exploitatie
Raming	800	700	672
Dekking uit tarief (5%)	450	450	450
<b>Dekkingspercentage</b>	<b>8,9%</b>	<b>7,8%</b>	<b>7,5%</b>

De in VGR1 opgenomen tabel 'budgettaire inpassing voor zichtjaar 2020 is niet meer opgenomen omdat deze geen informatie toevoegt aan bovenstaande tabel.

#### 4.5.4 Financiële stand van zaken

In 2006 is het project ABvM gestart. Sindsdien zijn de volgende uitgaven gedaan:

Betalingen in 2008	(x € 1.000,-)
2006	3.415
2007	7.468
2008	14.832
<b>Totaal</b>	<b>25.715</b>

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.

De stand van de aangegane verplichtingen op 31 december 2008 bedraagt € 15,9 mln. Dit betreft in hoofdzaak inhuurcontracten.

Met het Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) heeft de Tweede Kamer ingestemd met € 167 mln aan kosten voor uitvoering van het PUB (exclusief organisatiekosten). Daarvan is per peildatum nog niets uitgegeven. Er worden pas uitgaven verwacht na de gunning.

Van de met het Partieel Uitvoeringsbesluit goedgekeurde € 100 mln voor mobiliteitsprojecten is eind 2008 € 12,2 mln toegevoegd aan de Brede Doeluitkering (BDU) 2009 (zie paragraaf 2.4).

#### 4.6 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. Risico's kunnen gevolgen voor de kosten en voor de planning van het project aspect hebben.

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

Het belangrijkste risico voor de kosten van het project betreft niet zozeer een risico als wel de onzekerheid die nog in de raming zit. Het gaat dan om onzekerheid ten aanzien van de prijs van benodigde componenten en onzekerheid ten aanzien van benodigde aantallen. In de raming is een spreiding voor deze parameters opgenomen. Onderstaande onzekerheden bepalen voor een belangrijk gedeelte (circa 70%) de post onvoorzien.

*Levering van de registratieapparatuur (OBE, het 'kastje')*

Het gaat om de onzekerheid in de kostprijs van de OBE's voor personen- en bestelauto's. Daarnaast speelt de onzekerheid over de aantallen, waarbij de uitval van OBE's ook is meegenomen.

De OBE is tijdens de verslagperiode nader onderzocht en gespecificeerd. Hier lopen nog diverse onderzoeken. Er wordt tevens een referentie OBE gebouwd. Pas na inschrijving door marktpartijen zal deze onzekerheid afnemen.

*Implementatie voor personen- en bestelauto's*

Hierbij gaat het met name om de kosten voor de plaatsing van de registratieapparatuur (OBE) in de voertuigen, waarbij de onzekerheid over de inbouwtijd nog groot is. De inbouwtijd is afhankelijk van de definitieve functionaliteit en keuze ten aanzien van het ontwerp.

Bij het systeemontwerp is in de afgelopen verslagperiode zoveel mogelijk rekening gehouden met de inbouwaspecten.

*Kosten voor handhaving tijdens de uitrol*

Maatgevend voor deze onzekerheid is het aantal mensen dat nodig is voor de controle.

In de verslagperiode is een onderzoek naar de inzet van de handhavinginstrumenten gestart.

*GNSS (Global Navigation Satellite System) signaal*

Dit betreft geen onzekerheid in de raming maar echt een risico.

Het betreft het risico dat er onvoldoende maatregelen getroffen worden om het GNSS signaal te garanderen. Het goed functioneren van het GNSS signaal is van essentieel belang voor de werking van het systeem. Verstoringen kunnen zijn: geen vastlegging van de afgelegde afstanden, verkeerde afstand of tijd registratie of een algemene GNSS storing. Dit kunnen redenen zijn tot weigeren van betaling.

De beheersing zit enerzijds in het testen en anderzijds in maatregelen om fraude met het signaal tegen te gaan en op te sporen.

*Exploitatie backoffice tijdens de uitrol*

De grootste onzekerheid voor de backoffice zit in het aantal mensen dat benodigd is. Dat aantal mensen is onder andere afhankelijk van risico's die elders kunnen optreden en beheerst worden (bijvoorbeeld de registratieapparatuur (OBE) is onvoldoende getest en registreert onvoldoende zuiver). Daarnaast speelt hier 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 het garantiespoor onder andere beoordeeld op efficiëntie van de backoffice.

*Datacommunicatie tijdens de uitrol*

Het gaat hier met name om de jaarlijkse abonnementskosten voor de datacommunicatie. Deze wordt bepaald door het abonnementsstarief en de inbelfrequentie.

Onderzocht wordt wat de optimale inbelfrequentie is.

#### *Uitloopkosten*

Diverse endogene risico's kunnen resulteren in een uitloop van het project. De kosten voor de instandhouding van het eigen apparaat zijn een belangrijk gevolg van deze risico's.

De beheersing van de uitloopkosten vindt plaats op het niveau van de veroorzakende risico's. De belangrijkste daarvan zijn opgenomen in paragraaf 4.6.3.

#### 4.6.2 *Belangrijkste financiële risico's en beheersing (exogeen)*

De exogene risico's met gevolgen in geld hebben met name betrekking op scope, de aanbesteding en de uitrol.

#### *Scope*

Scopewijzigingen vormen een groot 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.

Het is slechts beperkt mogelijk nu reeds rekening te houden met mogelijke scopewijzigingen. De consequenties van scopewijzigingen na gunning aan marktpartijen zijn altijd groter. Voor wijzigingen wordt een Verzoek tot Wijziging (VTW) procedure gehanteerd om de besluitvorming transparant te laten plaatsvinden.

#### *Aanbesteding*

Het commerciële belang van marktpartijen bij deelname aan de aanbesteding kan relatief groot zijn, hetgeen de kans op juridische geschillen vergroot. Dit risico heeft gevolgen voor zowel tijd als geld. Bij vertraging van de aanbesteding bestaat de kans dat ook het certificeringstraject vertraagt.

Voor de beheersing van dit risico zijn juristen van een gespecialiseerd bureau ingehuurd.

#### *Uitrol*

Er bestaat een kans dat dienstverleners stoppen met het verlenen van hun diensten en/of failliet gaan.

Dit risico wordt beheerst door het stellen van eisen aan de dienstverleners voordat ze erkend worden. Daarnaast worden er bij of krachtens AMvB regels gesteld over het voortzetten van de dienstverlening voor gevallen waarin sprake is van een surseance van betaling of een faillissement, of als de verleende erkenning wordt ingetrokken of geschorst).

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

Naast de hieronder opgenomen belangrijkste planningsrisico's speelt dat, door verdere detaillering van de planning, het aantal onderlinge afhankelijkheden tussen de activiteiten is toegenomen. De gevoeligheid voor risico's is hierdoor tevens toegenomen.

#### *Complexiteit van het systeem*

Als gevolg van onderschatting van de technische complexiteit van onderdelen van het systeem door betrokken partijen (in- en extern), kan het gevolg zijn dat tijdens de test- en realisatiefase fouten naar voren komen waardoor correctieve maatregelen noodzakelijk zijn.

Beheersing vindt plaats door het uitvoeren van onafhankelijke externe toetsing voor start dialoog in het kader van de aanbesteding op het programma van eisen en specificaties. Tijdens de ontwikkelfase wordt een specifieke risicomethodiek (FMECA) gehanteerd. Verder is de verslagperiode de teststrategie ontwikkeld die hiermee rekening houdt.

#### *Managen van interfaces*

De technische, organisatorische en juridische interfaces die verband houden met de publieke samenwerking zijn lastig te managen. De beheersmaatregelen betreffen het inzetten van systeem engineering, het inhuren van specifieke systeemintegratie kennis, het geven van een actieve rol aan de systeem integrator en het hanteren van open specificaties van systeeminterfaces. De KMP architectuur wordt uitgewerkt in lijn met de standaard uit de branche. De taakverdeling tussen publieke partijen wordt met een duidelijke regeling van de verantwoordelijkheden tijdig uitgewerkt.

#### *Wijzigingenbeheer*

Er bestaat een kans dat het KMP-systeem gedurende de ontwikkel- en testfase een aantal kleinere en grotere wijzigingen moet ondergaan. Door het maken van afspraken met te certificeren partijen over verrekenbaarheid van kosten bij wijzigingen wordt getracht het aantal wijzigingen te beperken. Er wordt meer tijd gereserveerd om de systeemspecificaties in de praktijk te toetsen waardoor er niet direct planningsgevolgen zijn bij wijzigingen. Er is een iteratief proces van vaststellen van de systeemeisen met marktpartijen (consultatie en dialogering) waardoor alle beschikbare kennis optimaal gebruikt wordt.

#### *Tijdig backoffice gereed*

Er bestaat een kans dat er geen publiek en geen privaat inningsbureau is op het moment dat de uitrol moet plaatsvinden. De belangrijkste beheersing heeft plaatsgevonden door het werken met een hoofdspoor en garantiespoor. Indien de markt niet tijdig gereed is kan de Staat voorzien in een inningsbureau. Verder wordt gestreefd naar tijdige overeenstemming met publieke partijen. In de verslagperiode is hierover veelvuldig overleg geweest.

#### *Kwaliteit personeel*

De organisatie is mogelijk onvoldoende in staat om voldoende capaciteit, kennis en kunde aan te trekken. Na een advies van een extern bureau is de organisatiestructuur in de verslagperiode aangepast. Er wordt gewerkt aan het koppelen van een resource planning aan de werkplanning. Onderzocht wordt om beschikbare parttime medewerkers meer te laten werken.

#### *Overgang naar exploitatiefase*

De kans bestaat dat de overgang van de projectfase naar de exploitatiefase niet goed verloopt, waardoor fouten worden gemaakt bij de omzetting (inning, handhaving, andere werkwijze bij de beheersorganisatie). Er wordt een Governance model voor het publiek domein KMP uitgewerkt. In de projectfase is inbreng van kennis en ervaring uit publieke organisaties ingebracht.

#### *Nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van het systeem*

Mogelijk zijn de certificeringseisen op het gebied van nauwkeurigheid en betrouwbaarheid te zwaar geformuleerd, waardoor marktpartijen in de praktijk niet aan de gestelde eisen kunnen voldoen.

De haalbaarheid van deze eisen in relatie tot het systeemontwerp wordt continu gemonitord.

#### *Inbouwcapaciteit*

De kans bestaat dat de inbouwcapaciteit voor gecertificeerde inbouw onvoldoende is.

Ter beheersing wordt de uitrolstrategie opgesteld waardoor beter gestuurd kan worden op benodigde capaciteit in relatie tot beschikbare capaciteit.

Er wordt onderzocht welke stimulerende impulsen noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van de (inbouw)markt.

#### 4.6.4 *Belangrijkste risico's voor de planning en beheersing (exogeen)*

De exogene risico's met gevolgen in tijd hebben impact op met name scope, draagvlak en mobiliteitsprojecten.

##### *Scope*

Zie tekst paragraaf 4.6.2.

##### *Draagvlak*

Voor het project is het hebben en onderhouden van (politiek en maatschappelijk) draagvlak heel belangrijk. Het gevolg van dit risico is dat er vertraging optreedt omdat meer tijd nodig is voor het bereiken van consensus, het verstrekken van nadere informatie of het doorvoeren van aanpassingen.

Voor de beheersing van dit risico heeft het project een aantal overlegorganen met maatschappelijke partijen ingericht (zie hoofdstuk 3).

## 4.7 **Kwaliteit**

De beheersing van de kwaliteit in het project wordt onder andere gewaarborgd door het gebruik maken van reviews en audits.

In het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit is een Gateway Review (mei 2008) uitgevoerd. Daarnaast zijn door Deloitte en Gartner/Horvat audits uitgevoerd.

De belangrijkste openstaande aanbevelingen uit de Gateway Review en de audits van Deloitte en Gartner/Horvat zijn de onderstaande:

- Voor de start van de dialoog is nog een verdere uitwerking van de architectuur noodzakelijk.
- De definitieve scope moet nog gedeeld worden met de Tweede Kamer.
- Het Governance model van het project ABvM moet nog worden uitgewerkt en vastgelegd;
- Ten aanzien van risicomanagement vragen de risicoboom (brake down), de aansluiting met de binnen systeemontwerp gehanteerde systematiek (FMECA) en het vastleggen van de toprisico's in strategie a4-tjes nog aandacht;



- De planning moet nog verder geoptimaliseerd worden. Er is besloten tot een onderzoek door een gespecialiseerd bureau naar verbetermogelijkheden van de systematiek en inhoud. Het bureau rapporteert aan het einde van het eerste kwartaal 2009;
- De kostenraming kent nog steeds grote onzekerheden. Een vergelijking met andere projecten (benchmark) is niet goed mogelijk wegens het ontbreken van vergelijkbare projecten. Deze onzekerheden zijn overigens inherent in deze fase voor een innovatief project als ABvM.
- De uitwerking van de definitie van de exploitatiekosten in relatie tot de 5% norm is nog niet afgerond;
- De kaders en procedures van het project alsmede de deelplannen van de deelprojecten zijn nog niet vastgesteld.

Voor de start van de dialoog zal onafhankelijk worden getoetst of het geheel aan aanbevelingen in voldoende mate is opgevolgd. Hierbij wordt zowel inhoudelijk als procesmatig getoetst.

#### **4.8 Projectorganisatie**

De organisatie is per 8 oktober gewijzigd op basis van aanbevelingen van een extern adviesbureau. De belangrijkste wijzigingen betreffen het organisatorisch onderscheiden van de beleidsontwikkeling en de projectuitvoering. De verbinding tussen beleid en uitvoering is vormgegeven door een stelselintegrator. Daarnaast is de uitvoering gesplitst in vijf deelprojecten omdat de span of control met de groei in deze fase te groot was. Hiermee is het project beter toegerust voor deze fase.

De capaciteitsprognose voor 2009 is, conform het Partieel Uitvoeringsbesluit, totaal 75 fte aan ambtelijk personeel (inclusief ambtelijk personeel van andere diensten en ministeries) en in totaal 85 fte aan inhuur.

Op peildatum was de ambtelijke bezetting 48 fte (inclusief andere diensten en ministeries). De inhuurbezetting was op peildatum circa 74 fte.

In de aanloop naar de consultatie in het kader van de certificering en de dialoog in het kader van de aanbesteding wordt de capaciteit zowel kwantitatief en kwalitatief verder uitgebreid.

#### **4.9 Informatie en communicatie**

Met de start van de certificering en aanbesteding is het project in een nieuwe fase gekomen voor wat betreft de omgang met de omgeving. Het protocol voor de omgang met marktpartijen is hierop aangepast en het is intern doorgevoerd. Dit protocol heeft als doel om te voorkomen dat er marktpartijen bevoordeeld of benadeeld worden doordat er een verschil in beschikbare informatie ontstaat.

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

Bijlage A Beslismomenten Tweede Kamer

		2007				2008				2009				2010				2011				2012				2016				2017				
	VGR1	VGR2	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Uitwerkingsbesluit	nov-07					▲																												
Partiele Uitvoeringsbesluit (GO/NO GO, 167 mln)	jun-08								▲																									
Besluit TK Wet KMP	sep-09	dec-09											▲	▲																				
Definitieve Uitvoeringsbesluit (GO/NO GO)	sep-09	dec-09											▲	▲																				
Implementatiebesluit (GO/NO GO) Start Vracht	jul-11	mrt-12																																
Start implementatie overige voertuigen	jan-12	sep-12																																
Opleverbesluit Implementatie overige voertuigen gereed	dec-16	aug-17																																

**Legenda**  
 VRG 2 ▲  
 VRG 1 ▲  
 Gereed ▲  
 Deterministische data

## Bijlage B      Lijst van Documenten

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

- Kamerstuk 31305, nr. 53 *Brief minister met beoogde aanpak en regeling voor mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit, 1 juli 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 65 *Brief minister over basisrapportage, partieel uitvoeringsbesluit, Europese dimensie en mobiliteitsprojecten, 3 juli 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 72 *Brief minister met stand van zaken Anders Betalen voor Mobiliteit, 5 september 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 76 *Brief minister over onder andere de invulling van de certificering en het Implementatieplan kilometerprijssysteem, 30 september 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 78 *Brief minister over eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (inclusief bijlage), 16 oktober 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 81 *Mededeling over de terinzagelegging van de vertrouwelijke brief van de minister over Anders Betalen voor Mobiliteit, 24 oktober 2008*
- Kamervragen met antwoord 2008/2009, nr. 459, *Vragen van het lid Van der Ham en antwoord van minister over scenario's voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs*
- Kamerstuk 31305, nr. 84 *Brief minister over de mogelijkheden van inning en dwanginvordering door private dienstverleners binnen het hoofdspoor (inclusief bijlage), 5 november 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 85 *Brief minister ter aanbieding Auditrapport Project Anders Betalen voor Mobiliteit (inclusief bijlage), 5 november 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 86 *Brief minister over de gevolgen van de verplaatsing van het algemeen overleg dat op 6 november 2008 zou plaatsvinden, 5 november 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 88 *Brief minister bij lijst van vragen en antwoorden over de eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 14 november 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 89 *Brief minister met onder meer de antwoorden op de vragen over de Eerste Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 14 november 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 101 *Brief minister over de onderzoeksvarianten voor de differentiatie van het basistarief, 22 december 2008*
- Kamerstuk 31305, nr. 102 *Brief minister ter aanbieding van twee factsheets over Certificering en Aanbesteding (inclusief bijlagen), 18 december 2008*

## Bijlage C      Lijst met afkortingen

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
BDU	Brede Doeluitkering
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen
BSG	Brede Samenwerkingsgroep
BZM	Belasting zware motorrijtuigen
DBO	Dedicated Back Office
CJIB	Centraal Justieel Incassobureau
DUB	Definitief Uitvoeringsbesluit
EC	Europese Commissie
EETS	European Electronic Toll Service
EU	Europese Unie
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FMECA	Failure Mode, Effects, and Criticality Analysis
FOT	Field Operational Tests
Fte	Fulltime-equivalent (aantal formatieplaatsen)
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
GPT	Grootschalige praktijktest
IF	Infrastructuurfonds
KBG	Klankbordgroep
KMP	Kilometerbeprijzing
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MR	Ministerraad
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MSP	Multi Service Providers
NMB	Nationaal Mobiliteitsberaad
OBE	On Board Equipment
PKB	Planologische Kernbeslissing
PPC	Public Private Comparator
PUB	Partieel Uitvoeringsbesluit
PvA	Plan van Aanpak
PvE	Programma van Eisen
RITS	Reistijdverwachting in de transportsector
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
SKG	Special Knowledge Group
SkVV	Samenwerkende Kaderwet Verkeer en Vervoer
SZW	Ministerie van sociale zaken en werkgelegenheid
TE	Trusted Element
VAS	Valued Added Services