

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 135

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2009

Tijdens het debat d.d. 8 april 2009 heb ik Uw Kamer toegezegd de gestelde vragen die nog niet in mijn eerste termijn aan de orde waren geweest, schriftelijk te beantwoorden. Ik ga samenhangend in op alle vragen rond de planning, risico's en vervolgstappen. In de bijlage treft u de overige vragen en antwoorden aan.

Ik begrijp dat een groot, complex project met vele dimensies ook vele vragen oproept. De halfjaarlijkse verzending van de voortgangsrapportage is hét moment om bij deze vragen stil te staan. Ik probeer ze bij dezen dan ook uitgebreid en in hun context te behandelen. Graag spreek ik u spoedig nader over de gehele VGR.

De leden Cramer, Koopmans, Roefs, Roemer en Van der Staaij hebben mij gevraagd naar de lessen uit de TCI, de overwegingen achter de aanpak, mogelijke merites van snelheid, de huidige inzichten rond de start van de Kilometerprijs voor vracht en personenauto's, en de verhouding tot de inzichten van het Platform Nouwen.

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit is gestart met het TCI-rapport nog vers in het geheugen. Er was en is bij niemand twijfel dat het project de grootschaligheid en complexiteit in zich draagt die het tot een Groot Project maken. De lessen van de TCI zijn dan ook onverkort op ABvM van toepassing.

Uw Kamer constateerde in het TCI-rapport: «*Ze [Grote Projecten] verlopen voortdurend anders dan gepland, ze staan onder invloed van veel onvoorspelbare tendensen en gebeurtenissen en de processen waarbinnen ze tot ontwikkeling komen zijn uitermate complex.*»¹ Ik deel deze analyse en heb daar mijn conclusies uit getrokken, namelijk het belang om de scope zo stabiel mogelijk te houden, om zo veel mogelijk te investeren in project-beheersing (waar risico management een onderdeel van is) en om zo transparant mogelijk te communiceren over planningen, kosten en risico's, waaronder genoemde «onvoorspelbare tendensen en gebeurtenissen». Waar in het verleden vaak politieke planningen gangbaar waren,

¹ Hoofdrapport TCI, p.15.

hebben in mijn rapportages altijd waarschijnlijke planningen (probabilistisch, inclusief risico's) gefigureerd, naast de planning waar alle tijdsbestekken van de verschillende activiteiten strak bij elkaar zijn opgeteld, zonder rekening te houden met risico's (deterministisch). In antwoord op Uw vraag of snelheid ook een aspect is van kwaliteit teken ik expliciet aan dat ik geen concessie doe aan de zorgvuldigheid, de systeemkwaliteit of de scope om een gewenste planning te halen. Het systeem moet immers gewoon goed werken. Binnen deze voorwaarden werken we zo snel als mogelijk, er wordt geen dag onnodig verspeeld. Juist door te werken met een garantiespoor wordt druk op de planning van het hoofdspoor gehouden. Om uitzicht te houden op de hoge ambitie van het kabinetsbesluit – een versnelling in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritieke pad dat uitkomt op 2012 – heb ik zo lang mogelijk strak gestuurd op deze laatste, meest ambitieuze planning.

De feiten leren echter dat de gezamenlijke ambitie van een versnelling naar 2011 niet realistisch is gebleken. Dit komt onder meer omdat de versnellingsmaatregelen de risico's zo zouden opdrijven dat de probabilistische (meer waarschijnlijke) planning hierdoor niet zou versnellen maar eerder verder naar achter zou schuiven. Hier is dus geen sprake van een keuze voor een andere aanpak waarvoor het project gesteld staat, maar van een gegeven. Ik zal dat toelichten.

In de afgelopen periode was ik genoodzaakt om twee beheersmaatregelen te nemen. We hebben hierover al eerder gesproken. Over de eerste vierenhalve maand is u eerder gemeld dat er extra tijd nodig was om de aanbesteding voor te bereiden. Dat is op 5 september 2008 aan uw Kamer gemeld. Die tien weken is op advies van Deloitte genomen om de percelen in de aanbesteding van het garantiespoor beter te beschrijven en nauwkeuriger af te bakenen. De termijn van tien weken eindigde op 15 oktober vorig jaar. Vervolgens hebben we op 30 oktober en 18 november een AO gehad en op 26 november heeft plenair een VAO plaatsgevonden. Zoals met uw Kamer afgesproken, heb ik gewacht op de stemming voordat ik verder ben gegaan met de aanbesteding.

Wat nieuw is in deze voortgangsrapportage zijn de drie maanden komend najaar, die zijn ingeboekt als beheersmaatregel naar aanleiding van het door de Tenderboard gesignaleerde risico betreffende de afstemming tussen het garantiespoor en het hoofdspoor. Dit risico is gesignaleerd door de Tenderboard, die ik speciaal heb ingesteld om de projectorganisatie te voorzien van deskundige adviezen in het certificerings- en aanbestedingstraject. U bent hierover geïnformeerd in VGR2 en de begeleidende brief. De Tenderboard kwam bij brief van 4 december 2008 tot *«het dringende advies om het volledig synchroon lopen van de twee sporen te heroverwegen.»*

Ten aanzien van de parallelschakeling van het hoofd- en het garantiespoor schrijft de Tenderboard het volgende: *«Kern van het probleem is naar onze mening dat parallel twee sporen worden gevolgd (de aanbesteding in het garantiespoor en de voorbereiding van certificering via de consultatietafels) die enerzijds een geweldige (managerial) druk op het totale proces zetten, terwijl ze anderzijds ook tot verschillende certificeringseisen kunnen leiden en tot een mogelijk conflict van belangen van deelnemers aan zowel de aanbesteding als het consultatieproces. Wij adviseren daarom de uitrol van het hoofdspoor (certificering) aan te passen door in elk geval de certificeringseisen voor de OBE te baseren op de uitkomst van het aanbestedingsproces.»*

Ten aanzien van de complexiteit van het project stelt de tenderboard het volgende: *«De Tenderboard is van mening dat de complexiteit en de*

onderling te bewaken samenhang van het project, zonder de aanpassing die wij hierboven beschrijven, dermate groot is dat het vrijwel onmogelijk zal zijn volledig synchroon op de twee sporen te blijven inzetten.»

Dit geeft precies het dilemma aan, waar een groot project als ABvM voor staat. Het niet sturen op, of het negeren van risico's houdt de gewenste ambitieuze planning boven de markt. Het niet serieus nemen van de risico's maakt dat de kans dat deze risico's zich daadwerkelijk voordoen, echter veel groter. Wordt het dringende advies om drie maanden extra te nemen wél overgenomen, dan heeft dat nu effect op de planning, maar scheelt het in de toekomst onaangename verrassingen.

Het overnemen van het advies van de Tenderboard heeft tot een gedeeltelijke serieschakeling geleid, daar waar eerst sprake was van een parallelschakeling. Dit heeft als consequentie dat in de planning 3 maanden extra zal worden uitgetrokken om de cruciale eisen aan de registratievoorziening (het «kastje») te ontwikkelen.

De Tenderboard heeft bij brief van 11 december 2008 over de gewijzigde aanpak geconstateerd: *«Daarmee wordt de kern van onze bezwaren (...) weggenomen. Het proces zal ongetwijfeld nog steeds geweldige inspanningen vragen op het vlak van beheersbaarheid. Daartegenover menen wij dat de beheersbaarheid van het proces door deze aanpassingen zal toenemen.»* Deze verschuiving is nu al zichtbaar in de planning. De realisatie wordt naar verwachting zichtbaar in VGR4.

Gezien de aard en timing van beide beheersmaatregelen is het duidelijk dat er geen mogelijkheden zijn beide beheersmaatregelen (perceelafbakening en in serie ontwikkelen certificeringseisen) parallel te schakelen.

Sturen op de deterministische planning is zinvol zolang een versnelling nog mogelijk is. Nu dat anders blijkt te zijn en de versnelling juist extra risico's met zich meebrengt, is de vraag valide of het nog zinvol is om langer op een dergelijke planning in te zetten. Een planning waarin geen onzekerheden zijn meegenomen, geeft immers geen goed beeld omdat in elk groot project nu eenmaal risico's optreden die beheerst moeten worden.

In dit verband verwijs ik naar de TCI, die juist heeft gezegd dat wij op die complexiteit moeten letten, maatschappelijk, technisch en financieel. Ik vind dat wij die risico's volwaardig moeten meenemen en daar heel helder over moeten communiceren.

Juist vanwege het belang van een goede planning voor de komende jaren heb ik opnieuw naar de planningssystematiek laten kijken door een extern bureau (Procap). Ik verwacht dat één dezer dagen het definitieve rapport opgeleverd wordt. Het rapport zal ik u zoals toegezegd onverwijld toesturen, gezamenlijk met de DAD rapportage, zodat het rapport in ieder geval in het geplande AO in juni over de VGR2 aan de orde kan komen. Ik zal uw Kamer in de volgende VGR nader informeren over hoe ik met de consequenties van het advies van ProCap voor de opzet en inrichting van de planning om zal gaan.

Overigens bespeur ik de wens een nieuwe vaste invoeringsdatum te fixeren. Op dit punt ben ik consistent met mijn aanpak bij de HSL. Een planning vereist dat we erkennen dat «veel onvoorspelbare tendensen en gebeurtenissen» kunnen optreden, en derhalve dat we werken met een planning die een bandbreedte kent. Door het risicoprofiel steeds te actualiseren en de nodige processtappen af te ronden, ontstaat in de loop der tijd een steeds accurater beeld van de daadwerkelijke start- en einddata. Het risicoprofiel wordt elk kwartaal opnieuw bepaald. Doordat risico's

potentieel consequenties hebben voor de planning, verandert met een gewijzigd risicoprofiel ook de probabilistische planning.

Door hetgeen het afgelopen jaar is gebleken, zijn we weer terug bij de planning van het Platform Nouwen, zoals de heer Koopmans tijdens de eerste termijn van het debat al stelde. Het Platform heeft in haar advies in 2005 een indicatie meegegeven van een uitvoeringstermijn: 7,5 tot 11 jaar. We kunnen nu constateren dat dat nog niet zo'n gekke schatting was. Wel wil ik hierbij aantekenen dat we vandaag de dag veel meer weten over de overeengekomen scope en dat die veel meer omvat dan destijds beoogd (Garantiespoor, Hoofdspoor, Mobiliteitsprojecten). Bovendien hebben we meer inzicht in alle mogelijke uitvoeringsrisico's – zoals uit het bovenstaande moge blijken; inzichten waarover het Platform Nouwen nog niet kon beschikken. De huidige inschattingen zijn in die zin beter gefundeerd.

Dat brengt mij ten aanzien van de planning tenslotte bij de vraag van mevrouw Roefs. Als de start van de implementatie in het vrachtovervoer verschuift, verschuift de planning voor personenauto's in principe mee. Die verschuiving hoeft niet per definitie evenredig te zijn. Waar het mogelijk is de invoering voor personenauto's op een verantwoorde wijze te versnellen zal ik dat niet nalaten. Ik heb opdracht gegeven om te onderzoeken of in het traject van implementatie nog versnelling mogelijk is. Ik zal u hierover later informeren.

Risico's

De leden Aptroot, Cramer, Van der Ham, Koopmans, Roefs en Van der Staaij hebben gevraagd naar de achtergrond van de risico's die zijn gesignaleerd, welke maatregelen ik neem om vertragingen te voorkomen en of er nog beheersmaatregelen denkbaar zijn die extra tijd in de planning vergen.

In de verslagperiode zijn twee risico's onderkend waarvoor beheersmaatregelen zijn genomen die een direct effect hebben op het kritisch pad.

Over de eerste beheersmaatregel heb ik Uw Kamer eerder geïnformeerd, bij brief in september, de begeleidende brief bij VGR1 en in de VGR2 (respectievelijk TK 31 305, nr 72, nr.78 en nr. 127). Ik heb op advies van Deloitte besloten tijd te nemen om de vijf percelen in de aanbesteding scherper af te bakenen en beter te beschrijven, om bij de daadwerkelijke systeemintegratie van de verschillende onderdelen veel groter oponthoud te voorkomen. Dat heeft alles bij elkaar zo'n vijf maanden in beslag genomen (vier en een half om preciezer te zijn).

Uw Kamer heeft geïnformeerd naar andere risico's die zijn gesignaleerd, en wat ik er aan doe om die te beheersen. Onderdeel van het totale projectbeheer is een voortdurende monitoring van risico's. Deze worden in een centrale database geregistreerd en gekwantificeerd in termen van tijd en geld. De belangrijkste ontwikkelingen in het risicoregister worden u twee keer per jaar per VGR gemeld.

Waar mogelijk worden voor alle gesignaleerde risico's beheersmaatregelen vastgesteld, wat overigens niet wil zeggen dat daardoor de risico's geheel verdwijnen. Wel ontstaat een beheerst proces. Ook nieuwe ontwikkelingen en inzichten hebben weerslag op de risicodatabase. Hierdoor heeft de risicolijst een dynamisch karakter.

Risico's die nu hoog in de top-10 staan, zijn het realiseren van de juiste systeemintegratie, problemen bij de transitie van projectfase naar beheersfase, onvoldoende capaciteit in de projectorganisatie, wijzigingen in het systeem als gevolg van resultaten in de ontwikkel- en testfase,

onvoldoende inbouwcapaciteit, niet tijdig leveren van de registratievoorzieningen, onderschatting van de complexiteit, suboptimale keuzes door besluitvorming onder hoge druk, correctie van geconstateerde gebreken tijdens de testen en onvoldoende kwaliteit van de prototypes van de registratievoorziening door de strakke planning.

Beheersmaatregelen worden onder meer genomen door noodzakelijke kennis, kunde en capaciteit aan te trekken, de rolverdeling binnen het publieke domein scherp af te spreken, goede en transparante dialogen te voeren met de markt, flexibiliteit in te bouwen in contracten, frequente en vroegtijdige mogelijkheden tot testen in te bouwen, waar zinvol onderdelen extern te laten toetsen en helder te communiceren over risico's en planning.

Zoals de TCI reeds heeft aangegeven, is het inherent aan een project van deze aard en omvang dat sommige risico's in de lijst op zullen treden en tijd zullen kosten. Het sturen op een planning die risico's miskent maakt de risico's in de praktijk juist groter.

Vervolgstappen

De leden Cramer, Koopmans, Roefs en Van der Staaij hebben vragen gesteld over het coalitieakkoord, de onomkeerbare stappen in deze kabinetsperiode, de wet, de aanbesteding en behoud van draagvlak.

Het coalitieakkoord spreekt van een «eventueel gefaseerde invoering» van de kilometerprijs in de komende kabinetsperiode. In het kabinetsbesluit van november 2007 kiest het Kabinet ervoor om, in plaats van met tussenschappen, direct te koersen op het «eindbeeld», zoals dat vanaf de verschijning van het rapport van het Platform-Nouwen door zeer veel maatschappelijke organisaties is bepleit. De reeds ingezette fiscale ombouw past daarin.

Ik constateer dat het project goed op schema ligt om in deze kabinetsperiode enkele onomkeerbare stappen te zetten.

Om te beginnen heb ik Uw Kamer toegezegd dat het wetsvoorstel Kilometerprijs nog voor het zomerreces wordt ingediend. De wet heeft geen consequenties ondervonden van de genomen beheersmaatregelen. Ik heb er dan ook vertrouwen in dat we het wetgevingsproces deze kabinetsperiode kunnen afronden. Verschillende leden informeerden naar de inhoud van het advies van de Raad van State. U zult daarover bij indiening van het wetsvoorstel uitgebreid geïnformeerd worden, samen met het Nader Rapport. Mijn projectorganisatie is op dit moment in samenspraak met andere departementen bezig het nader rapport op te stellen voor bespreking in het kabinet.

Nadat de wet is vastgesteld door het parlement leg ik Uw Kamer het definitief uitvoeringsbesluit (DUB) voor. Dit is een go-no go moment dat verdere uitbouw van het systeem mogelijk maakt. Het DUB betreft de verplichtingen die samenhangen met de verdere uitwerking van de scope en de niet-tijdkritische percelen in de aanbesteding. Tevens betreft het DUB de uitrolstrategie.

Verder hebben we tegen het eind van deze kabinetsperiode veel ervaring opgedaan met andere manieren van betalen in de diverse mobiliteitsprojecten. We hebben dan veel meer inzicht in de techniek, in de stand van de markt van service providers en in de effecten op het reisgedrag van de deelnemers.

Tot slot zal de aanbesteding voor de grote praktijktest zijn afgerond. Na de gunning kunnen de testen beginnen.

Ik ben er van overtuigd dat deze onomkeerbare stappen de dynamiek in het project, de politiek en het maatschappelijk middenveld blijven aanwakkeren. Hoe tastbaarder de Kilometerprijs wordt, des te scherper zal

het project gevolgd worden. Ik ben dan ook niet bang dat de aandacht verslapt. In tegendeel. De toenemende belangstelling zal juist steeds hogere eisen stellen aan de wijze waarop we communiceren over het project.

Ik merk in ieder geval bij het bedrijfsleven onverminderde belangstelling en draagvlak. Op een CEO-bijeenkomst op 18 maart jongstleden heb ik waargenomen dat zij zeer gedreven in de startblokken staan om concreet werk te maken van de Kilometerprijs.

Mijn vertrouwen in het project is daarom onverminderd. Het is niet eenvoudig om een kilometerprijs voor het hele wagenpark in te voeren gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Stap voor stap krijgt het systeem vorm en wordt het werkelijkheid. Als we zorgvuldigheid blijven betrachten en vasthouden aan de gestelde kabinetsprincipes van eerlijkheid en betaalbaarheid, twijfel ik er niet aan dat de kilometerprijs er komt.

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

Milieu

Wat zijn de relaties met andere dossiers als NSL en schoon en zuinig? Welke gevolgen heeft de vertraging voor deze dossiers? Wat gaat de minister doen om de 8 maanden waarin geen betere luchtkwaliteit wordt gehaald, te compenseren? [PvdA] Wanneer kunnen wij de doorrekening van de klimaatplannen, zonder kilometerheffing, tegemoet zien? [D66]

De 5 maanden die genoemd zijn in het debat vorig jaar en de 3 maanden die gemeld zijn in de VGR2 hebben tezamen vrijwel geen effect op NSL of Schoon en Zuinig. Zowel voor de zichtjaren 2015 als 2020. Het doorrekenen van Schoon en Zuinig en NSL zonder de kilometerprijs is dan ook niet aan de orde.

Ik zal bij het bepalen van mijn reactie op het ProCap rapport ook aandacht besteden aan de consequenties voor andere dossiers. Ik zal hier de andere departementen bij betrekken. Met het inzichtelijk worden van de risico's in de planning kan een goede inschatting gemaakt worden van de eventuele gevolgen voor de andere dossiers. En daarmee wordt ook tijdig inzichtelijk gemaakt of er op de andere dossiers beheersmaatregelen genomen moeten worden om de kabinetsdoelen te behalen. Als dit zich voordoet, zal ik in afstemming met mijn collega van VROM in kaart brengen welke compenserende maatregelen ik tref. Ik zal u dat bij de volgende voortgangsrapportage melden.

Worden de milieudoelen van het kilometerprijsstelsel gehaald?

De beprijzing vormt samen met bouwen en benutten de ingrediënten voor de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. De kilometerprijs bevordert een bewuste en zakelijke afweging over het gebruik van de auto, wat nodig is om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, en verkeersveiligheid, zoals afgesproken in de Nota Mobiliteit. Alle berekeningen laten zien dat de kilometerprijs een positieve uitwerking op het milieu heeft. Op het moment dat de kilometerprijs wordt ingevoerd, betekent dit dus winst voor het milieu. Deze positieve effecten dragen bij aan de doelstellingen voor Schoon en Zuinig en het NSL. De doelstelling van het NSL in 2015 is gebaat bij een tijdige invoering van de hierin opgenomen maatregelen.

Tarieven

Wat betekent de benchmark met het buitenland die u laat uitvoeren ten aanzien van het vrachtverkeer? Waarom wordt er niet gewoon een onderzoek gedaan net zoals bij de personenauto's? [D66]

Het wagenparkmodel waarmee de milieuscenario's voor personenauto's worden doorgerekend is niet geschikt voor het vrachtverkeer. De scenario's voor vracht worden daarom in een aparte studie onderzocht met een andere methodiek. Op 22 januari 2009 heb ik suggesties mogen ontvangen van de leden van de fracties van de PvdA, GroenLinks en D66. De leden stellen voor om in de scenario's die doorgerekend worden voor vrachtwagens en bestelauto's (en autobussen) ook een tarief door te rekenen dat in hoogte vergelijkbaar is met de Duitse Maut. Veel informatie over de effecten van een kilometerprijs voor vracht, ook met hogere tarieven, is al beschikbaar uit eerdere onderzoeken. Op grond van deze informatie laat ik, als theoretische exercitie, een internationale benchmark uitvoeren naar de effecten van de verschillende differentiatiemogelijkheden bij tarieven tot het niveau van de Duitse Maut. De resultaten hiervan zal ik u toesturen met de wet.

Welke tarieven worden onderzocht? Wordt ook onderzocht wat het hoge tarief oplevert aan vermindering van CO₂ uitstoot? [D66]

De onderzoeken worden passend binnen de principes van platform-Nouwen, zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit, uitgevoerd. De uitdaging zit erin een differentiatie te bereiken die binnen deze principes het maximale uit de kilometerprijs haalt. Het onderzoek is gericht op de differentiatie en grondslagen (zoals CO₂-uitstoot, brandstofsoort, gewicht en emissieklasse) van het basistarief en de daarbij behorende milieueffecten. De onderzoeken, inclusief de internationale benchmark met tarieven tot het niveau van de Duitse Maut, zullen inzicht geven in de CO₂ reductie van verschillende scenario's ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs.

Klopt het dat de Duitse Maut dit jaar flink is gestegen ten opzichte van 2008? Wordt met deze stijging rekening gehouden? [D66/GL]

Bij de start in 2005 kende de Duitse Maut een tarief tussen 9 en 14 euro-cent per kilometer. Nu (per 2009), wordt er een tarief gehanteerd tussen 14,1 en 28,8 cent per kilometer. In de internationale benchmark hebben we rekening gehouden met de tarieven van de Duitse Maut. In onderstaande tabel ziet u een gespecificeerd overzicht van de tarieven van de Duitse maut.

Tarief	Stijging
<i>Euro 5 + EEV:</i>	
3 assen: 14,1 ct/km (was 10,0 ct)	41,0 procent
4 assen 15,5 ct/km (was 11,0 ct)	40,9 procent
<i>Euro 3 met gesloten roetfilter en Euro 4:</i>	
3 assen: 16,9 ct/km (was 12,0 ct)	40,8 procent
4 assen: 18,3 ct/km (was 13,0 ct)	40,8 procent
<i>Euro 2 met gesloten roetfilter en Euro 3:</i>	
3 assen: 19,0 ct/km (was 12,0 ct)	58,3 procent
4 assen: 20,4 ct/km (was 13,0 ct)	56,9 procent
<i>Euro 2:</i>	
3 assen: 27,4 ct/km (was 14,5 ct)	89,0 procent
4 assen 28,8 ct/km (was 15,5 ct)	85,8 procent
<i>Euro 1/Euro 0:</i>	
3 assen: 27,4 ct/km (was 14,5 ct)	89,0 procent
4 assen: 28,8 ct/km (was 15,5 ct)	85,8 procent

Overig

Heeft de genoemde vertraging gevolgen voor de €100 mln. die besteed worden aan de mobiliteitsprojecten? [D66]

Nee. De projecten liggen op schema. Eén project is reeds in uitvoering en voor de rest van de projecten is de aanbesteding al gestart respectievelijk wordt de aanbesteding binnenkort gestart. De projecten hebben tot doel om op korte termijn, vooruitlopend op de kilometerprijs, werkgevers en werknemers te verleiden tot gedragsverandering om de bereikbaarheid rond de grote steden in de spits te verbeteren. Een ander doel is om private partijen de mogelijkheid te bieden ervaring op te doen met het aanbieden en exploiteren van beprijzingsdiensten en leerervaringen op te doen op het gebied van gedrag van autobestuurders en techniek. 2009 en 2010 worden de jaren van de mobiliteitsprojecten ABvM, waarbij in 2010 naar verwachting circa 25 000 vrijwillige deelnemers aan deze projecten mee gaan doen.

Wanneer heeft de minister meer duidelijkheid over de 5% norm?

Ik streef er naar om u nog dit kwartaal te informeren over de definitie van de 5% norm.

Is al het geld straks weggegooid door toekomstige Europese tolheffing-regels? [VVD]

Zoals ook in de tweede voortgangsrapportage aangegeven, is Nederland in Europees verband zeer actief geweest rond de ontwikkelingen van EETS. EETS staat voor European Electronic Toll Service. EETS is een service, een aanvullende dienst, en niet een systeem in zichzelf. De bedoeling is dat gebruikers met een EETS provider met één contract en één kastje in heel Europa elektronisch tol kunnen betalen. Anders Betalen voor Mobiliteit valt ook onder de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn en het EETS-besluit. Als EETS geïmplementeerd is, moet dus het kilometerprijs systeem ook EETS-gebruikers en EETS-providers toelaten en bedienen. In de loop van de tijd dat het EETS-concept verder vorm krijgt, zullen we zorgen dat voorbereidingen worden getroffen om ook in Nederland de Europese dienst mogelijk te maken.

Een mogelijk risico bestaat dat EETS Nederlanders toestaat diensten af te nemen van een Europese provider. Hoe de markt voor EETS-providers en de EETS-praktijk zich precies zal ontwikkelen, en of deze aan dezelfde standaards qua betrouwbaarheid en privacy zal voldoen als het Nederlandse systeem van KM-beprijzingen, is op dit moment nog onzeker. Om dit risico te beperken, zal ik de uitwerking van de ontbrekende elementen van het EETS-systeem nadrukkelijk blijven beïnvloeden, zowel met technische inbreng als door adequate positionering van onze belangen in Europees verband. Daarnaast ben ik met de Europese Commissie overeengekomen dat er een evaluatiemoment komt over de voortgang van EETS, om mogelijke voortvloeiende risico's voor het Nederlandse kilometerprijsstelsel vroegtijdig te kunnen beheersen.

Hoeveel kost het extern communicatiebureau dat is ingeschakeld? [VVD]

Als u doelt op de kosten die de publiekscampagne met zich mee zal brengen, kan ik u het volgende mededelen. Op dit moment denk ik na over hoe ik een dergelijke publiekscampagne vorm kan geven. De publiekscampagne zal erop gericht zijn om de Nederlandse automobilist voor te lichten over het nieuwe systeem. Ik laat me goed adviseren over hoe ik deze voorlichtingscampagne tot een succes kan maken. Voor het uitvoeren van de voorlichtingscampagne is op dit moment geen opdracht verleend.

Wellicht doelt u op het communicatiebureau dat mij adviseert bij de opzet en inrichting van een reviewteam. Hiervoor is in 2009 50 000 euro begroot.

Hoeveel worden de meerkosten boven op de al eerder geraamde 3,5 mld? [VVD]

In de tweede voortgangsrapportage heb ik aangegeven dat de investeringskosten worden geraamd op € 3 630 mln. Hierin zijn de laatste inzichten verwerkt. Dat betekent ook dat rekening is gehouden met de wijzigingen in de deterministische planning namelijk «implementatie gereed in augustus 2017». De overstap naar een probabilistische planning mag in principe niet leiden tot hogere investeringskosten. De overstap zal wel leiden tot een andere verdeling van het geraamde bedrag over de kasjaren. Mogelijk zullen wel de organisatiekosten van het project stijgen.

De leden van de CDA vragen of de minister de opvatting deelt dat uitstel van de invoering geen wijziging met zich meebrengt voor de peildatum van de provinciale opcenten.

De peildatum van de provinciale opcenten is gekoppeld aan het moment van invoering van een nieuwe financieringsbron voor de provinciën die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. In de brief van de Staatssecretaris van Financiën aan de Tweede Kamer van 30 mei 2008 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2007–2008, 31 305, nr. 35) is hierover het volgende geschreven: »Omdat de provinciale opcenten vervallen, wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron, die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond». De Raad voor financiële verhoudingen (Rfv) heeft recent haar onderzoek naar de financiële verhouding rijk-provincies afgerond. Zij heeft daarbij zowel naar de omvang als naar de verdeling van de bestaande geldstromen in relatie tot de taken van de provincie in het licht van de commissie Lodders gekeken; de omvang van het nieuwe provinciale belastinggebied maakt hiervan deel uit. Mijn collega van Binnenlandse zaken zal u later dit jaar informeren over het kabinetsbesluit over een alternatieve provinciale belasting.

De aanleiding voor het onderzoek naar een provinciaal belastinggebied is het vervallen van de provinciale opcenten. De invoeringsdatum voor een eventuele nieuwe provinciale belasting is echter niet noodzakelijkerwijs gekoppeld aan het moment van de invoering van de kilometerprijs. Het nieuwe belastinggebied wordt via een apart wetsvoorstel geregeld.

Zijn de maatregelen om straks tijdelijk genoeg inbouwstations te hebben wel voldoende? [CU]

Voor de inbouw van de OBE zijn feitelijk twee mogelijke trajecten. In het Hoofdspoor zullen de Service Providers die klaar staan om de markt te betreden wellicht hun eigen inbouwdiensten gaan creëren. Dit vraagstuk is aan de orde in het certificeringsproces, tafel 2. Het is overigens zeer wel denkbaar dat Service Providers gebruik maken van dezelfde gecertificeerde inbouwstations als in het Garantiespoor.

Voor het Garantiespoor zullen op drie momenten voldoende inbouwstations beschikbaar moeten zijn.

Inbouw bij de Grootschalige Praktijk Test

In de testperiode testen we de inbouw in de Grootschalige Praktijk Test. Zoals eerder aan u meegedeeld zullen bij deze test 60 000 voertuigen betrokken zijn. De keuze voor ruim 60 000 voertuigen heeft ook te maken met de uitdaging van inbouw. Er zal aan de drie leveranciers worden gevraagd om ieder 20 000 OBE's in te bouwen in een periode van zes weken.

Allereerst zal in 100 voertuigen een kastje worden ingebouwd. Vervolgens zal in 1000 voertuigen een kastje laten plaatsen. Indien dit organisatorisch (en technisch) goed verloopt, worden drie leveranciers gevraagd om 60 000 voertuigen in zes weken van een kastje te voorzien. Hiervoor dienen ze een plan te overleggen. Het is organisatorisch en logistiek een hele uitdaging, waarbij continu de vinger aan de pols wordt gehouden. Hierbij zal kritisch naar de kwaliteit van uitvoering worden gekeken. Daarnaast wordt gezien of dit proces efficiënt verloopt; een OBE dient in een uur ingebouwd en geactiveerd te worden.

Inbouw vracht

De eerste groep voertuigen die voorzien worden van een OBE, na het implementatiebesluit, zijn de vrachtauto's boven de 3,5 ton. De ambitie is om ca 150 000 OBE's in te bouwen in een periode van 6 maanden. In Nederland zijn er ca. 800 erkende APK(Zwaar) stations. Als de helft van deze stations, die al een koppeling met RDW hebben, kunnen worden ingezet voor de inbouw komt dit op een gemiddelde van 3 à 4 inbouw-handelingen per dag per station. Voor deze groep zijn er dus voldoende inbouwpunten.

Inbouw personenauto's

Het is mijn intentie om na de vracht in het eerste jaar ca. 500 000 personenauto's voorzien van een OBE. Nederland telt meer dan 10 000 APK stations. Het streven is om met 1000 gecertificeerde inbouwstations te werken, verspreid over het land. Dit betekent dat per inbouwstation 2 OBE's per dag worden ingebouwd. Anders dan bij vracht gaat het hier om gecertificeerde OBE's en gecertificeerde inbouwstations. Deze stations zullen moeten worden gecertificeerd om KMP erkende stations te worden. Hiertoe wordt momenteel een certificeringsschema opgesteld. Potentiële inbouwstations zullen in ieder geval na het implementatiebesluit een aanvraag tot certificering in kunnen dienen. Zes maanden na het implementatiebesluit start de feitelijke inbouw. Er zullen voldoende incentives of stimuleringsmaatregelen moeten zijn om inbouwstations te stimuleren. Het blijft aan de markt om hier ook daadwerkelijk en tijdig in te stappen.

In hoeverre is bij de grote bouw- of infraprojecten reeds gerekend met de milieuwinst die zou worden gehaald met de invoer van de kilometerheffing? [SGP]

In de wet versnelling besluitvorming wegprojecten (de herziening van de Spoedwet wegverbreding en Tracéwet), is bepaald dat de effecten van prijsbeleid niet worden meegenomen voor de Spoedaanpakprojecten. De minister van VROM en ik hebben in de toelichting op de Nota van Wijziging bij deze wet toegezegd nog nader in te gaan op de wijze waarop voorgenomen invoering van de kilometerprijs wordt meegenomen in tracébesluitvorming bij de overige projecten onder de Tracéwet. Het Kabinet werkt momenteel aan de uitwerking van deze toezegging. Uw Kamer wordt hierover nog voor de zomer separaat geïnformeerd.