

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
3 juli 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DG/Mo-2008/287	-
Onderwerp	
Kamervragen ABvM n.a.v. AO 2 juli	

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de antwoorden op een deel van de vragen die de vaste Kamercommissie van VenW op 2 juli tijdens het AO over de basisrapportage, het partieel uitvoeringsbesluit, de Europese dimensie en de mobiliteitsprojecten heeft gesteld. De overige vragen zal ik tijdens het AO van 3 juli mondeling beantwoorden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Vraag 1

Worden producenten niet gedwongen tot onmogelijkheden omdat geen sprake is van gelijkwaardig speelveld, wanneer gekozen wordt voor een gemengd marktmodel (MSP-DBO)? (CU)

Het gekozen organisatiemodel biedt de maximale mogelijkheden voor marktpartijen, zowel grote ondernemingen als het midden- en kleinbedrijf, om hun producten en diensten te leveren. Hierbij kan worden gedacht aan private service providers die in het kilometerprijsstelsel een groot deel van de dienstverlening voor hun rekening kunnen nemen, maar ook de leveranciers van de voertuigapparatuur die zich hierop kunnen specialiseren. Hierdoor wordt een open markt gecreëerd waar elke gecertificeerde dienstverlener en/of leverancier op gelijkwaardige wijze kan toetreden.

Vraag 2

Stevig investeren in flankerend beleid waaronder (maar niet uitsluitend) OV is nodig. Door een vloot bussen achter de hand te houden kan snel worden ingesprongen op situaties waar de vraag naar alternatief vervoer door invoering van de kilometerprijs snel stijgt. Hoe denkt de minister daarover? (CDA)

De nota mobiliteit is een totaal pakket. Daarin zijn bouwen, benutten en beprijzen opgenomen. In de nota mobiliteit is dus al rekening gehouden met de effecten van de kilometerprijs. Momenteel werk ik aan de MobiliteitsAanpak, de maatregelen die nodig zijn op het spoor, het regionaal OV en mobiliteitsmanagement als gevolg van de effecten van ABvM worden daarin verwerkt. Hierbij is het bieden van keuzes op de drukste trajecten een centraal punt. De mobiliteitsaanpak geeft mijn inzet weer voor de periode tot 2020. Ik zal u deze aanpak in september doen toekomen.

Vraag 3

Leidt het op- en afschaalbaar zijn van de publieke backoffice niet tot teveel onzekerheid voor de markt? (CU)

Het verdient de voorkeur om de markt in de aanbestedingen waar het kan zoveel mogelijk zekerheid te geven. Het organisatiemodel dat als voorkeursmodel wordt beschreven in het partieel uitvoeringsbesluit vraagt echter om flexibiliteit. Deze flexibiliteit is noodzakelijk gezien de toekomstige ontwikkelingen waarbij de mogelijkheid opengehouden kan worden om de taken van een private service provider uit te breiden. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld inning en dwanginvordering. De mogelijkheden hiervoor worden momenteel onderzocht. Dit onderzoek wordt na deze zomer afgerond. Gelet op deze gevraagde flexibiliteit is besloten om in het garantiespoor schaalbaarheid aan te brengen. Dit geldt met name voor de dedicated backoffice.

Vraag 4

Wordt de apparatuur zo ingericht dat een automobilist via zijn eigen auto kan nagaan of een rekening klopt zonder opgave via factuur? (CDA)

Het is van groot belang dat de automobilist inzicht heeft in de hoogte van zijn of haar rekening. Daarom is het uitgangspunt dat de voertuigapparatuur voorzien is van de mogelijkheid om de gebruiker inzicht te verschaffen in zijn gedetailleerde verplaatsingsgegevens. Via deze weg kan de automobilist de correctheid van zijn factuur nagaan. Dit zou kunnen zijn via de apparatuur in de auto of door bemiddeling van een serviceprovider. De daadwerkelijke uitwerking hiervan vindt plaats in het programma van eisen dat ik ook met marktpartijen zal bespreken in het certificeringproces, en gedurende de aanbesteding. Dat zal in de regelgeving worden vastgelegd.

Vraag 5

Het lijkt erop dat het kabinet de invoering van de kilometerprijs als doel op zich ziet. Moet de invoering van de kilometerprijs geen onderdeel van de milieudoelstelling van het kabinet? Gaat de minister de milieudoelen die bereikt moeten worden vastleggen in de wet? Of gaat dit alleen door middel van de tariefklassen afhankelijk van de milieuklasse van een voertuig? Kunt u zover mogelijk de milieueffecten inzichtelijk maken in cijfers (met aanpassingen BPM grondslag)? (PvdA/Groen Links/D66/CU)

In de Nota Mobiliteit zijn de effecten van de kilometerprijs voor het milieu opgenomen. Deze effecten zijn meegenomen in de milieudoelen van het kabinet en op basis van het coalitie akkoord in de verschillende programma's opgenomen. De afname van de uitstoot van voor NO_x en fijnstof door de invoering van de kilometerprijs zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Daarnaast zal de kilometerprijs een substantiële bijdrage leveren aan de reductiedoelstelling van het werkprogramma Schoon en Zuinig. In dit programma wordt rekening gehouden met een CO₂ reductie van 2 Mton als gevolg van de Kilometerprijs. De planbureaus hebben aangegeven dat het effect bij 100% BPM afbouw aanmerkelijk groter is. De exacte CO₂ winst is afhankelijk van de vormgeving en differentiaties in het kilometertarief. Dit wordt duidelijk in het wetsvoorstel, waarin de grondslagen voor het differentiëren van de tarieven worden vastgelegd. De milieudoelen zelf zullen niet in de wet worden vastgelegd. Wel wordt in de memorie van toelichting bij de wet uitgebreid en onderbouwd aandacht besteedt aan de effecten van de kilometerprijs op het milieu. De differentiatie van het basistarief zal gebaseerd zijn op milieukeurmerken van het voertuig en zoveel mogelijk aan de grondslagen van de BPM en MRB worden aangepast. Voor de grondslag CO₂ die voor de BPM is voorzien zal dus ook worden bekeken op welke wijze deze in de kilometerprijs kan worden meegenomen en welk milieueffect dat heeft.

Vraag 6

Welke gedragsveranderingen hebben plaatsgevonden door stijging van de brandstofprijs? (VVD)

Onderzoek onder automobilisten, zowel in Nederland als in het buitenland, toont aan dat de lange termijn prijselasticiteit van de brandstofprijs -0.3 tot -0.5 is. Dit betekent dat als de brandstofprijs met 1% stijgt de mobiliteit afneemt met 0,3 tot 0,5%.

Vraag 7

Moet het wetsvoorstel niet worden voorgelegd in Brussel i.v.m. Europese notificatie? Wordt het wetsvoorstel ook ter advisering voorgelegd aan de diverse adviescolleges? (CDA/VVD)

De indiening van de Wet kilometerprijs bij de Tweede Kamer is voorzien rond de jaarwisseling 2008/2009. Voor die tijd zullen verschillende partijen advies uitbrengen over het wetsvoorstel. Allereerst zal het wetsvoorstel naar de verschillende adviesraden gaan, waaronder de Actal en het College Bescherming persoonsgegevens. Hierna zal het wetsvoorstel Europees worden genotificeerd en zal de wet aan de Raad van State worden toegezonden.

Vraag 8

Het is denkbaar dat een auto wordt ingevorderd als geconstateerd wordt dat met de apparatuur is geknoeid. Heeft u hierover al van gedachten gewisseld met uw collega's van BZK? (CDA)

Een effectieve handhaving is essentieel, niet alleen voor het draagvlak voor het systeem, maar ook voor de uitvoerbaarheid en de garantie van de opbrengsten voor het Infrastructuurfonds. Mede met het oog op de wetgeving wordt hard gewerkt aan een handhavingsplan. Het handhavingsconcept wordt in nauw overleg met mijn ambtsgenoot van Justitie, het Openbaar Ministerie en andere departementen uitgewerkt. Het in beslag leggen van een voertuig is een van de mogelijke sancties die daarbij in beeld zijn.

Vraag 9

Hoe weet het kabinet dat de plannen passen binnen de nieuwe eurovignet richtlijn? (VVD)

Ik ga ervan uit dat hier wordt bedoeld op het voorstel voor internalisering van de externe kosten, waarmee de Europese Commissie binnen kort komt. Het streven van de Commissie is dat niet alleen de directe kosten (infrastructuur), maar ook de indirecte kosten (milieu) in de prijs kunnen worden opgenomen. Het is voor Nederland van groot belang dat bij een keuze van het doorberekenen van de externe kosten nauwkeurig in kaart wordt gebracht wat de feitelijke effecten van de maatregelen zullen zijn, op het milieu maar ook op de concurrentiekracht. Nederland is verder van mening dat het traject naar het internaliseren van externe kosten deel moet uitmaken van een bredere geïntegreerde aanpak. Een effectief beleid krijgt, naast het internaliseren van de externe kosten, vorm door een mix van instrumenten, zoals bronbeleid, economische en fiscale prikkels, convenanten, ondersteuning en versnelling van innovatie en het uitwisselen van best practices. Bij het internaliseren van externe kosten dient naar alle modaliteiten gekeken te worden. Per modaliteit dient een passende oplossing gevonden te worden. De Commissie heeft evenwel haar studie en standpunt terzake nog niet gepubliceerd, hoewel dat wel was aangekondigd. Wanneer het voorstel bekend is, zal het kabinetsstandpunt aan de Kamer worden toegestuurd.

Vraag 10

Kunt u van de investeringskosten per jaar aangeven hoe die worden gedekt? (VVD)

Op de begroting van V&W is 2,35 mrd gereserveerd voor initiële investeringen, mobiliteitsprojecten en kastjes en 100 mln binnen het FES. Daarnaast is er nog tot een maximum van 900 mln technisch gereserveerd binnen FES voor de OBE's (kastjes), zonder bijstelling van de beschikbare middelen voor investeringsprojecten. Mocht een deel of het geheel van deze 0,9 mld nodig blijken te zijn, dan wordt dekking gezocht bij niet belegde gelden binnen de verschillende FES domeinen. In de begroting van 2009 en verdere jaren zal de bijbehorende reeks worden aangegeven.

Vraag 11

Volgens het audit rapport van de DAD neemt u de aflossingskosten ten onrechte niet mee in de 5%? (VVD)

De vervangingsinvesteringen zijn ook in eerdere communicatie met de Kamer (Kostenmonitor) niet tot de exploitatiekosten gerekend. Stellige verwachting is dat in de toekomst deze voorziening na de implementatie van de kilometerprijs tot de standaarduitrusting van het voertuig zullen gaan behoren en dat de markt combinatieproducten zal leveren waarvan deze voorziening onderdeel uitmaakt.

Vraag 12

Is het een echt go/no go, kan dat wel in een AO? Of schuiven we de beslissing voor ons uit door het nemen van een partieel uitvoeringsbesluit? Het echte go-moment is toch het uitvoeringsbesluit? (PvdA)

Het partieel uitvoeringsbesluit is een echt go/no-go besluit en geeft toestemming om de volgende fase te starten en financiële verplichtingen aan te gaan. De volgende go/no-go momenten (volledige uitvoeringsbesluit en implementatiebesluit) geven toestemming om verdere stappen te zetten met bijbehorende financiële verplichtingen. Hiermee wordt conform de regeling grote projecten de Kamer op kritische momenten betrokken in de besluitvorming.

Vraag 13

Hoe kunnen we 5% als voorwaarde hanteren als we in 2016 pas zien wat de echte kosten zijn? Daarnaast is niet helder wat de exploitatiekosten zijn. (PvdA)

De kostenraming zal regelmatig worden geactualiseerd naar de meest recente inzichten. Dit zal in ieder geval gebeuren bij de go/no-go momenten. Door de aanbesteding van de Proof of Concept zal ook een beter beeld ontstaan van de prijzen, omdat deze onder concurrentie tot stand komen. Daarmee krijgen we een steeds betrouwbaarder beeld over de kosten en 5% streefnorm. In de exploitatiekosten zijn de jaarlijkse systeem- en inningskosten opgenomen. De vervangingsinvesteringen vallen hier niet onder. Ik zal de definitie van de 5% streefnorm de komende periode nader aanscherpen.

Vraag 14

Als de effecten van de kilometerprijs groter zijn dan gedacht, wordt er dan extra geïnvesteerd in het OV en minder in wegen? (PvdA)

De verwachte effecten van de kilometerprijs zijn uitgebreid onderzocht. Omdat de praktijk anders kan uitpakken dan de theorie wordt gedurende de invoering de "vinger aan de pols" gehouden. Dit geldt ook voor wat betreft de bereikbaarheidseffecten. In de mobiliteitsaanpak waar momenteel aan wordt gewerkt, wordt rekening gehouden met de effecten van de kilometerprijs.

Vraag 15

Kan de Kamer bij iedere voortgangsrapportage een accountantsverklaring krijgen en niet slechts een keer per jaar? (PvdA/CU)

De voorkeur is om aan te sluiten bij de werkwijze van andere grote projecten van Verkeer en Waterstaat. Dit betekent dat eenmaal per jaar een accountantsrapport wordt opgesteld bij de voortgangsrapportage. Gezien het feit dat er een auditprogramma wordt opgesteld en uitgevoerd onder toezicht van het Auditcomité waarin de DAD vertegenwoordigd is, is het wenselijk te voorkomen dat de controledruk te groot wordt. Over de belangrijkste bevindingen uit audits zal overigens in alle voortgangsrapportages worden gerapporteerd. Naast de hierboven genoemde accountantsverklaring vinden er ook internationale audits en gateway reviews plaats, daar heb ik u gisteren al over geïnformeerd. Twee accountantsverklaringen per jaar leiden tot extra veel tijdsinspanning van mensen die juist voor de voortgang moeten zorgen.

Vraag 16

Hoe worden de voortgangsrapportages precies bepaald en hoe kan de Kamer daar meer invloed op krijgen? (D66)

Conform de regeling grote projecten wordt u halfjaarlijks geïnformeerd. Dit betekent dat u twee keer per jaar een voortgangsrapportage krijgt. In de regeling grote projecten staan uitgebreid de aanwijzingen voor de voortgangsrapportage (artikel 12). In het kort komt het erop neer dat de wijzigingen in het project tov de basisrapportage worden gerapporteerd. Elke voortgangsrapportage kan door de Kamer worden geagendeerd.

Vraag 17

Zijn de 60.000 voertuigen die betrokken zijn bij de mobiliteitsprojecten en de Proof of Concept de leaseauto's die aangegeven hebben geïnteresseerd te zijn om deel te nemen aan dergelijke proeven? (PvdA)

De 60.000 voertuigen die bij de Proof of Concept betrokken zullen zijn, vormen een representatieve afspiegeling van de uiteindelijke gebruikers van het systeem. Deze groep omvat dus leaserijders, maar zal ook andere groepen van deelnemers kennen. Elk aanbod van partijen om als toekomstige deelnemers een bijdrage aan de Proof of Concept te leveren wordt gewaardeerd en zal serieus worden overwogen, dus ook het aanbod van de leasebedrijven.

Het is nog niet mogelijk om te zeggen of bij de mobiliteitsprojecten dezelfde 60.000 voertuigen betrokken zijn. Of er een rol is weggelegd voor de leasemaatschappijen hangt af van de regionale invulling van de mobiliteitsprojecten. Deze moeten nog starten.

Vraag 18

Maakt u onderscheid tussen bestelauto's van particulieren en die van ondernemers? (PvdA)

Ja. In de Wet kilometerprijs komen, net als in de huidige vaste belastingen, voor bestelauto's van particulieren en die van ondernemers aparte tarieven.

Vraag 19

Wie betaalt de vervangingskosten van de registratievoorziening? Vallen de vervangingskosten onder de jaarlijkse systeem- en inningskosten? (SP)

In de exploitatiekosten zijn de jaarlijkse systeem- en inningskosten opgenomen. De vervangingsinvesteringen vallen hier niet onder. Ook in ramingen uit de kostenmonitor is dit niet het geval. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de vervangingskosten van de registratievoorziening ten laste komen van de kentekenhouder en/of de dienstverleners. Het is echter de verwachting dat een registratievoorziening in de toekomst, na de introductie van de kilometerprijs, tot de standaarduitrusting van motorvoertuigen gaat behoren.

Vraag 20

Zit de minister nog voldoende op schema met betrekking tot de invoering? (D66)

Tot nu toe alle mijlpalen vanaf de brief van 30 november 2007 gehaald. Verder verwijs ik naar mijn eerdere antwoord op vraag 48 van de schriftelijke vragen die ik op vrijdag 30 juni j.l. heb verstuurd. Hier geef ik het volgende antwoord:

In de brief van 30 november 2007 aan de Kamer is 2011 als streefdatum van invoering kilometerprijs genoemd waarbij is aangegeven dat dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritieke pad dat uitkomt op 2012.

Uit de planning blijkt dat dit alleen mogelijk is als alles meezit en zich geen tegenvallers voordoen (de deterministische planning). Op basis van de risico-inventarisatie en de tot nu benoemde beheersmaatregelen is de waarschijnlijkheid van de planning weergegeven in de basisrapportage. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de omvang en aard is van de spanning tussen streefdatum en de meest waarschijnlijke datum.

In voortgangsrapportage en actualisatie van de basisrapportage zal de waarschijnlijkheid van de planning en de bijbehorende bandbreedte gerapporteerd worden en eventuele wijzigingen worden toegelicht.

Vraag 21

Wordt in de begroting 2009 een helder beeld gegeven van de financiële gevolgen ABvM? (D66)

Ja, in de begroting van 2009 geef ik helder beeld van de financiële consequenties met de daarbij behorende financiële inpassing.

Vraag 22

Kunnen verschillende scenario's voor tarieven en voor verschillende routes en dergelijke worden geschetst? (D66)

Bij de behandeling van het wetsvoorstel begin 2009, wanneer ook meer duidelijkheid komt rondom de tarieven en het spitstarief en kunnen de verschillende afwegingen worden toegelicht.

Vraag 23

Kan de minister inzicht geven in de risico's en de kans dat deze zich voordoen? (D66)

Zoals ik tijdens de schriftelijke vragen ronde heb aangegeven zijn in de basisrapportage de belangrijkste risico's die bij de uitwerkingsfase kunnen optreden opgenomen. Voor deze risico's zoals die nu zijn opgenomen in de basisrapportage is een kwalitatieve inschatting voor de kans van optreden en mogelijke consequenties gemaakt. Deze risico's zijn naar aanleiding van de nieuwe inzichten verder uitgewerkt en opgenomen in het partieel uitvoeringsbesluit/ implementatieplan. In de voortgangsrapportage zal ik een nadere specificatie van de risico's opnemen.

Vraag 24

Wie controleert de veiligheid van de databank? Wat zijn de verschillende opties van de minister? Hoe gaat u daar regie op voeren? (D66)

Om een werkend systeem te krijgen heeft de overheid niet de beschikking nodig over gedetailleerde verplaatsingsgegevens. Deze privacy gevoelige gegevens blijven ter beschikking van de kentekenhouder. Het is echter wel denkbaar dat een kentekenhouder straks uit vrije wil zijn gegevens aan een private dienstverlener afstaat in verband met aanvullende diensten die hij afneemt. Met het College Bescherming Persoongegevens vinden gesprekken plaats over de keuzes die invloed hebben op de privacy. De wijze waarop de privacy van de kentekenhouder wordt geborgd komt terug in het wetsvoorstel, in de memorie van toelichting zal hier in detail aandacht aan worden besteed.

Vraag 25

Deelt de Minister het standpunt van diverse partijen dat een open markt wenselijk is? (D66)

Dit kabinet kiest voor een open markt, waarbij zowel dienstverleners als producenten van voertuigapparatuur, op basis van certificering, vrijelijk kunnen toetreden tot de markt. De

certificeringeisen voor de voertuigapparatuur beschrijven de functionaliteit waar deze apparatuur minimaal aan dient te voldoen. Het is vervolgens aan marktpartijen om invulling te geven aan de wijze waarop deze eisen ingevuld gaan worden en welke aanvullende functionaliteit aan de voertuigapparatuur zal worden toegevoegd (bijvoorbeeld ten behoeve van Value Added Services). Naar de verwachting van het kabinet zal dit resulteren in een diversiteit van gecertificeerde voertuigapparatuur.

Vraag 26

De afschaffing van de BPM gaat gepaard met de groei van het wagenpark. Onderschrijft u dat met deze auto's ook zeker wordt gereden en dat dit effect nu onvoldoende is meegenomen? (GL)

Uit de onderzoeken blijkt dat de kilometerprijs invloed heeft op de omvang van het wagenpark. De afbouw van de vaste autobelastingen neemt een drempel weg om een auto te bezitten. De planbureaus (2008) schatten dat de omvang van het wagenpark door de invoering van de kilometerprijs jaarlijks toeneemt, tot 10 à 15 jaar na de introductie van de kilometerprijs. Deze toename van het wagenpark zorgt voor een lichte toename van het autogebruik (2 à 3 % in 2020). De kilometerprijs zelf zorgt echter voor een afname van het autogebruik. Dit volume-effect is groter dan het wagenparkeffect waardoor de kilometerprijs per saldo zorgt voor een afname van het autogebruik met ongeveer 15-16%.

Het wegverkeer is een uiterst complex systeem dat zich maar moeilijk laat modelleren, hierdoor zijn de schattingen van de effecten omgeven door onzekerheidsmarges. Tijdens de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 5 februari 2008 is het Centraal Planbureau (CPB) ingegaan op deze onzekerheden¹. Op basis van de wetenschappelijke analyses naar de effecten van variabele autolasten en de evaluaties van de stedelijke heffingen in Londen, Stockholm, Singapore en Oslo komt het CPB tot de conclusie dat de geraamde effecten plausibel zijn.

¹ CPB Notitie. Economische analyses van Anders Betalen voor Mobiliteit. CPB, 13 februari 2008.