



Mobiliteit

Voortgangsrapportage I

Anders Betalen voor Mobiliteit

Verslagperiode 1 december 2007 - 30 juni 2008

16 oktober 2008



Mobiliteit

Voortgangsrapportage I

Anders Betalen voor

Mobiliteit

Verslagperiode 1 december 2007 - 30 juni 2008

16 oktober 2008

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Uitgevoerd door: Anders Betalen voor Mobiliteit

Datum: 16 oktober 2008

Inhoudsopgave

.....

1. INLEIDING.....	5
1.1 EERSTE VOORTGANGSRAPPORTAGE.....	5
1.2 SAMENVATTING.....	5
1.3 KABINETSBSLUIT ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT 30 NOVEMBER 2007	6
2. VOORTGANG PER ONDERDEEL	8
2.1 WETGEVING EN FISCALITEIT/STELSELHERZIENING.....	8
2.2 ORGANISATIEMODEL EN TECHNIEK.....	8
2.3 MOBILITEITSPROJECTEN.....	10
2.4 VERSNELLINGSPRIJS EN TOL	10
3. OMGEVING	11
3.1 INTERNATIONAAL.....	11
3.2 BESTUURLIJK.....	11
3.3 MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES	11
3.4 MARKTPARTIJEN.....	12
4. PROJECTBEHEERSING	13
4.1 SCOPE.....	13
4.2 EFFECTEN.....	14
4.3 PLANNING.....	14
4.4 FINANCIËN.....	19
4.5 PERSONELE BEZETTING	23
4.6 RISICO'S.....	23
4.7 KWALITEIT	26
4.8 INFORMATIE.....	27
LIJST VAN DOCUMENTEN.....	28
LIJST MET AFKORTINGEN	29
BIJLAGE A SAMENSTELLING MAATSCHAPPELIJKE OVERLEGGEN.....	30
BIJLAGE B PRODUCTSCOPES KILOMETERPRIJS.....	32
BIJLAGE C UITGANGSPUNTEN RAMING.....	35

1. INLEIDING

1.1 Eerste Voortgangsrapportage

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is op 30 mei 2006 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat conform de Regeling Grote projecten de Minister van Verkeer en Waterstaat halfjaarlijks rapporteert over de voortgang. Referentiesituatie voor de voortgang is de Basisrapportage Uitwerkingsfase ABvM met als peildatum 30 november 2007. Deze basisrapportage is gebaseerd op het kabinetsbesluit van 30 november 2007, waarbij de hoofdlijn voor de invoering van de kilometerprijs is vastgesteld. De basisrapportage is op 30 mei 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden, omdat gewacht is op de besluitvorming van het Fiscaal Plan.

Deze eerste voortgangsrapportage beschrijft de voortgang over de periode 1 december 2007 tot en met 30 juni 2008. Relevante ontwikkelingen in de maanden juli, augustus en september 2008 zijn opgenomen in de begeleidende brief bij deze rapportage.

1.2 Samenvatting

In de verslagperiode is het Kabinetsbesluit van 30 november 2007 verder uitgewerkt en vormgegeven. Op 30 mei 2008 heeft het Kabinet ingestemd met de fiscale aspecten van het nieuwe stelsel, waarbij is gekozen om de BPM, de MRB zonder drempelwaarde voor vracht en de belasting zware motorrijtuigen (BZM) in de periode tot en met 2018 volledig om te zetten naar de kilometerprijs.

Het voorontwerp van de Wet Kilometerprijs is opgesteld en ter consultatie en advies aan de adviesraden aangeboden.

Het organisatiemodel is verder uitgewerkt in een hoofdspoor en een garantiespoor als terugvaloptie. Het hoofdspoor gaat uit van een markt met meerdere gecertificeerde dienstverleners. Er wordt nog onderzocht in hoeverre deze gecertificeerde dienstverleners ook de taken inning en dwangvordering kunnen oppakken. De voorbereidingen voor de aanbesteding en de certificering zijn in gang gezet.

De mobiliteitsprojecten zijn gezamenlijk met betrokken partijen vormgegeven in een Visie over de Mobiliteitsprojecten. Hierin is onder andere de doelstelling opgenomen. Via de Taskforce Mobiliteitsmanagement worden de verschillende projecten in de betrokken regio's verder uitgewerkt.

Op nationaal niveau is het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) betrokken geweest bij het voorontwerp Wet Kilometerprijs en de Visie over de Mobiliteitsprojecten. Het NMB is tevens geïnformeerd over het Fiscaal Plan en het organisatiemodel.

De maatschappelijke organisaties zijn onder meer betrokken via de Brede Samenwerkingsgroep, de Klankbordgroep en de Procesgroep. In diverse bijeenkomsten zijn de verschillende aspecten van ABvM besproken. De marktpartijen zijn via het Platform Special Knowledge Group Anders Betalen voor Mobiliteit van Connekt bij het project betrokken.

Belangrijke scopewijziging ten opzichte van de Basisrapportage betreft de keuze voor het kilometerprijsstelsel. Deze wordt opgezet conform het gecombineerde model van Multiple Service Providers (MSP) én een Dedicated Back Office (DBO) met gecertificeerde voertuigapparatuur. Dit houdt in dat een DBO onder publieke verantwoordelijkheid zal worden ingericht en heffingsgegevens kan ontvangen van zowel gecertificeerde voertuigapparaten als van gecertificeerde private dienstverleners.

De fasering en beslismomenten van de masterplanning zijn ongewijzigd. Alle mijlpalen zijn gehaald met uitzondering van de adviesfase van de Wet Kilometerprijs. De adviesfase is twee maanden uitgesteld, om rekening te kunnen houden met ontwikkelingen rond het fiscaal plan en het Implementatieplan. Dit heeft geen gevolgen voor de fasering en beslismomenten in de masterplanning.

De onzekerheid van de kostenraming is substantieel minder geworden en ten opzichte van de Basisrapportage gedaald van € 5,8 miljard naar € 5,7 miljard. Op basis van de actuele ramingcijfers zijn de exploitatiekosten gedaald van 8,9% naar 7,8% van de opbrengst.

Het grootste deel van de investeringskosten is ingepast in de V&W begroting, voor eventuele extra benodigde investeringsmiddelen kan een beroep op het Fonds Economische Structuurversterking (FES) worden gedaan tot een maximum van € 0,9 miljard. Van de totale kosten is een deel ingepast in de periode 2014 t/m 2020. De exploitatiekosten worden tot de streefnorm van 5% van de opbrengsten verwerkt in het kilometertarief.

In de begroting 2010 zal worden bekeken in hoeverre de uitgaven naar voren in de tijd moeten worden gehaald. Dit is mede afhankelijk van het nog te nemen uitvoeringsbesluit.

Binnen het risicoprofiel is een aantal toprisiko's gedefinieerd. Belangrijkste risico blijft dat niet wordt voldaan aan de 5% streefnorm voor systeem en inningskosten, hoewel er op basis van de huidige ramingcijfers sprake is van een daling van 1,1%.

In de verslagperiode is een zogeheten Gateway Review uitgevoerd naar de vraag of het project ABvM klaar is voor de volgende fase. Het reviewteam vond dat dit niet het geval was, omdat er onvoldoende duidelijkheid was over het concept dat in de uitvoeringsfase moest worden getest. Ter verbetering heeft het reviewteam een advies uitgebracht. Op basis van eigen risicoanalyses waren al maatregelen genomen, maar voor een aantal onderwerpen was nog nadere uitwerking en/of onderbouwing noodzakelijk. Hiervoor is zorggedragen.

1.3 Kabinetbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit 30 november 2007

Op 30 november 2007 heeft het Kabinet het besluit genomen om een eerlijker systeem van betalen voor mobiliteit te introduceren, waarin automobilisten niet langer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik.

In deze paragraaf worden de meest relevante uitgangspunten uit dit Kabinetbesluit op een rijtje gezet.

Het Kabinet heeft ervoor gekozen om ineens door te stoten naar het "eindbeeld" zoals geadviseerd door het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Dat wil zeggen een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken, en een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliettechnieken.

In 2011 wordt gestart met het beprijzen van vrachtvervoer. Vanaf 2012 stapsgewijs gevolgd door het personenvervoer.

De gemaakte keuzes zijn gebaseerd op vier principes:

1. Eerlijkheid, omdat automobilisten gaan betalen naar rato van gebruik.
2. Draagvlak, omdat brede maatschappelijke steun onontbeerlijk is voor zo'n grote stelselwijziging.
3. Betaalbaarheid, omdat de exploitatiekosten niet uit de pan mogen rijzen.
4. Bereikbaarheid, omdat het instrument een bijdrage moet leveren aan een betere bereikbaarheid.

De uitwerking van dit Kabinetbesluit richt zich op drie pijlers:

1. Wetgeving
2. Vormgeving variabilisatie en fiscaliteit
3. Implementatiestrategie.

Uitgangspunten wetgeving

De MRB zonder drempelwaarde voor vracht en het Eurovignet worden in de periode volledig omgezet in de kilometerprijs. De afbouw van de BPM vindt naar rato plaats¹. Bij de omzetting en afbouw wordt rekening gehouden met de effecten op de rijksbegroting, het wagenpark en het milieu. De kilometerprijs is gedifferentieerd naar milieukeurmerken en is gebaseerd op voertuigkenmerken.

Er zullen kaders worden aangegeven voor tarifiering. De tarieven (basistarief en de differentiaties naar milieukeurmerken en naar tijd-plaats) en de tijdstippen waarop de tijd-plaatsdifferentiatie van toepassing is, worden landelijk vastgesteld. De locaties worden landelijk vastgesteld met betrokkenheid van de betreffende wegbeheerders en/of overheden.

Om een helder en eenduidig systeem te realiseren voor de weggebruiker wordt toegewerkt naar één inningswijze voor zowel de kilometerprijs, als voor tol en de versnellingsprijs. De tijd-plaatsdifferentiatie voor de kilometerprijs wordt niet toegepast op trajecten waar tol of een versnellingsprijs wordt geïnd. Wel is het basistarief van toepassing conform het uitgangspunt van het betalen naar gebruik op alle wegen.

De bescherming van privacy zal worden verankerd. Uitvoeringsregels zullen worden gemaakt ten aanzien van de karakteristieken van het systeem (systeemarchitectuur, techniek, organisatie), waaronder het functioneren van zowel het “kastje”, als de “backoffice”.

De kilometerprijs wordt vormgegeven als bestemmingsheffing. De inning heeft een publiekrechtelijke grondslag en onder publiekrechtelijke verantwoordelijkheid kan privaat worden uitbesteed. Er wordt in principe door alle kentekenhouders van motorvoertuigen betaald voor het rijden met het voertuig binnen de Nederlandse landsgrenzen op alle wegen.²

Vormgeving variabilisatie en fiscaliteit

In de benodigde wetgeving zal de gewenste vormgeving van de fiscaliteit en de variabilisatie van de bestaande vaste belastingen worden vastgelegd. Daarnaast zal de afbouw van de MRB, BZM en de BPM tijdig worden aangekondigd. Voor wat betreft de afbouw van de BPM wordt gewerkt aan een geleidelijke overgang.

Daarnaast zal worden gekeken naar de lastendruk voor vracht- en bestelvervoer gezien de internationale ontwikkelingen en de mogelijke effecten op de internationale concurrentiepositie.

Wat betreft de milieudifferentiaties wordt aangesloten op de differentiaties in de MRB en de BPM op het moment van omzetting. De totale belastingombouw zal meerdere jaren beslaan.

Implementatiestrategie

De implementatiestrategie bestaat uit twee sporen:

1. De voorbereiding van de uitrol van het systeem voor de kilometerprijs.
2. Projecten met de weggebruikers en de koppeling met mobiliteitsmanagement.

¹ Op 30 mei 2008 heeft het Kabinet besloten om ook de BPM volledig om te zetten naar de kilometerprijs.

² Het besluit om motorrijders uit te sluiten van de kilometerprijs is na het Kabinetbesluit van 30 november 2007 genomen.

2. VOORTGANG PER ONDERDEEL

2.1 Wetgeving en fiscaliteit/stelselherziening

Zoals toegelicht in de basisrapportage doorloopt de wetgeving de volgende drie fasen:

- o Onderzoeks- en ontwerpfase
- o Adviesfase
- o Kamerbehandeling

Eind 2007 is de onderzoeksfase voor de wetgeving grotendeels afgerond en zijn de resultaten gedeeld met de Tweede Kamer. Op 30 november 2007 heeft het Kabinet besluiten genomen over de uitgangspunten voor de wetgeving (Kamerstuk 31 305, nr. 1). Na aanvullend onderzoek door de planbureaus³ heeft het kabinet op 30 mei 2008 ingestemd met het fiscale aspecten van het nieuwe stelsel⁴. De BPM, de MRB zonder drempelwaarde voor vracht en de belasting zware motorrijtuigen (BZM) worden volledig omgezet in de kilometerprijs. Via fiscale wetgeving wordt voorzien in een stapsgewijze omzetting van de hele BPM in de kilometerprijs tot aan 2018. Deze gefaseerde afbouw is in 2008 van start gegaan. Gedurende het proces richting volledige afbouw en de daaraan gekoppelde ingroei van het wagenpark in het systeem van de kilometerprijs zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. Het gaat daarmee met name om effecten op het maatschappelijk draagvlak, aankoopgedrag met eventueel daaraan gekoppelde milieueffecten, welvaartseffecten en de effecten op de overheidsfinanciën.

Medio juni 2008 is de ontwerpfase van de wetgeving afgerond en in juli is gestart met de adviesfase. Het ambtelijk voorontwerp van de Wet Kilometerprijs, inclusief een memorie van toelichting, is ter consultatie en advies aan de adviesraden aangeboden. De adviezen worden meegenomen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting dat in het najaar van 2008 wordt aangeboden aan de Raad van State. Parallel hieraan start de Europese notificatie.

2.2 Organisatiemodel en techniek

Het Kabinet heeft op 30 november 2007 aangekondigd om de gemaakte keuze ten aanzien van de organisatie en de eisen voor apparatuur, de backoffice, handhaving en privacy verder uit te werken. Hieronder volgt een beknopte opsomming van de voortgang op genoemde onderdelen. Meer informatie is te vinden in het Partieel Uitvoeringsbesluit (Kamerstuk 31 305, nr. 52) en bijbehorend Implementatieplan.

2.2.1. Marktmodel

In de verslagperiode is aanvullend onderzoek gedaan naar de sterke en zwakke punten van de verschillende organisatiemodellen in de vorm van een actualisatie van de Public Private Comparator. Aan dit onderzoek is een vierde organisatiemodel toegevoegd waarin de twee

³ Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij Kamerstuk, 31305, nr. 30.

⁴ Brief van de Staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008. Kamerstuk, 31 305, nr. 35.

voorkeursmodellen zijn gecombineerd tot één model. Dit model is gebaseerd op Multiple Service Providers én een dedicated back-office.

In het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit (Kamerstuk 31305, nr. 52) heeft het kabinet op 27 juni 2008 het organisatiemodel op hoofdlijnen vastgesteld. Het gekozen organisatiemodel omvat een hoofdspoor waarin een open markt ontstaat met meerdere aanbieders. Naast dit hoofdspoor is een garantiespoor onder publieke regie dat in omvang afhankelijk is van de mate waarin de private markt tot stand komt.

De taken die samenhangen met het garantiespoor zullen in omvang afnemen, zodra de markt deze taken voldoende aanbiedt. Ook in het hoofdspoor zijn er echter taken die publiek worden uitgevoerd, zoals het vaststellen van de tarieven en de handhaving. Een volledig beeld van de publieke uitvoeringsorganisatie, inclusief de wijze waarop de ministeriele verantwoordelijkheden in het kader van de kilometerprijs worden geborgd, wordt verwacht 1^e helft van 2009.

2.2.2. Kilometerprijsstelsel

In het Partieel Uitvoeringsbesluit is aangegeven dat de eisen die aan het stelsel worden gesteld voor hoofd- en garantiespoor hetzelfde moeten zijn. De betrouwbaarheid moet hoog en voor elke gebruiker hetzelfde zijn. Voor de gebruiker is het van groot belang dat hij inzicht heeft in de geldende tarieven en in zijn verbruik, met minimale administratieve lasten. Het stelsel moet in staat zijn om vrijwel alle gereden kilometers daadwerkelijk te registreren.

Onder andere via dialoog- en consultatieprocedures (aanbesteding en certificeringsuitwerking) en via het testprogramma worden de eisen nader gedefinieerd en aangescherpt. Zoveel mogelijk eisen worden functioneel gespecificeerd. Voor bepaalde onderdelen van het stelsel wordt bewust hiervan afgeweken, vanwege privacy, beveiliging en handhaving en fraudebestendigheid.

De combinatie van het te kiezen marktmodel en de start met vracht in 2011 leiden tot een start van de aanbestedingsprocedure voor de eerste tijdskritische onderdelen van het garantiespoor. Start van de uitwerking van het certificeringsproces van zowel de private dienstverleners als de registratievoorzieningen is voorzien parallel en in afstemming met deze procedure.

De aanbestedingsprocedure van de tijdskritische onderdelen loopt parallel aan het wetgevingstraject.

De aanbesteding is gericht op de eindsituatie. Omwille van de planning, alsook de beheersbaarheid van de omvang van de aanbesteding, wordt eerst begonnen met de aanbesteding van vijf (tijds-) kritische percelen: Het gaat om de onderdelen van het kilometerprijsstelsel die het hart vormen van de kilometerregistratie, aangifte-, handhaving- en verwerkingsprocessen, waarbij de cruciale interfaces gemoeid zijn. Nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met het wetsvoorstel Kilometerprijs zullen de overige (meer secundaire) delen van de kilometerprijs die onder publieke regie worden uitgevoerd worden aanbesteed. Een voorbeeld daarvan betreft de portalen waaraan handhavingsapparatuur wordt opgehangen. Binnen de tijdskritische percelen zullen marktpartijen worden geselecteerd om systeemonderdelen in het geheel te realiseren. Binnen de aanbesteding wordt gewerkt met contracten die zo zijn ingericht dat afstemming mogelijk blijft met de financiële ruimte en de besluitvorming door de Kamer.

De vijf (tijds-)kritische percelen betreffen:

- Perceel 1 De ontwikkeling en inrichting van de dedicated backoffice*
- Perceel 2 De ontwikkeling en productie van de OBE*
- Perceel 3 Handhaving*
- Perceel 4 Trusted Element (TE)*

2.3 Mobiliteitsprojecten

Naar aanleiding van het Kabinetsbesluit van 30 november 2007 is in de verslagperiode een conceptvisie over Mobiliteitsprojecten opgesteld. Deze is voorgelegd aan marktpartijen, (regionale) overheden op ambtelijk niveau, werkgevers en de Brede Samenwerkingsgroep. Deze consultatieronde heeft geleid tot een aantal aanscherpingen in de voorgestelde visie, maar ook tot een aantal vragen en verschillende meningen over de aanpak zoals bijvoorbeeld de link tussen de mobiliteitsprojecten, de kilometerprijs en de rol van de regionale overheden. Hieruit is een gezamenlijke visie over Mobiliteitsprojecten voortgekomen.

De doelstellingen van de mobiliteitsprojecten zijn:

- Bijdragen aan de filereductie rondom een aantal grote steden.
- Inzicht genereren in gedrag en bewustwording mobiliteitskeuze door onder andere prijsprikkels te introduceren.
- Stimulering van diensten voor het verbeteren van de bereikbaarheid.
- Private partijen de gelegenheid bieden om voor hun relevante (satellietgebonden) techniek te testen en daarmee stimulering van een markt met zogenaamde Multiple Service Providers (MSP).

De projecten worden integraal van opzet met uiteenlopende maatregelen zoals het creëren van prijsprikkels, telewerken, afspraken over sociaal rooster, collectief vervoer/OV, reisinformatie etc. De projecten worden per regio georganiseerd en zullen aansluiten bij het proces van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Op basis van de regionale convenanten worden tussen V&W en regionale overheden voor de mobiliteitsprojecten ABvM zogenaamde uitvoeringsconvenanten afgesloten. In de uitvoeringsconvenanten worden afspraken gemaakt over de financiële bijdrage die de regio's voor deze mobiliteitsprojecten van V&W ontvangen. Zoals in de basisrapportage is gemeld heeft Verkeer en Waterstaat € 100 mln gereserveerd voor de uitvoering van de mobiliteitsprojecten. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 1 juli 2008 (Kamerstuk, 31305, nr. 53).

2.4 Versnellingsprijs en tol

Ten aanzien van de versnellingsprojecten is één wijziging te melden. Conform het MIRT-voorjaarsoverleg 2008 en de brief daarover aan de Tweede Kamer (Kamerstuk, 31200A, nr. 85) maken de mogelijkheden voor de toepassing van de versnellingsprijs bij de A2 Maasbracht Geleen geen onderdeel meer uit van de advisering omtrent tol en versnellingsprijsprojecten, omdat voor een goedkopere benuttingsmaatregel is gekozen. Deze oplossing biedt sneller, langer en meer soelaas voor het verkeersprobleem op de A2 en voorfinanciering is niet meer nodig.

3. OMGEVING

3.1 Internationaal

ABvM houdt de vinger aan de pols van de internationale ontwikkelingen op het gebied van beprijzing, met name binnen de Europese Unie. Met Frankrijk, Vlaanderen, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en in BeNeLux-verband onderhoudt ABvM nauwere betrekkingen. Deze bestaan vooral uit informatie-uitwisseling over de inrichting van het systeem (functionele eisen en het organisatiemodel), de wijze van aanbesteding, onderzoeksresultaten, ontwikkelingen in EU-verband en de vormgeving van het secundair systeem voor vracht. Deze informatie-uitwisseling blijkt in de praktijk te leiden tot voortschrijdend inzicht bij beide partijen.

De voorstellen van de Europese Commissie in het eurovignetdossier zijn onder meer getoetst op consequenties voor ABvM.

Nederland is actief betrokken bij de uitwerking van de richtlijn interoperabiliteit (EETS) in het Comité Télépéage. Ontwikkelingen in Brussel worden teruggekoppeld naar het project en Nederlandse wensen worden in het Comité ingebracht.

3.2 Bestuurlijk

In de verslagperiode is een aantal onderwerpen rond Anders Betalen voor Mobiliteit aan de orde geweest in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB).

Op 16 juni is in een extra NMB met de NMB-leden gesproken over Anders Betalen voor Mobiliteit in den brede. De NMB leden zijn betrokken bij de totstandkoming van het voorontwerp Wet Kilometerprijs en de brief inzake de mobiliteitsprojecten (Kamerstukken 31305, nr. 53).

Aandachtspunten vanuit de overheden liggen voornamelijk rondom de invulling van de spitsheffing en de effecten van de kilometerprijs op het openbaar vervoer.

Daarnaast is het NMB betrokken bij de voorbereiding van de V&W reactie op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat: van wegbeheer naar netwerkbeheer. Met de reactie is gewacht op de rapporten van de Commissies Elverding en Ruding. De reactie is in september 2008 naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken 31305, nr. 71).

3.3 Maatschappelijke organisaties

De maatschappelijke organisaties spelen een grote rol in het proces en de besluitvorming rondom het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Het behoud van maatschappelijk draagvlak en het benutten van de kennis en inzichten van de verschillende (belangen)partijen is noodzakelijk in alle fasen van het project. In bijlage A staat een overzicht van de partijen die zijn vertegenwoordigd op verschillende niveaus in de Brede Samenwerkinggroep, de Klankbordgroep en de Procesgroep.

3.3.1. Brede Samenwerkingsgroep

De Brede Samenwerkingsgroep komt doorgaans eens per maand bij elkaar om bij te praten en afhankelijk van de onderwerpen die spelen in de besluitvorming, dieper in te gaan op de voorliggende keuzes en gevolgen voor de maatschappij en verschillende belangen.

3.3.2. Klankbordgroep

De klankbordgroep komt adhoc bij elkaar, afhankelijk van de actuele onderwerpen die spelen in de besluitvorming. De Klankbordgroep heeft als voornaamste doel dat diverse maatschappelijke belangenorganisaties en de koepels van de decentrale besturen hun belangen kunnen inbrengen en de minister kunnen adviseren hoe hiermee om te gaan. De agenda wordt bepaald door actuele (besluitvorming)punten zoals onderwerpen die naar de Tweede Kamer gaan, punten die de Klankbordgroep of die het project ABvM zelf willen bespreken. In de periode van 30 november 2007 tot de zomer 2008 is de groep verschillende malen bijeengekomen. De volgende onderwerpen zijn onder andere punt van agenda geweest de wet, de afweging rondom het BPM, het marktmodel, de basisrapportage, het Implementatieplan en de mobiliteitsprojecten.

3.3.3. Procesgroep

De Procesgroep komt op eigen verzoek adhoc bij elkaar afhankelijk van de actuele onderwerpen in het besluitvormingsproces. De Procesgroep speelt een belangrijke rol in de besluitvorming en adviseert de minister over de draagvlakrisico's van besluiten en treedt waar nodig op als bruggenbouwer om het draagvlak te behouden en versterken. In de periode van 30 november 2007 tot de zomer 2008 is de Procesgroep verschillende malen met de minister bijeengekomen. De belangrijkste onderwerpen zijn veelal de stukken die naar de Tweede Kamer gaan. De volgende onderwerpen zijn evenals bij de Klankbordgroep onder andere punt van agenda geweest de wet, de afweging rondom het BPM, het marktmodel, de basisrapportage, het Implementatieplan en de mobiliteitsprojecten.

3.4 Marktpartijen

De marktpartijen worden betrokken bij het project via het Platform Special Knowledge Group ABvM. Dit Platform is op verzoek van de projectorganisatie ABvM opgericht door Connekt/ITS-Netherlands, de netwerkorganisatie op het gebied van Intelligent Transport Systems. Doel is om de visie en de kennis van het bedrijfsleven optimaal te betrekken en het level playing field in verband met de komende aanbesteding niet te verstoren.

Naast de onderwerpen die de markt betreffen in het project ABvM worden de marktpartijen ook betrokken bij de Mobiliteitsprojecten. In de periode van 30 november 2007 tot de zomer 2008 hebben verschillende (soorten) bijeenkomsten plaatsgevonden. Algemene bijeenkomsten bij Connekt worden benut om de marktpartijen te informeren over de voortgang van het project ABvM en voor het beantwoorden van vragen. Rondetafels met een vooraf door Connekt geselecteerd aantal marktpartijen worden benut om dieper in te gaan op onderwerpen als het organisatiemodel en discussie te voeren over de mogelijkheden en beperkingen van de markt en de overheid. In bijlage A is een overzicht opgenomen met bijeenkomsten en de onderwerpen die gepresenteerd of besproken zijn.

4. PROJECTBEHEERSING

4.1 Scope

Voor wat betreft de scope wordt hieronder nader ingegaan op de verschillen in uitgangspunten ten tijde van de Basisrapportage en de uitgangspunten ten tijde van het Partieel Uitvoeringsbesluit. Een integraal overzicht van de actuele productscopes is opgenomen in bijlage B.

Kilometerprijsstelsel

De verschillen ten opzichte van het programma van eisen zoals opgenomen in de Basisrapportage (Bijlage B, productscope beprijzingssysteem) zijn hieronder weergegeven:

1. Ten aanzien van buitenlands personenvervoer geldt dat uitgegaan wordt van *voorlopige vrijstelling voor buitenlands gekentekende personenauto's, bestelwagens en bussen*. De reden hiervoor is dat het juridisch niet mogelijk is om voor de bovenbedoelde motorrijtuigen een registratievoorziening te eisen. Momenteel worden de mogelijkheden van alternatieve systemen voor de deelname aan de kilometerprijs onderzocht (bijvoorbeeld het wegvignet). Zodra deelname via een dergelijk systeem mogelijk wordt, komt deze vrijstelling te vervallen. Buitenlandse vrachtwagens vallen niet onder deze vrijstelling en nemen direct deel aan de kilometerprijs. De kilometerprijs wordt ingericht als heffing voor elke geregistreerde kilometer binnen Nederland.
2. Motorfietsen zijn uitgezonderd van de kilometerprijs.
3. Vanwege de privacy zullen uitsluitend geaggregeerde data (data gecategoriseerd per tariefschema) worden verzonden naar de inningsinstantie. Uitsluitend na uitdrukkelijke toestemming van de gebruiker worden gedetailleerde gebruikersgegevens vrijgegeven. Op deze wijze wordt geborgd dat de inningsinstantie geen privacy gevoelige informatie heeft zonder de uitdrukkelijke instemming van gebruikers.
4. Het kilometerprijsstelsel wordt opgezet conform het gecombineerde model van MSP én DBO met gecertificeerde voertuigapparatuur. Dit houdt in dat een dedicated backoffice onder publieke verantwoordelijkheid zal worden ingericht. Deze dedicated backoffice kan heffingsgegevens (in de vorm van geaggregeerde verplaatsingsgegevens) ontvangen van zowel gecertificeerde voertuigapparaten (OBE's) als van gecertificeerde private dienstverleners.
5. Vanwege het beperken van mogelijkheden tot fraude zal de OBE een centraal uitgegeven "Trusted Element" bevatten. Dit Trusted Element draagt zorg voor de beveiliging van de datacommunicatie vanuit de OBE richting backoffice en handhavingapparatuur.
6. Voertuigen die uitgezonderd zijn van de kilometerprijs, zoals vastgelegd in het wetsvoorstel kilometerprijs, behoeven geen OBE te hebben.
7. Om buitenlands vrachtverkeer mee te kunnen nemen in het kilometerprijsstelsel, wordt er een secundair systeem gerealiseerd. Dit systeem berekent de kilometerprijs op basis van opgegeven gereden kilometers in Nederland.

Bij de inhoudelijke eisen voor wet en regelgeving zijn ten opzichte van de Basisrapportage (Bijlage B, productscope wetgeving) de volgende eisen vervallen:

In beginsel nemen ook niet-ingezetenen die in Nederland rijden met een personenauto met een buitenlands kenteken (voornamelijk toeristen) deel aan de kilometerprijs.

In afwijking van de NoMo deel I p. 24 waarin staat vermeld dat de provinciale opcenten niet worden aangetast, wordt in een later stadium besloten of de provinciale opcenten (die nu samen met de MRB worden geheven) worden omgezet.

Voor de MRB, inclusief de opcenten geldt dat die in stappen worden afgebouwd tot 100% tot nul in 2018.

Versnellingsprijs

Conform MIRT overleg 2008 en de brief daarover naar de Tweede Kamer maken de mogelijkheden voor de toepassing van de versnellingsprijs bij de A2 Maasbracht Geleen geen onderdeel meer uit van de advisering omtrent tol en versnellingsprijsprojecten.

Mobiliteitsprojecten

Met betrekking tot de scope van de mobiliteitsprojecten geldt dat deze verder is uitgewerkt en middels een brief aan de Kamer is gemeld.

4.2 Effecten

Gezien de fase waarin het project verkeert, zijn momenteel geen wijzigingen ten opzichte van de Basisrapportage te melden.

4.3 Planning

4.3.1. Voortgang

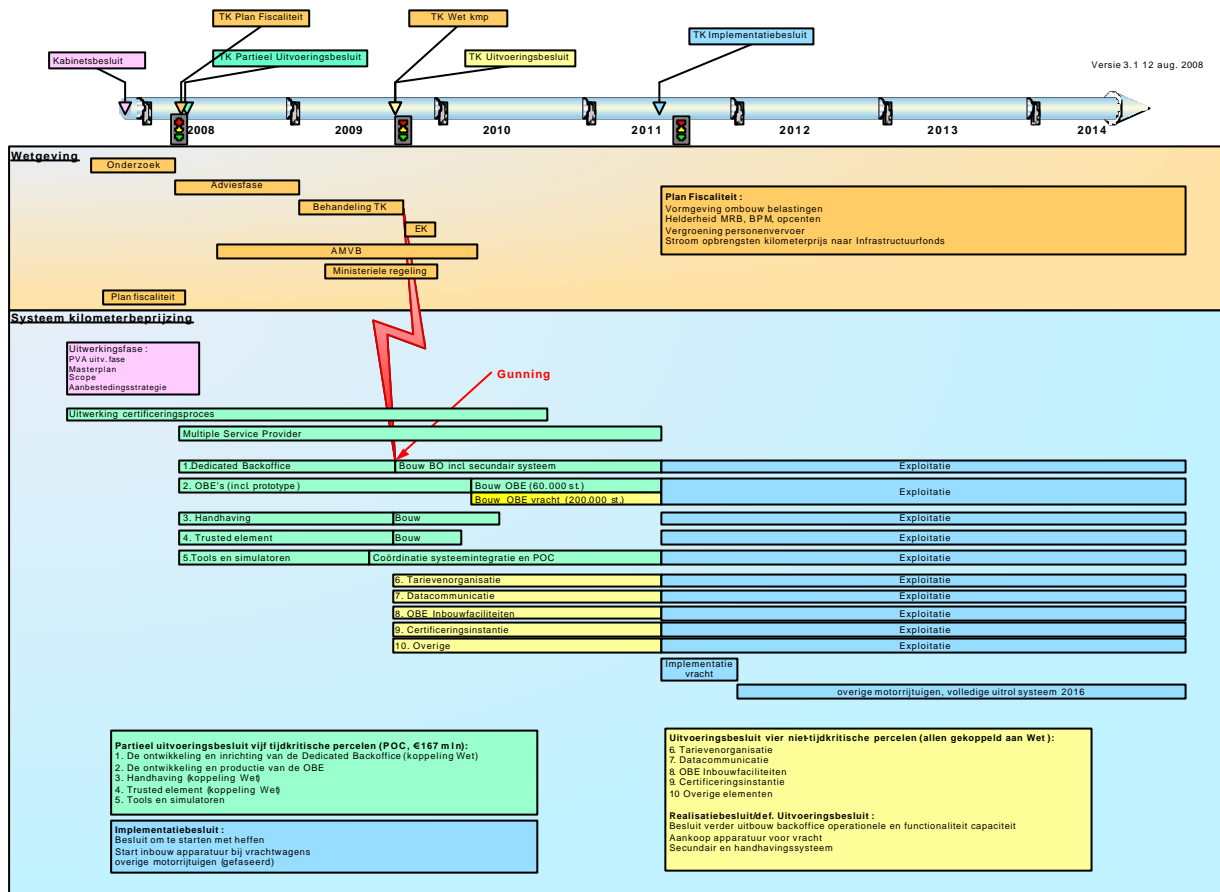
Het afgelopen halfjaar stonden de volgende mijlpalen ingepland.

- Het opstellen van het fiscaal plan en de goedkeuring hiervan in de Ministerraad en de Tweede Kamer.
- Concept wet kilometerprijs gereed en ter advisering aan de adviesraden.
- De basisrapportage ter goedkeuring aan de Tweede Kamer.
- Het Partieel Uitvoeringsbesluit en onderliggend Implementatieplan ter goedkeuring door de ministerraad en aangeboden aan de Tweede Kamer.

Deze mijlpalen zijn tijdig gehaald met uitzondering van de adviesfase van de Wet die twee maanden is vertraagd vanwege de ontwikkelingen rond het fiscaal plan en het Implementatieplan.

4.3.2. Masterplanning

De fasering en beslismomenten in de masterplanning zijn niet gewijzigd. Door voortschrijdend inzicht rond onder meer de aanbestedings- en teststrategie en verdere detaillering van de verschillende processen zijn de interne mijlpalen binnen de masterplanning wel in beweging geweest. Een schematisch overzicht van de huidige aanpak en fasering en planning is weergegeven in onderstaande figuur.



De belangrijkste afwijkingen in de masterplanning worden hieronder toegelicht.

- **Wetgevingstraject**

De start van het adviestraject is vertraagd vanwege ontwikkelingen rondom het Fiscaal Plan en het Partieel Uitvoeringsbesluit. Dit traject ligt niet op het kritieke pad en heeft vooralsnog geen invloed op de externe mijlpalen. De notificatie zal plaats vinden parallel aan de behandeling van het concept wet en memorie van toelichting door de Raad van State. Dit leidt niet tot een verhoogd risicoprofiel.

- **Uitvoeringstraject**

Het uitdetailleren van het certificeringstraject heeft geresulteerd in een langere doorlooptijd, vanwege afhankelijkheden met de ontwikkeling van een testomgeving, testresultaten en wetgeving. Dit traject ligt niet op het kritieke pad en heeft geen invloed op de externe mijlpalen.

De aanbesteding van de systeemonderdelen die nodig zijn voor de Grote Praktijkttest (GPT, voorheen aangeduid als de POC) zal middels een concurrentiegerichte dialoog plaatsvinden. In de aanbesteding van de OBE is een ontwikkel- en testtraject opgenomen. Deze dient om vroegtijdig inzicht te krijgen in de technische haalbaarheid en eventueel benodigde beheersmaatregelen. De aanbesteding van de OBE kent hierdoor een langere doorlooptijd.

Doordat een aantal testen reeds in het aanbestedingstraject alsook het ontwerp en bouwproces zijn opgenomen kan de GPT echter in minder tijd worden uitgevoerd. Daarnaast is een aantal fasen binnen de GPT parallel geschakeld. De externe mijlpalen

(start implementatie vracht, start implementatie overige voertuigen en implementatie gereed) zijn hierdoor per saldo een drietal weken naar achteren geschoven.

De bouw van de secundaire (beprijzing buitenlandse vracht) en handhavingssystemen start gelijktijd met de aanbesteding direct na goedkeuring van de wet Kilometerprijs door de TK.

In de oorspronkelijke planning zou na de goedkeuring van de wet door de TK eerst de aanbesteding worden gestart en voltooid en dan pas zou de bouw beginnen.

Deze wijziging in de planning is een gevolg van de keuze om onderdelen van de bouw eerder in een uitgebreider testproces mee te nemen.

De masterplanning die is opgenomen op pagina 17 geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen. Tevens is het proces van het ABvM-project op procesniveau weergegeven.

4.3.3. Kritieke pad

Het kritieke pad werd voorheen bepaald door de back office en de grootschalige praktijktest (GPT). In de vigerende planning wordt als gevolg van de aanpassingen in de planning het kritieke pad bepaald door het gehele OBE traject en GPT. De aanbesteding van de GPT onderdelen middels de concurrentiegerichte dialoog duurt zes maanden langer doordat testen die voorheen in de GPT uitgevoerd zouden worden nu zijn ingebed in de aanbesteding van de OBE. Hoewel het back office traject langer duurt dan voorheen, is deze daarmee op het niet-kritieke pad beland.

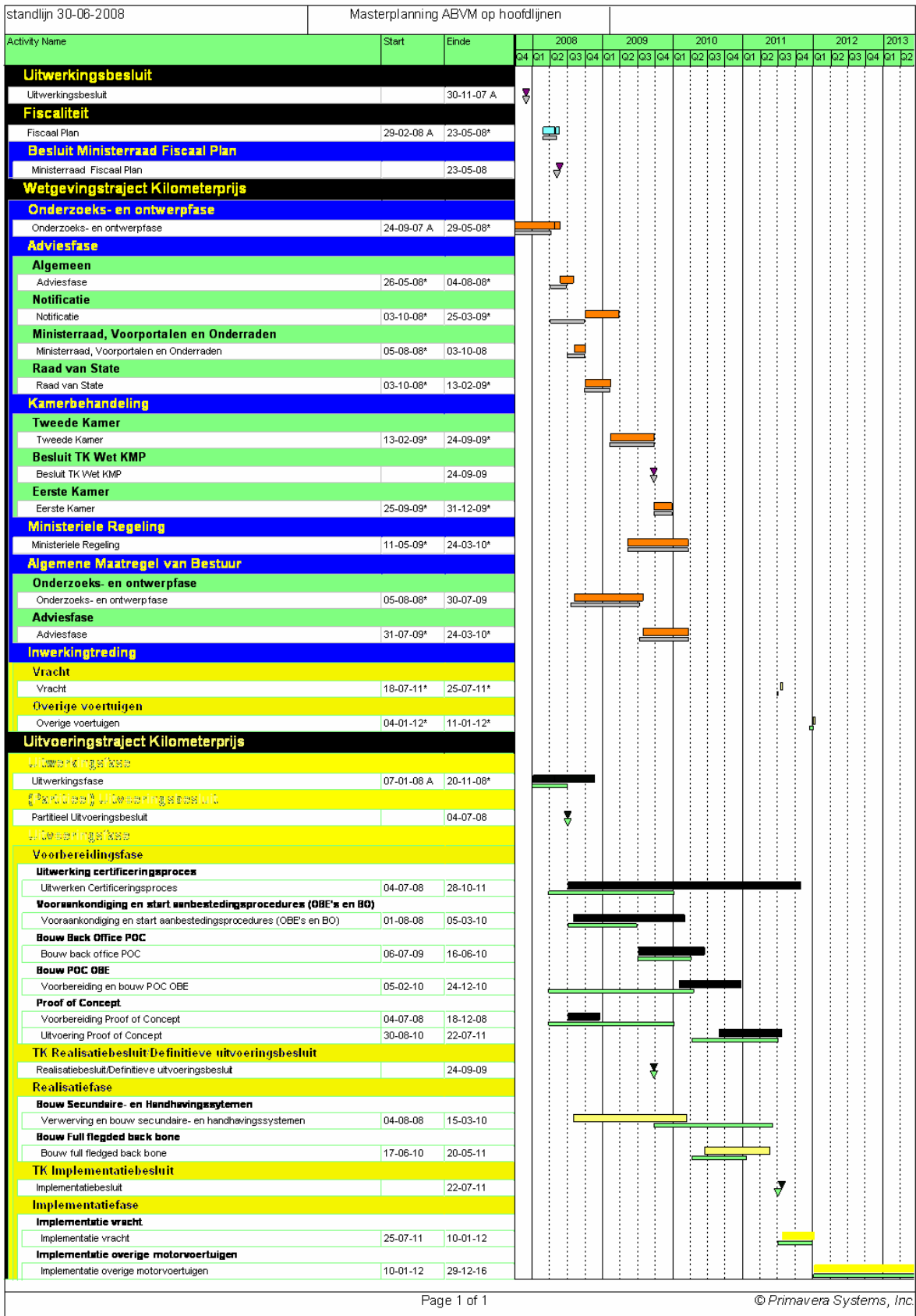
4.3.4. Opleverdatum en simulatie

In onderstaand overzicht zijn de uitkomsten weergegeven van de uitgevoerde simulaties waarbij de effecten van spreidingen (normale onzekerheden op de duur van activiteiten) en risico's (bijzondere gebeurtenissen/incidenten) zijn geanalyseerd. Op de activiteiten van de ABvM -planning zijn spreidingen aangebracht op de (deterministische) doorlooptijden. Aan de doorlooptijd wordt een minimale en maximale waarde toegekend, met als doel een simulatie uit te voeren binnen de aangegeven marges. Daarnaast is een inschatting gemaakt van het vertragingsrisico als gevolg van bijzondere gebeurtenissen. Dit leidt uiteindelijk tot een verdeling van mogelijke (eind)datums op een willekeurig gekozen activiteit/mijlpaal. Uit deze verdeling kan de mate van waarschijnlijkheid worden afgeleid voor de opleverdatum van een bepaalde activiteit/mijlpaal.

Hoewel de deterministische planning nauwelijks is verschoven, blijkt uit onderstaand tabel dat het risicoprofiel behoorlijk is toegenomen. Een groot aantal van de opgeschoven activiteiten loopt niet over het kritieke pad en heeft dus ook geen invloed op de startdatum van de implementatie van het vrachtvervoer. Om binnen de gestelde termijn de producten op te leveren is het noodzakelijk geweest de processen anders in te richten. Dit heeft geresulteerd in het verder parallel lopen van de aanbestedingen en detaillering van het certificeringstraject met als gevolg toename van het risicoprofiel.

Start implementatie vracht	(1)	(2)	
	Deterministisch	Probabilistisch	
		P15	P85
Basis Rapportage	Juli 2011	December 2011	December 2012
Inzicht Voortgangsrapportage	Juli 2011	Augustus 2012	Augustus 2013
Start implementatie overige voertuigen			
Basis Rapportage	Januari 2012	Augustus 2012	Augustus 2013
Inzicht Voortgangsrapportage	Januari 2012	April 2013	Maart 2014
Implementatie gereed			

Basis Rapportage	December 2016	Oktober 2015	November 2017
Inzicht Voortgangsrapportage	December 2016	Juni 2016	Juli 2018



4.4 Financiën

4.4.1. Kostenraming

In de Basisrapportage is de kostenraming gepresenteerd die hoort bij de scope van 30 november 2007. In het Partieel Uitvoeringsbesluit is deze kostenraming geupdate op basis van de uitwerking die heeft plaatsgevonden in de verslagperiode (zie voor de uitgangspunten van de kostenraming bijlage C). In de raming van zowel de Basisrapportage als het Partieel Uitvoeringsbesluit is geen rekening gehouden met (toekomstige) marktontwikkelingen (waaronder aanvullende diensten), marktwerking en scopewijzigingen.

Kostenraming t/m 2016 (in €mln, afgerond)	Basisrapportage	Voortgangsrapportage	verschil
Investeringskosten	3.350	3.590	240
Exploitatiekosten	2.450	2.090	-360
Totaal	5.800	5.680	-120
Waarvan onvoorzien	1.230	1.620	390
Aandeel onvoorzien	21%	28%	7%

In de Basisrapportage is uitgegaan van een raming van 5,8 miljard van de totale exploitatie- en investeringskosten tot en met 2016 (de implementatieperiode) met een geschatte variatiecoëfficiënt van ongeveer 35%. Voor het Partieel Uitvoeringsbesluit is deze raming geactualiseerd en komt de totale raming uit op €5,7 mrd van de totale exploitatie- en investeringskosten tot en met 2016 (de implementatieperiode) met een berekende variatiecoëfficiënt van 18%. Hiermee is de onzekerheid van de raming substantieel minder geworden.

De belangrijkste wijzigingen in de kostenraming ten opzichte van de Basisrapportage zijn:

- De motorfietsen en vrijgestelde groepen voertuigen nemen niet deel aan het kilometerprijsstelsel. In tegenstelling tot de raming behorende bij het Kabinetbesluit van 30 november 2007, zijn de kosten hierdoor met € 330 mln gedaald (exclusief € 50 mln onvoorzien). Het wegvallen van de motorfietsen werkt niet alleen door in de OBE's, maar in nagenoeg alle overige objecten. Immers, minder deelnemers betekent ook minder uitval, minder inbouw, minder facturen, minder vragen bij de helpdesk, minder datacommunicatie, e.d.
- De onvoorzien kosten in de raming van het Partieel Uitvoeringsbesluit zijn gestegen ten opzichte van de raming in de Basisrapportage met circa € 400 mln. Dit is enerzijds het gevolg een completer en beter uitgewerkt risicodossier dat nu beschikbaar is en anderzijds het gevolg van het feit dat in de raming voor het Partieel Uitvoeringsbesluit (in tegenstelling tot de basisrapportage) rekening wordt gehouden met de resultaten van de statistische doorrekening van de raming. Uit deze berekeningen blijkt dat de waarschijnlijkheidsverdeling een "scheef" verloop kent waarbij de kans op overschrijding van de raming groter is dan kans op onderschrijding. Dit risico is zoals gebruikelijk binnen ramingen van V&W-projecten verwerkt in de hoogte van de post onvoorzien.
- Wijzigingen in verschillende (relatief) kleinere posten waardoor de raming € 200 mln is gedaald. Zo is in tegenstelling tot de raming van de basisrapportage voor het Partieel Uitvoeringsbesluit ervan uitgegaan dat de ingroei in een jaar niet voor 100% op de exploitatiekosten drukt in dat zelfde jaar, maar als een gemiddelde (50%) wordt

meegenomen. Er zijn immers voertuigen die op 1 januari voor het eerst gaan deelnemen, maar ook die op 31 december van dat zelfde jaar gaan deelnemen.

4.4.2. 5% Streefnorm

In de Basisrapportage is als peiljaar voor de exploitatiekosten 2017 genomen. Gedurende de verslagperiode is de exploitatieraming doorgetrokken naar de jaren 2017 t/m 2020. De exploitatiekosten van het systeem zijn voor 2017 geraamd op € 680 mln. Door de groei van het wagenpark stijgt dat bedrag naar € 700 mln in 2020. In deze bedragen zijn, evenals in de Basisrapportage, de vervangingsinvesteringen niet meegenomen.⁵

Exploitatiekosten voor zichtjaar 2020 (in €mln op jaarbasis)	Basisrapportage	Voortgangsrapportage
Exploitatiekosten	800	700
Dekking door 5%	450	450
Dekkingspercentage	8,9%	7,8%

In 2020 wordt de opbrengst van de kilometerprijs geraamd op ca € 9 mrd. De exploitatiekosten bedragen daarmee op basis van de actuele ramingcijfers 7,8% van de opbrengst. De exploitatiekosten zijn daarmee gedaald ten opzichte van de Basisrapportage maar zijn nog wel hoger dan de streefnorm van 5%. De grote costdrivers binnen de exploitatiekosten zijn de kosten van de datacommunicatie en omvang van de te verzenden papieren facturen in relatie tot de elektronische facturen.

4.4.3. Inpassing van de projectkosten (t/m 2016)

Onderstaande tabel geeft de budgettaire inpassing op basis van het Partieel Uitvoeringsbesluit ten opzichte van de Basisrapportage. Door de actualisatie van de raming is per saldo het in te passen bedrag fractioneel gedaald en is er sprake van een (beperkte) verschuiving tussen investeringen en exploitatiekosten).

De opwaartse bijstelling van de investeringskosten betekent overigens niet dat deze kosten – indien deze raming de feitelijke investeringskosten blijken te zijn – niet langer volledig zijn ingepast. Voor eventuele extra investeringsmiddelen boven op de € 3,35 mrd geldt dat dekking dient te worden gevonden binnen de begroting van V&W en/of het Infrastructuurfonds volgens de gebruikelijke begrotingsregels.

budgettaire inpassing t/m 2016 (in €mln)	Basisrapportage		Voortgangsrapportage	
	Investering	Systeem- en inningskosten	Investering	Systeem- en inningskosten
Geraamde kosten	3.350	2.450	3.590	2.090
OBE's	2.825		2.820	
Overige kosten	525		770	
Financiële inpassing	3.350	PM	3.350	PM
V&W IF	2.350		2.350	
FES	100		100	
FES (OBE's)	900		900	
Opslag op tarief		PM	0	PM
Nog in te passen	0	2.450	240	2.090

⁵ Zie ook toelichting in de voetnoot bij paragraaf 4.4.4.

Op de V&W begroting is € 2,45 mrd ingepast voor de initiële investeringen tot aan de start van de implementatiefase (inclusief € 100 mln mobiliteitsprojecten) en voor de initiële aanschaf van voertuigapparatuur (de OBE's). Eventuele extra benodigde investeringsmiddelen worden tot een maximum van € 0,9 mrd technisch gedekt binnen het FES, zonder bijstelling van de nu beschikbare middelen voor investeringsprojecten.

In de periode tot en met 2013 zijn op jaarbasis op dit moment de volgende bedragen ingepast:

2009: € 140 mln

2010: € 175 mln

2011: € 220 mln

2012: € 150 mln

2013: € 210 mln.

Het resterende bedrag (€ 1.555 mln) is in de periode 2014 t/m 2020 ingepast.

In de begroting van het Infrastructuurfonds is aangegeven dat nog beoordeeld moet worden in hoeverre de uitgaven naar voren in de tijd moeten worden gehaald. De verwerking van deze uitkomst (mede naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit) zal in de volgende begrotingsvoorbereiding plaatsvinden.

Ter dekking van de exploitatiekosten (systeem- en inningskosten) gedurende implementatie tot en met 2016 is ook de 5% opslag op de kilometerprijs beschikbaar. De juiste hoogte van deze dekking is afhankelijk van de fasering van de uitrol en het juiste moment van de definitieve omzetting. De hoogte van deze beschikbare dekking is nog niet bekend. Hierover komt meer duidelijkheid bij de volgende begrotingsvoorbereiding.

4.4.4. Inpassing van de exploitatiekosten (vanaf 2017)

Uitgaande van een streefnorm voor de systeem- en inningskosten van 5% van de opbrengsten geldt dat de exploitatiekosten tot de streefnorm worden verwerkt in het kilometertarief. Gegeven de geraamde opbrengst van de kilometerprijs in 2020 ter grootte van € 9 mrd is er sprake van een financiële dekking van € 450 mln. Bij de passage over de 5% norm is reeds aangegeven dat de geraamde exploitatiekosten gedaald zijn ten opzichte van de vorige raming maar nog wel hoger zijn dan 5%. Zoals hiervoor al aangegeven zijn in de exploitatiekosten, evenals in de Basisrapportage, de vervangingsinvesteringen niet meegenomen⁶.

Budgettaire inpassing voor zichtjaar 2020 (in €mln op jaarbasis)	Basisrapportage		Voortgangsrapportage	
	systeem- en inningskosten	vervangings- investeringen	systeem- en inningskosten	vervangings- investeringen
Geraamde kosten	800	PM	700	PM
Financiële inpassing	450	PM	450	PM
Nog in te passen	350	PM	250	PM

De verwachting is dat vanaf eind 2009 meer zicht zal ontstaan met betrekking tot de 5%-eis omdat dan de inzichten uit de aanbesteding van de tijdkritische percelen beschikbaar zijn en de wetgeving in het parlement behandeld is, waarmee de eisen voor het kilometersysteem vaststaan. In de planning is een expliciet go-no-go moment voorzien in 2011 voor de verdere implementatie in de vorm van het implementatiebesluit.

⁶ De vervangingsinvesteringen na introductie van het systeem zijn nog niet geraamd, maar worden vooralsnog geschat op circa € 400 mln per jaar wanneer het systeem volledig is geïmplementeerd. Het betreft daarbij met name de kosten voor het tweede en volgende kastjes OBE (geschatte levensduur 7 jaar). Het uitgangspunt is dat de kosten van de vervanging van de OBE's ten laste komen van de kentekenhouders en/of de service providers.

4.4.5. Kosten Partieel Uitvoeringsbesluit

Zoals gemeld is in overleg met de Tweede Kamer is in het kader van het Partieel Uitvoeringsbesluit voor het realiseren van de testen in 2009 en 2010 een bedrag uitgetrokken van € 167 mln. Eerder is in de Basisrapportage een bedrag van € 150 mln geraamd. Het verschil wordt verklaard door de aangepaste toerekening van de post onvoorzien aan de investerings- en exploitatiekosten. De kosten voor de mobiliteitsprojecten en de kosten van de projectorganisatie maken hiervan geen onderdeel uit.

4.4.6. Financiële stand van zaken

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

Betalingen in	(x €1000)
2006	3.415
2007	7.468
2008 (tot 1 juli)	5.127
Totaal	16.009

De uitgaven zijn allen 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.

4.5 Personele bezetting

In de Basisrapportage is voor de projectorganisatie een capaciteitsprognose geraamd van 80 tot 125 fte per jaar. Deze raming gold voor de periode 2008 t/m 2016. Op basis van de vigerende inzichten welke verwoord zijn in het Partieel Uitvoeringsbesluit is ca. 160 fte per jaar geprognostiseerd. De stijging wordt vooral veroorzaakt door de menskracht die nodig is voor de aanbesteding van de verschillende percelen. De parallelle aanbesteding van de verschillende percelen levert een grote piek op in de bezetting gedurende de aanbestedingen.

4.6 Risico's

Op basis van de projectdefinitie en de scope is een inschatting gemaakt van de risico's. Waar mogelijk zijn deze tevens gekwantificeerd. Ten tijde van de Basisrapportage lag de focus met name op de endogene risico's. Bij het Partieel Uitvoeringsbesluit zijn ook de exogene risico's zoveel mogelijk bij het risicoprofiel betrokken. De belangrijkste wijzigingen in de top risico's ten opzichte van de Basisrapportage zijn op de volgende pagina opgenomen. Het gaat om de volgende risico's (in volgorde van grootte/belangrijkheid):

Belangrijkste risico's	Wijziging ten opzichte van Basisrapportage	Endogeen	Exogeen
Er kan niet worden voldaan aan de 5% streefnorm	?	x	
Systeemeisen blijven schuiven waardoor de scope nog niet kan worden vastgesteld	?		x
Transitiekosten kunnen eerlijkheidsprincipe aantasten	?		x
Afname gebruikersacceptatie/draagvlak	-		x
Technische complexiteit/te hoge systeemeisen	?	x	
Vertraging en/of meerkosten door wijzigingen achteraf	Nieuw ?		x
Geen of te weinig certificerende instanties	-	x	
Onvoldoende waarborgen ten aanzien van de privacy	?		x
Geen optimale marktwerking	?	x	

Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste risico's:

Er kan niet worden voldaan aan 5% streefnorm

Thans kan nog niet worden voldaan aan de 5%-streefnorm voor systeem en inningskosten. Het percentage systeem en inningskosten is mede afhankelijk van systeemeisen en keuzes, keuze van het marktmodel en toekomstige prijsontwikkelingen. Op basis van de geactualiseerde raming voor het Partieel Uitvoeringsbesluit is er een daling van het kostenniveau zichtbaar.

Systeemeisen blijven schuiven

Dit risico neemt toe in de tijd door de tijdsdruk (start implementatie in 2011) in combinatie met de scope die nog niet is vastgesteld. Door de parallelschakeling van kritieke paden in de planning is het nog mogelijk de oorspronkelijke mijlpalen te realiseren. De tijdsdruk voor het vaststellen van de scope blijft bestaan vanwege de geplande aanbesteding. Wensen en eisen van stakeholders worden zoveel mogelijk verwerkt binnen de randvoorwaarden van het project. Spoedige vaststelling van de scope is noodzakelijk om tijdig de aanbesteding te kunnen starten en om geen extra financiële en vertragingrisico's te introduceren. In de praktijk is die scope nog niet definitief vastgesteld zolang in ieder geval wet- en regelgeving nog niet definitief zijn.

Transitiekosten

Door de afbouw van de BPM ontstaat een welvaartherverdeling tussen burgers en in de tijd. Hierdoor zou de perceptie van het eerlijkheidsprincipe aangetast kunnen worden. Op basis van het kabinetsbesluit op 30 mei 2008 over de financiële inpassing is dit risico lager geprioriteerd (in de basisrapportage was deze ontwikkeling nog niet verwerkt in het risicoregister).

Technische complexiteit/ te hoge systeemeisen

De technische complexiteit van het systeem zou door betrokken partijen onderschat kunnen worden door het innovatieve karakter van de toe te passen technologie waar nog (te) weinig ervaring (op deze schaal) mee is opgedaan. Als gevolg van technische storingen zouden onderdelen van het systeem (tijdelijke) niet beschikbaar kunnen zijn. Daarnaast kan de GNSS

(satelliet) techniek gevoelig zijn voor verstoringen van buitenaf of manipulatie van het signaal anderszins.

De maatregelen die worden genomen zijn onder andere het beveiligen van de OBE door middel van een Trusted Element met systeem voor fraudedetectie door de OBE zelf en in een later stadium gerichte handhaving. Er is een reële kans dat als aanvullende maatregel een koppeling van de OBE aan de kilometerteller (odometer) noodzakelijk blijkt. De kosten hiervoor zijn ten behoeve van het Partieel Uitvoeringsbesluit geraamd en bedragen in het geval dat dit risico optreedt in de orde van €250 mln - €300 mln. Indien het risico zich voordoet leidt dit bovendien tot inkomstenderving doordat de OBE gereden kilometers van enkele, of grote groepen voertuigen, niet kan registreren. Dit heeft sterke imagoschade tot gevolg.

Vertraging en/of meerkosten door wijzigingen achteraf.

Om de geplande mijlpalen te kunnen realiseren is de planning geoptimaliseerd. Hierdoor is een aantal parallele paden geïntroduceerd waardoor echter weer nieuwe risico's worden geïntroduceerd.

De Grootchalige Praktijkttest loopt nu parallel met de Certificering.

Uit de Grootchalige Praktijkttest kan blijken dat de certificeringseisen bijgesteld dienen te worden. Om dit te voorkomen wordt gekozen voor een gefaseerde teststrategie waarbij zoveel mogelijk onderdelen op de eisen van de interfaces worden getest voor de Grootchalige praktijktest.

Er is een reële kans dat certificeringseisen te laat gereed zijn, waardoor het certificeringsproces, en daarmee de tijdigheid van OBE's en dienstverleners, in het geding komt. Dit kan uiteindelijk tot meerkosten en vertraging leiden.

Voorts loopt het aanbestedingstraject parallel met het wetgevingstraject.

Indien naar aanleiding van de behandeling van het wetsvoorstel wijzigingen moeten worden doorgevoerd zullen deze in de contracten met de geselecteerde partijen moeten worden verwerkt. Als beheersmaatregel worden in de aanbesteding de mogelijke wijzigingen opgenomen in het contract en worden deze zoveel mogelijk afgeprijsd nu er nog een onderhandelingspositie is.

Indien het risico zich voordoet is er een reële kans op meerkosten en vertraging.

Tenslotte wordt de tijd voor interdepartementale afstemming beperkt. Dit kan resulteren in een suboptimaal systeem waarin niet alle wensen en eisen van de stakeholders tot hun recht komen. Wijzigingen van het systeem kunnen leiden tot vertragingen en forse meerkosten.

Tijdige interdepartementale afstemming en tijdige consensus over de scope kunnen de gevolgen van dit risico mitigeren.

Onvoldoende waarborgen ten aanzien van de privacy.

Het systeem moet aan strenge privacyeisen voldoen om de privacy bestendigheid te garanderen.

Om hieraan te kunnen voldoen is in het Partieel Uitvoeringsbesluit vastgelegd dat in elk geval voor het garantiespoor gedetailleerde verplaatsingsgegevens niet doorgezonden worden aan de dedicated backoffice. Er is een kleine kans dat er alsnog aanvullende maatregelen getroffen moeten worden die wanneer het risico zich voordoet leiden tot significante meerkosten van circa €15 mln tot €25 mln en een vertraging tot maximaal 1 jaar.

Geen optimale marktwerking

Een open markt voor dienstverleners is geen waarborg voor tijdige en voldoende dienstverleners met voldoende capaciteit om de gegevensverwerking ten behoeve van de kilometerprijs te kunnen verzorgen.

Dit risico wordt beheerst door naast het vrije markt spoor voor dienstverleners ook uit te gaan van een garantiespoor waarin onder publieke regie een schaalbare infrastructuur wordt gerealiseerd.

De staat zal tevens een optie nemen voor OBE's voor de eerste uitrol voor personenwagens.

Voorts wordt er ingezet op de certificering van zowel dienstverleners als OBE's om meer zekerheid te creëren voor voldoende OBE's bij de uitrol van het systeem. Tenslotte zal de staat de OBE's

voor de Nederlandse vrachtwagens inkopen. Er is een kleine kans dat problemen bij private dienstverleners uiteindelijk tot uitrolproblemen zullen leiden zolang het garantiespoor gedekt is.

4.7 Kwaliteit

Binnen het project is een beheersmodel opgesteld dat door de Departementale Auditdienst is getoetst in het kader van de audit naar de Basisrapportage. De bevindingen zijn vastgelegd in het rapport van 26 juni 2008 (Kamerstuk 31305, nr. 51) dat aan de Kamer is toegezonden.

In de aanloop naar het Partieel Uitvoeringsbesluit voor het project Anders Betalen voor Mobiliteit (zoals vastgelegd in de brief aan de Kamer van 27 juni jl) is een zogeheten Gateway Review uitgevoerd. De conclusie van de Review luidde dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase, doordat er nog onvoldoende duidelijkheid was over het concept dat in de uitvoeringsfase zou moeten worden getekst. Het reviewteam adviseerde directe bijsturing op een aantal punten. Zo diende een besluit te worden genomen over het concept, voordat met de Grootchalige praktijktest (GPT, voorheen Proof of Concept genoemd) zou kunnen worden begonnen. In de opzet van de GPT diende daartoe een fasering te worden toegepast. Met het Partieel Uitvoeringsbesluit/Implementatieplan zijn het concept en de scope op hoofdlijnen kort daarna vastgelegd. Daarmee is een referentie vastgelegd op basis waarvan de stukken voor de aankondiging en verdere aanbesteding alsook certificering verder konden worden uitgewerkt/voorbereid.

Tevens adviseerde het reviewteam de interface tussen marktpartijen en publieke uitvoeringsorganisaties met prioriteit scherp te definiëren als essentieel onderdeel van het procesontwerp en de organisatiearchitectuur. Ik heb u inmiddels gemeld dat in de opzet van de testen expliciet rekening gehouden wordt met het "prototypen" van On Board Equipment ("de kastjes") tijdens de aanbestedingsprocedure.

Ten slotte heeft het reviewteam mij aangegeven dat het van belang is te zorgen voor een planning die zodanig realistisch is dat deze als sturingsinstrument kan worden gebruikt. Ik heb u aangegeven dat ik dit beeld deel . Wat de planning betreft geldt dat de binnen het project gehanteerde (deterministische) planning geschikt is om als (intern) sturingsinstrument te gebruiken. Voor een realistische prognose van de opleverdatum dient echter wel rekening gehouden te worden met de risico's op basis van een statistische analyse van de planning zoals weergegeven in paragraaf 4.3.4. Ik heb met u uitgewisseld dat ik mijn ogen hiervoor niet sluit.

Op basis van eigen risicoanalyses had de projectorganisatie voor de meeste van de door het reviewteam geconstateerde aandachtspunten al maatregelen in gang gezet ten tijde of kort na de review.

Een aantal onderwerpen vroeg echter nog om een nadere uitwerking/onderbouwing. Dit betrof het marktmodel (over de vraag in hoeverre inning en dwanginvordering uitgevoerd kunnen worden door private dienstverleners binnen het domein van het MSP model) en de vormgeving van de publieke regie. De benodigde (aanvullende) activiteiten cq onderzoeken hiervoor waren in gang gezet en in de aanbestedingsbrief voor het Partieel Uitvoeringsbesluit is toegezegd dat de Kamer hierover in het najaar nader geïnformeerd wordt.

Conform de kaders (basismodel beheersing grote projecten) is voor het Partieel Uitvoeringsbesluit tevens opdracht gegeven voor een second opinion naar de scope, planning, kostenraming en het bijbehorende risicoregister aan een tweetal onafhankelijke externe partijen. Op de peildatum waren deze audits nog niet afgerond.

Mede op basis van het advies van het auditcommittee is besloten om, voordat de aanbestedingsstukken (specificaties en dergelijke) tegen het einde van dit jaar naar de marktpartijen gaan, deze te laten toetsen door een onafhankelijke externe partij en te laten beoordelen of de projectorganisatie adequate maatregelen heeft getroffen naar aanleiding van de bevindingen uit de genoemde reviews/audits.

4.8 Informatie

Onderstaande tabel geeft de beslismomenten welke voorgelegd worden aan de Tweede Kamer.

ABVM Fasering en Beslismomenten	Omschrijving fase/ informatieprofiel beslismoment	Betrokkenheid/informatie tbv Tweede Kamer	Status
ALGEMEEN			
initiatiefase	Analyseren probleem, onderzoeken oplossingsmogelijkheden en selecteren uit te werken varianten		Gereed
Stemming 2e en 1e kamer	Nota Mobiliteit/PKB	Stemming	Gereed
WETGEVINGSTRAJECT			
Wijziging Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit			
Wet en regelgeving tbv versnellingsprijs			Loopt
Wijziging WBM		Stemming	
Kilometerprijs			
Onderzoeks en ontwerpfasen	Uitvoeren beleids/effectonderzoek, joint fact finding, voorontwerp van het wetsvoorstel, Kabinetsbesluit beleidskeuzes, WIKI		Gereed
Besluit aanvraag adviezen	Definitief Wetsontwerp, AMvB's, MR		
Adviesfase	Aanvragen advies bij adviesraden, RvS, notificatie EU		
Besluit indiening Kamer	Wetsontwerp, AMvB's, MR		
Kamerbehandeling	Ontvangst advies RvS, toezending TK/EK		
Stemming 2e en 1e kamer		Stemming	
Inwerkingtreding			
UITVOERINGSTRAJECT			
uitwerkingsfase			
onderzoeksfase	Onderzoeken varianten mbt effecten, kosten, planning, risico's etc.		Gereed
variantkeuze	Rapport haalbaarheidsonderzoek, kabinetsbesluit met de uit te werken variant en bijbehorende uitgangspunten	Brief en basisrapportage	
	plan Fiscaliteit		Gereed
advisering 2e kamer	(stemming bij belastingplan 2009 of later)		
ontwerpfase	Opstellen basisontwerp; afwegen hoe project concreet vorm wordt gegeven		Gereed
uitvoeringsbesluit (partieel)	PvE, basisontwerp, inkoopstrategie, herijkte business case, basisrapportage uitvoeringsfase, Gateway Review 2, PvA Mobiliteitsprojecten	Brief en/of basisrapportage	Gereed
uitvoeringsfase			
voorbereidingsfase	Opstellen detailontwerp(en) en aanbesteding contracten tbv Proof of Concept		
realisatiebesluit/ uitvoeringsbesluit (definitief)	Detailontwerp, realisatieplannen, contractbeheersplannen, Gateway Review 3	Brief en/of basisrapportage	
realisatiefase	Bouwen en testen (deel)systemen		
Stemming 2e en 1e kamer		Stemming	
implementatiebesluit	Testrapporten, implementatieplannen, Gateway review 4	Brief en/of basisrapportage	
implementatiefase	In gebruik nemen van systemen;		
opleveringsbesluit	Implementatierapport, overzicht van (openstaande) restpunten, overdrachtsplan, Gateway Review 5		
nazorgfase	Oplossen cq overdragen restpunten, opstellen eindevaluatie en -verantwoording		
decharge	Evaluatie en verantwoordingsrapport	Brief	
exploitatiefase			
beheer en onderhoudsfase	Beheren en onderhouden systemen		

Lijst van documenten

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

- Kamerstuk 31305, nr. 1, *Brief minister met Kabinetsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit*, 30 november 2007
- Kamerstuk 31305, nr. 2, *Brief minister bij aanbieding van 'Starten met de kilometerprijs' (inclusief bijlage)*, 17 december 2007
- Kamerstuk 29535, nr. 10, *Brief minister over lokale initiatieven ten aanzien van beprijzen*, 20 december 2007
- Kamerstuk 31305, nr. 10, *Verslag Algemeen Overleg gehouden op 6 februari 2008 inzake Anders Betalen voor Mobiliteit*, 11 maart 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 11, *Verslag hoorzitting gehouden op 31 januari 2008 inzake Anders Betalen voor Mobiliteit*, 11 maart 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 27 *Brief minister over de Europese dimensie van Anders Betalen voor Mobiliteit*, 28 april 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 30 *Brief minister bij aanbieding van over het rapport van het Centraal Planbureau, het Milieu Natuur Planbureau en het Ruimtelijk Planbureau*, 16 mei 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 34 *Brief minister bij aanbieding van de Basisrapportage (inclusief bijlage)*, 30 mei 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 35 *Brief Staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten van Anders Betalen voor Mobiliteit*, 30 mei 2008
- Kamerstuk 31492, nr. 1 *Brief Staatssecretaris van Financiën over de fiscale vergroening*, 30 mei 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 51 *Brief minister bij aanbieding van rapport 'Audit Anders Betalen voor Mobiliteit' (inclusief bijlage)*, 26 juni 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 52 *Brief minister met het Partieel Uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit en aanbieding van het Implementatieplan en de Publiek Private Comperator*, 27 juni 2008
- 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. 54 *Brief voorzitter van vaste commissie van Verkeer en Waterstaat bij aanbieding van het rapport van Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven van de Tweede Kamer der Staten Generaal (BOR) inzake analyse van de Basisrapportage (inclusief bijlage)*, 26 juni 2008
- Kamerstuk 31305, nr. 55 *Brief minister bij lijst van vragen en antwoorden over brief van 30 mei 2008 inzake de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit*, 30 juni 2008

Lijst met afkortingen

ABvM	Ander Betalen voor Mobiliteit
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
BPM	Belasting van personenauto's en motorrijwielen
BZM	Belasting zware motorrijtuigen
DBO	Dedicated Back Office
EK	Eerste Kamer
FES	Fonds Economische Structuurversterking
fte	Fulltime-equivalent (aantal formatieplaatsen)
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPT	Grootschalige praktijktest
ITS	Intelligente Transport Systemen
KMP	Kilometerbeprijzing
MR	Ministerraad
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MSP	Multi Service Providers
NMB	Nationaal Mobiliteitsberaad
OBE	On Board Equipment
PKB	Planologische Kernbeslissing
RvS	Raad van State
SKG	Special Knowledge Group
TE	Trusted Element
TK	Tweede Kamer
VAS	Vallued Added Services
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bijlage A Samenstelling maatschappelijke overleggen

Brede Samenwerkinggroep

ANWB
BOVAG
EVO
G4
Interprovinciaal Overleg (IPO)
Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)
Ministerie van Economische Zaken
Ministerie van Financiën
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
MKB Nederland
RAI Vereniging
Stichting Natuur en Milieu
SkVV
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA)
Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)
VNO NCW

Klankbordgroep

MKB Nederland (voorzitter)
Onafhankelijk secretaris
ANWB
EVO
IPO
Gemeente Amsterdam
KNV
Ministerie van Financiën
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
SkVV
TLN
Vakcentrale FNV
Vakcentrale CNV
VNG
VNO-NCW

Procesgroep

De heer P.A. Nouwen	Onafhankelijk voorzitter
De heer L.H.M. Osterholt	Onafhankelijk secretaris
De heer M. van der Harst	Oud-voorzitter TLN
De heer L. Verbeek	Burgemeester Purmerend
De heer E.T. Verhoef	Hoogleraar Ruimtelijke Economie Vrije Universiteit
De heer B.J. Bruins	

Bijeenkomsten Special Knowledge Group Connekt

31 november 2007

- During this meeting TRL presented the preliminary results of the research project “**Accuracy and Reliability for distance measurement and determination of tariff for Kilometerpricing**”.

22 januari 2008

- During the session project manager ABvM of the ministry presented **background information** of the decision about the way forward with the Road User Charging project (ABvM).
- The cabinet decision announces that next to the implementation of "kilometerprijs" a number of mobility projects will be carried out in the next few years. In the second part of the meeting the project team discussed a proposal for stimulating these **projects**, e.g. relation with other ITS initiatives and expectations from market parties.

30 januari 2008

- London Road user charge conference.

14 februari 2008

- During the Special Knowledge Group meeting of 22nd of January all SKG members were asked to give their feedback on the discussion paper (annex A) over Mobility projects for ABvM. As a result we received 22 contributions, which are briefly summarized in a report and 18 are made public to all members of the SKG.

14 april 2008

- Project manager ABvM of the ministry will presents background information about the way forward with the Road User Charging project (ABvM).
- Government's code and communication with industrial partners: (ABvM).
- Planned round table discussions: (Connekt).
- State of the art and planning of the implementation of the Kilometre price: (ABvM).
- Mobility Projects: scope, planning and relation to the implementation of the Kilometre price: (ABvM)

17 april 2008

- First round table on implementation.

18 april 2008

- Second round table on implementation.

25 april 2008

- Third round table on implementation.

22 mei 2008

- Introduction and process Round Tables: (Connekt).
- Syntheses input Round Tables: (Connekt).
- Feed-back on round table meetings, information on present situation of KMP-project and status approach mobility projects: (ABvM)
- Questions/discussion

Bijlage B Productscopes kilometerprijs

Productscope beprijingssysteem (registratie, inning, handhaving)

Hieronder is het functioneel programma van eisen voor het beprijingssysteem weergegeven dat is opgenomen in de Basisrapportage.

1. De kilometerprijs dient te worden gebaseerd op de met een voertuig afgelegde afstand in Nederland.
2. Het systeem voor kilometerprijs dient geschikt te zijn om te differentiëren op basis van tijd en plaats.
3. Het systeem voor kilometerprijs dient geschikt te zijn om te differentiëren op basis van voertuiglocatie. De gecombineerde heffing op basis van de afgelegde afstand (zie 1) en locatie dient een nauwkeurigheid te hebben van ten minste 99%.
4. Het systeem voor kilometerprijs dient geschikt te zijn om te differentiëren op basis voertuigkarakteristieken.
5. Het systeem voor kilometerprijs dient voldoende flexibiliteit te bieden om met veranderingen in tariefparameters, als genoemd in eisen [1] tot [4], om te gaan.
6. Het systeem voor kilometerprijs dient in 'free-flow' verkeer te werken.
7. De kilometerprijs dient in principe voor alle weggebruikers (motorvoertuigen) te gelden. Motorfietsen zijn uitgesloten van de kilometerprijs. Buitenlands personenverkeer is vooralsnog uitgesloten van de kilometerprijs.
8. Het systeem voor kilometerprijs dient mogelijkheden/voorzieningen te hebben om ook van incidentele weggebruikers te heffen.
9. Het systeem voor kilometerprijs dient mogelijkheden/voorzieningen te hebben om ook van gebruikers met buitenlandse nummerplaten te heffen.
10. Het systeem voor kilometerprijs dient te voldoen aan de Europese interoperabiliteitsrichtlijn (EU-directive2004/52/EC)
11. De minimale nauwkeurigheid van het systeem voor kilometerprijs is 99% van alle maandelijkse facturen; te hoge facturering: <0,1%; Mean Time Between Failure van het voertuigapparaat: 25 jaar.
12. Het systeem voor kilometerprijs dient voldoende betrouwbaar te zijn in de zin dat de overheid geen substantiële inkomsten misloopt door het niet-beschikbaar zijn van het systeem of delen daarvan: systeembeschikbaarheid >99%; service window: 7x24h; deze betrouwbaarheidseisen dienen te waarborgen dat ten minste 99% van alle mogelijke inkomsten gewaarborgd zijn.
13. Het systeem voor kilometerprijs dient zijn gebruikers voldoende bescherming te bieden tegen ongemak.
14. De gebruiker krijgt inzicht in de van toepassing zijnde tarieven en de kentekenhouder heeft de mogelijkheid om detailgegevens in te zien.
15. Het actuele tarief voor het rijden met het voertuig dient zichtbaar te zijn in het voertuig. N.b. in de werkhypothese is met deze oplossing geen rekening gehouden; de gebruiker dient op de hoogte te zijn van het actuele tarief.
16. Het systeem voor kilometerprijs dient voldoende veilig te zijn en voldoende gebruiksgemak (o.a. mens-machine interactie) te bieden om geen aanleiding te zijn tot gevaarlijk gedrag en sociale uitsluiting.
17. Het systeem voor kilometerprijs dient zo ontworpen, ontwikkeld en gebouwd te worden dat het heffen van tol en versnellingsprijs gefaciliteerd wordt.
18. Het systeem voor kilometerprijs dient zo ontworpen, ontwikkeld en gebouwd te worden dat verschillende implementatiestrategieën ondersteund kunnen worden.
19. Het systeem voor kilometerprijs dient zo ontworpen, ontwikkeld en gebouwd te worden dat toekomstige ontwikkelingen geïncorporeerd kunnen worden
20. Het systeem voor kilometerprijs dient voldoende capaciteit te hebben om het weggebruik van 8.159.000 voertuigen te kunnen heffen met groei naar ruim 10 miljoen voertuigen.

-
21. Het systeem voor kilometerprijs dient voldoende voorzieningen te hebben om frauduleus gebruik van het systeem te kunnen voorkomen, detecteren en corrigeren.

Op basis van het Partieel Uitvoeringsbesluit zijn de volgende aanvullende uitgangspunten geformuleerd.

22. De kilometerprijs wordt ingericht als heffing voor elke geregistreeerde kilometer binnen Nederland.
23. Vanwege de privacy zullen uitsluitend geaggregeerde data (data gecategoriseerd per tariefschema) worden verzonden naar de inningsinstantie. Uitsluitend na uitdrukkelijke toestemming van de gebruiker worden gedetailleerde gebruikersgegevens vrijgegeven. Op deze wijze wordt geborgd dat de inningsinstantie geen privacy gevoelige informatie heeft zonder de uitdrukkelijke instemming van gebruikers.
24. Het kilometerprijsstelsel wordt opgezet conform het gecombineerde model van MSP én DBO met gecertificeerde voertuigapparatuur. Dit houdt in dat een dedicated backoffice onder publieke verantwoordelijkheid zal worden ingericht. Deze dedicated backoffice kan heffingsgegevens (in de vorm van geaggregeerde verplaatsingsgegevens) ontvangen van zowel gecertificeerde voertuigapparaten (OBE's) als van gecertificeerde private dienstverleners.
25. Vanwege het beperken van mogelijkheden tot fraude zal de OBE een centraal uitgegeven "Trusted Element" bevatten. Dit Trusted Element draagt zorg voor de beveiliging van de datacommunicatie vanuit de OBE richting backoffice en handhavingapparatuur.
26. Voertuigen die uitgezonderd zijn van de kilometerprijs, zoals vastgelegd in het wetsvoorstel kilometerprijs, behoeven geen OBE te hebben.
27. Om buitenlands vrachtverkeer mee te kunnen nemen in het kilometerprijsstelsel, wordt er een secundair systeem gerealiseerd. Dit systeem berekent de kilometerprijs op basis van opgegeven gereden kilometers in Nederland.

Productscope Wetgeving (inclusief stelselherziening)

Voor de wetgeving gelden de volgende inhoudelijke eisen:

1. Op rijksniveau worden de tarieven (basistarief en differentiaties) en de tijden waarop de tijd- en plaatsdifferentiatie van toepassing is vastgesteld. De locaties van de tijd- en plaatsdifferentiatie worden landelijk vastgesteld met betrokkenheid van de betreffende wegbeheerders of overheden.
2. De kilometerprijs is een bestemmingsheffing. Vanwege dit uitgangspunt heeft de kilometerprijs een publiekrechtelijke grondslag.
3. In beginsel is de kentekenhouder van het voertuig verantwoordelijk voor het betalen van de kilometerprijs.
4. In beginsel nemen alle voertuigen die in Nederland rijden deel aan de kilometerprijs, tenzij dit juridisch, organisatorisch of technisch niet mogelijk is of leidt tot onacceptabele kosten.
5. Alle ingezetenen (personen die in Nederland wonen) die rijden met een personenauto met een buitenlands kentekenbewijs betalen dezelfde kilometerprijs als voertuigen met een Nederlands kenteken.
6. Vrachtauto's met een buitenlands kentekenbewijs betalen dezelfde kilometerprijs als vrachtauto's met een Nederlands kentekenbewijs voor het gebruik van hun voertuig binnen de Nederlandse landsgrenzen.
7. Uitzonderingen of een gereduceerd tarief voor kentekenhouders van bijzondere voertuigen zijn mogelijk.
8. De huidige uitzondering bij de motorrijtuigenbelasting (mrb) voor motorvoertuigen waarmee weinig wordt gereden, komt te vervallen.
9. Één heffing en één rekening.
10. Verantwoordelijkheid voor handhaving en toezicht op fraude ligt in publieke handen. Uitvoering mogelijk deels privaat.
11. Publieke invordering van boetes en wanbetaling.

-
12. De volledige mrb voor personenauto's wordt omgezet in de kilometerprijs met uitzondering van het Europese vastgestelde minimum mrb voor vrachtwagens boven de 12 ton. Hierbij wordt aangesloten bij de differentiaties in de mrb en bpm op het moment van omzetting. De afbouw van de mrb voor motoren is afhankelijk van de (technische en financiële) mogelijkheden om motoren per kilometer te laten betalen.
 13. De Belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) wordt naar rato stapsgewijs afgebouwd. Om effecten (overheidsfinanciën, milieuprestatie wagenpark, effecten vlooteigenaren, etc.) tot een minimum te beperken is ervoor gekozen om een deel van de bpm voorafgaand aan de invoering van de kilometerprijs geleidelijk over te hevelen naar de mrb, die volledig wordt omgezet in de kilometerprijs. Bij de afbouw wordt rekening gehouden met de effecten op de rijksbegroting, het wagenpark en vergroeningseffecten.
 14. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het infrastructuurfonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds (NoMo deel IV p 13).

Productscope Versnellingsprijs en Tolprojecten

1. Het systeem moet aansluiten op het beprijzingsstelsel voor de kilometerprijs (zie voorgaande productscope).
2. Het (met hetzelfde systeem) mogelijk maken van de versnellingsprijs en tol, waarbij de opbrengsten aangewend worden voor de aanleg van specifieke infrastructuur.
3. Er wordt (in afwijking van het voorstel van het Platform Anders betalen voor Mobiliteit) pas een prijs gevraagd wanneer de uitbreiding van de infrastructuur gereed is en de overlast van de wegwerkzaamheden is afgelopen.
4. De weggebruiker moet kunnen kiezen tussen betalen en reistijdwinst en een 'gratis' alternatief met een langere reistijd.
5. De kosten van administratie en inning mogen niet te hoog zijn.
6. De weggebruiker betaalt alleen de extra kosten van de versnelde aanpak.
7. Vanaf het moment dat de werkzaamheden beginnen wordt richting de weggebruiker duidelijk aangegeven wat hij gaat betalen en wat er gebeurt met zijn geld.

Productscope Mobiliteitsprojecten

Voor de mobiliteitsprojecten gelden de volgende uitgangspunten:

1. Mobiliteitsprojecten ABvM zijn (tijdelijke) projecten die leiden tot gedragsverandering, enerzijds door prijsprikkels ter beperking van gebruik van de auto en anderzijds door Value Added Services of Intelligente Transportsystemen(VAS/ITS-diensten);
2. De mobiliteitsprojecten ABvM worden ingezet in de zes regio's waar de Taskforce Mobiliteitsmanagement actief is;
3. De mobiliteitsprojecten ABvM zijn onderdeel van een integraal pakket aan maatregelen waarover per regio middels een convenant in het kader van de regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement afspraken worden gemaakt;
4. Mobiliteitsprojecten ABvM (gedragsveranderingen) zijn van kritische omvang (schaal) danwel opschaalbaar om zodoende te leiden tot significante congestiereductie;
5. Mobiliteitsprojecten ABvM zijn efficiënt in termen van kosten versus bereikbaarheidseffecten;
6. Mobiliteitsprojecten ABvM zijn tijdig gerealiseerd omdat de effecten voor invoering van de kilometerprijs voor personenauto's (2012) gehaald moeten worden;
7. Het initiatief voor de mobiliteitsprojecten ABvM komt vanuit de regio's;
8. Mobiliteitsprojecten ABvM sluiten goed aan op andere (korte termijn) maatregelen die in het kader van de MobiliteitsAanpak in september 2008 zijn gepresenteerd.

Bijlage C Uitgangspunten raming

De volgende uitgangspunten voor de raming zijn gehanteerd (zie het Implementatieplan behorend bij het Partieel Uitvoeringsbesluit blz 79,80):

1. Kentekenhouders gaan de kilometerprijs betalen zodra er een OBE aan boord van het voertuig is gekomen.
2. De overheid treedt op als inkopende partij welke door slim aan te besteden marktcompetitie en kwantumvoordelen weet te realiseren.
3. Het aantal OBE's bedraagt 9,2 miljoen exemplaren in 2016, het moment waarop implementatie voltooid is.
4. Alle NL motorvoertuigen behalve de uitzonderingsgroepen hebben in 2016 een OBE aan boord:
 - a. Alle Nederlandse vracht eind 2011;
 - b. Nederlandse personenvoertuigen en bestelauto's gelijkmatige ingroei over de periode 2012-2016.
5. Motorfietsen worden vooralsnog uitgesloten van kilometerbeprijzing.
6. Er is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van het wagenpark en dus van het aantal OBE's, deze groei is afgestemd op de businesscase.
7. Er is jaarlijks uitval van OBE's t.g.v. defecten van 4% per jaar.
8. Kosten OBE's voor Proof of Concept zijn hoger dan definitieve OBE's vanwege korte ontwikkeltijd en de kleinere serie.
9. Met betrekking tot inning gelden de volgende aannames:
 - a. De verdeling tussen papieren facturen en elektronische facturen bedraagt 40%/60%;
 - b. Er worden 12 facturen per Nederlandse deelnemer per jaar verstuurd. Buitenlandse OBE-deelnemers krijgen er eveneens 12 per jaar;
 - c. Er is op grond van het wetsvoorstel geen mogelijkheid van bezwaar tegen de factuur alleen tegen de beschikking die is ingediend tegen de terugbetaling van de teveel betaalde kilometerprijs.
10. De grootte van de klantenservice (frontoffice) is gebaseerd op gemiddeld 1 telefoontje per OBE per jaar (over 5 jaar bezien) en de groei van de klantenservice houdt gelijke tred met de groei van het aantal deelnemende voertuigen.
11. Certificerende instanties verlangen zelf een vergoeding van de te certificeren partij.
12. Vervanging van Trusted Elements vindt vanwege veiligheidsoverwegingen elke 7 jaar plaats.
13. De handhaving vindt plaats middels een Mix van mobiele en vaste apparatuur. Ingroei handhaving geschiedt sneller dan ingroei deelnemers.
14. Het secundair systeem gaat uit van een capaciteit gebaseerd op 170.000 buitenlandse unieke vrachtvoertuigen per jaar.
15. Het secundair systeem is gebaseerd op aangifte van de actuele kilometerstand bij aankomst en vertrek.

Bij de raming gelden de volgende uitsluitingen:

1. OV-bussen en taxi's (mits nagenoeg geheel als taxi in gebruik), bromfietsen, motorfietsen, klassieke auto's (25 jaar en ouder), begrafeniswagens, ambulances, dierenambulances en voertuigen in gebruik van defensie, brandweer en politie zijn van deelname vrijgesteld en worden niet uitgerust met voertuigapparatuur.

-
2. Buitenlandse autovoertuigen van niet ingezetenen (voornamelijk toeristen) nemen niet deel aan het systeem.
 3. Het Single en Multiple Service Provider Model is niet meegenomen. Er is namelijk uitgegaan van een volledige publieke Backoffice, Frontoffice en Handhaving.
 4. Er is niet voorzien in een odometer.
 5. Een display waarop het actueel verschuldigde tarief of de kosten van een gereden rit kunnen worden getoond, is niet in de raming meegenomen.
 6. Value Added Services (VAS) zijn in de raming niet meegenomen.
 7. Internationale roaming en GSM-spraak worden geacht niet mogelijk te zijn binnen de kostentechnisch geoptimaliseerde abonnementsvorm.
 8. Het VIC-net wordt niet gebruikt. Voor de datacommunicatie tussen de vaste handhavingsportalen en de Backoffice, is niet het gebruik van het (verglaasde) VIC-net verondersteld maar wordt gerekend op het (duurder) draadloze HSUPA (=UMTS+)datacommunicatie.
 9. De kosten verbonden aan fysieke realisatie van sluipverkeer werende maatregelen vallen buiten de projectscope, de kosten van onderzoek naar en voorbereiding van mogelijke oplossingen voor lokaal gesignaleerde sluipverkeerproblemen worden geacht er binnen te vallen.
 10. In de raming zijn allen kosten opgenomen. Alle mogelijke opbrengsten uit het KMP-systeem, of mogelijke opbrengsten anderszins, zijn niet meegenomen in de kostenraming.
 11. Kosten voor inbouw en uitbouw van de OBE bij verkoop of aankoop van een nieuw of ander voertuig is niet meegenomen in de raming. Deze kosten komen voor rekening van de kentekenhouder.
 12. In de raming zijn geen markteffecten meegenomen.
 13. In de raming is geen rekening gehouden met (jaarlijkse) afschrijvingen. Wel is rekening gehouden met herinvesteringen (vervangingsinvesteringen).
 14. In de raming worden de vervangingskosten, vanaf 2017, van de OBE (inclusief inbouw) geraamd en gepresenteerd ongeacht wie dit financiert. Inmiddels is door de Minister besloten dat deze nieuwe OBE door de kentekenhouder zelf aangeschaft en ingebouwd dient worden.
 15. Geen personele kosten projectorganisatie meegenomen in de raming van operationele kosten in de periode vanaf 2017.