



# **Stand van zaken Anders betalen voor mobiliteit**

15 september 2006



# **Stand van zaken Anders betalen voor mobiliteit**

15 september 2006

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven  
door:**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectteam "Anders Betalen voor Mobiliteit"  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Informatie:**

Telefoon: 070-070-351 6507  
Fax: abvm@minvenw.nl  
website: [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit\\_en\\_bereikbaarheid/](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/)

**Datum:** 15 september 2006

**Status:** definitief

**Versienummer:** 001

---

## Inhoudsopgave

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>De kostenmonitor</b>	<b>7</b>
2.1	Inleiding	7
2.2	Kostenmonitor	7
2.3	Gevoeligheidsanalyse	9
2.4	Stappen komend half jaar	9
<b>3.</b>	<b>Stand van zaken overige deelonderwerpen</b>	<b>11</b>
3.1	Kilometerprijs	11
3.1.1.	Uitwerking kilometerprijs	11
3.1.2.	Wetgeving	13
3.1.3.	Internationale ontwikkelingen	13
3.1.4.	Tenslotte	14
3.2	Versnellingsprijs en tol	15
3.2.1.	Haalbaarheidsstudies	15
3.2.2.	Relatie met het MIT en kilometerprijs	16
3.2.3.	Wijziging Wet bereikbaarheid en mobiliteit	16
3.3	Anders Organiseren wegbeheer	17
<b>4.</b>	<b>De planning van het project</b>	<b>18</b>
4.1.1.	Mijlpalen	18
4.1.2.	Planning	18
<b>5.</b>	<b>De financiën van het project</b>	<b>20</b>
5.1.1.	Algemeen	20
5.1.2.	Uitgaven en aangegane verplichtingen	20
<b>6.</b>	<b>De risico's van het project</b>	<b>22</b>
	<b>Overzicht kamerstukken</b>	<b>24</b>
	<b>Overzicht afkortingen</b>	<b>25</b>
	<b>Bijlagen</b>	<b>26</b>

---

# 1. Inleiding

---

Met de afronding van de Nota Mobiliteit (kamerstukken 29 644, nr. 61) en de expliciete instemming van de Kamer met de invoering van de kilometerprijs onder voorwaarden, zijn nut en noodzaak van beprijzen vastgesteld. Het kabinet is voortvarend aan de slag gegaan met de voorbereiding van de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.

Het Platform zet als eindbeeld een landelijke naar tijd, plaats en milieukeurmerken gedifferentieerde kilometerprijs neer. In het eindbeeld verschuiven de financiële lasten voor de weggebruiker van bezit naar gebruik. Dit vanuit het perspectief van de weggebruiker en met behulp van marktprincipes. Omdat de bereikbaarheidsproblemen op een aantal knelpunten groot zijn, is gekozen voor een voorfase waarin onder gelijktijdige versnelling van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en milieukwaliteit een prijs voor tijd en plaats wordt gevraagd. Deze versnelling komt naast de eerdere afspraken tussen het kabinet en het bedrijfsleven om PPS breder toe te passen en daarbij de mogelijkheden voor tolheffing te bezien.

Zowel het Platform, het kabinet als de Kamer hebben als belangrijkste zorg geuit de voorziene kosten van het systeem. Een aantal marktpartijen heeft in 2005 in een hoorzitting aangegeven dat zij verwachten dat de kosten omlaag zouden kunnen.

Aan de invoering is door het parlement een aantal voorwaarden gekoppeld:

- Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB, waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is.
- De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds.
- De invoeringskosten moeten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en de uitvoerings- en handhavingkosten moeten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent.

Invoering van de kilometerprijs kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen.

Op 8 maart jl. heb ik u het werkprogramma Anders Betalen voor Mobiliteit toegezonden, met daarin de stappen voor de komende

---

periode. Daarin heb ik aangegeven dat ik u zal informeren over de stand van zaken op een aantal onderzoeken gericht op de voorbereiding van de beleidskeuzen;

- Het gezamenlijk feitenonderzoek;
- De ontwikkelingen met betrekking tot de kosten;
- De stand van zaken op de haalbaarheidsstudies met betrekking tot de versnellingsprijs en tol;
- De stand van zaken op het onderzoek naar anders organiseren wegbeheer.

Dat heeft het afgelopen half jaar geleid tot de volgende resultaten:

- Het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit is in juni j.l. bij uw Kamer ingediend. Met dit wetsvoorstel zijn de versnellingsprijs en tol praktisch toepasbaar gemaakt;
- Er zijn in samenwerking met de betreffende regionale partners en het bedrijfsleven 6 haalbaarheidsstudies naar de versnellingsprijs en tol gestart, de studies die zijn nagenoeg afgerond. Ik stuur ze u toe als bijlage bij de brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIT;
- De kostenmonitor voor de kilometerprijs is uitgevoerd en afgerond;
- Er is een brede samenwerkingsgroep opgericht waarin maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en rijk de kilometerprijs nader uitwerken en die aan het einde van het jaar resultaten oplevert;
- De eerste fase van het onderzoek naar Anders Organiseren wegbeheer is nagenoeg afgerond.

In deze rapportage treft u de stand van zaken voor de deelonderwerpen kilometerprijs, versnellingsprijs en tol en anders organiseren wegbeheer aan. Ieder hoofdstuk sluit ik af met de stappen voor de komende periode.

### **Van buiten naar binnen**

De kern van de werkwijze van het project is “van buiten naar binnen”. Dat betekent dat bij de uitwerking van alle deelonderwerpen de kennis van en samenwerking met betrokkenen buiten Verkeer en Waterstaat wordt gezocht. Per deelonderwerp wordt hier op verschillende wijze invulling aan gegeven.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 geef ik u de resultaten van de kostenmonitor, in hoofdstuk 3 de stand van zaken van de andere deelonderwerpen van het project, in hoofdstuk 4 de planning, in hoofdstuk 5 ga ik nader in op de financiën en in hoofdstuk 6 komen de projectrisico's aan de orde.

---

## 2. De kostenmonitor

---

### 2.1 Inleiding

Zowel het Platform, het kabinet als de Kamer hebben als belangrijkste zorg geuit de voorziene kosten van het systeem. Een aantal marktpartijen heeft in 2005 in een hoorzitting aangegeven dat zij verwachten dat de kosten omlaag zouden kunnen ten opzichte van eerdere schattingen van gemiddelde investeringen van 3 miljard euro en operationele kosten van rond de 850 miljoen. Reden voor het Ministerie om hier nader onderzoek naar te verrichten.

Voor het samenstellen van de kostenmonitor is kennis en ervaring van de markt onontbeerlijk. Daarom is de markt intensief betrokken via een open en transparant proces van marktconsultatie met vooraf opgestelde spelregels.

Om de kwaliteit van het proces van de afgelopen marktconsultatie te borgen en om te voorkomen dat er stappen worden gezet die een latere aanbesteding in de weg staan, is een adviesboard benoemd met als taak om de uitvoering en zorgvuldigheid van de marktconsultatie te bewaken. Daarnaast is een technical review team met internationale deskundigen gevraagd om op basis van hun kennis en expertise een kritische blik te werpen op de resultaten van de marktconsultatie. De bevindingen van de adviesboard en het technical review team zijn in de kostenmonitor opgenomen.

De kostenmonitor is opgesteld op grond van informatie van deskundige marktpartijen die in een intensief proces van marktconsultatie zijn betrokken. Dit proces heeft veel nuttige informatie opgeleverd. Meer dan 40 bedrijven hebben hun visie willen delen op verschillende keuzen en kosten die samenhangen met de introductie van een kilometerprijs. De mogelijkheden en de prijskaartjes zijn concreter geworden.

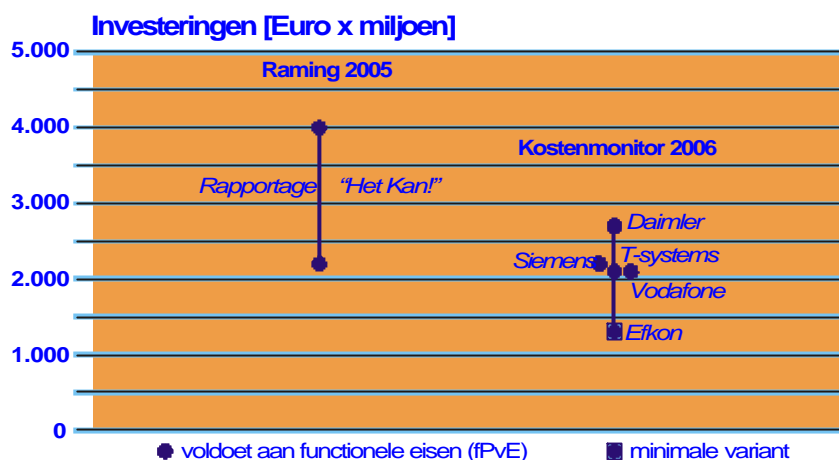
### 2.2 Kostenmonitor

#### **Kostenontwikkeling**

Op basis van de informatie van de bedrijven kan worden geconcludeerd dat er een kilometerprijs naar plaats, tijd en milieukeunenmerken mogelijk is op alle wegen in Nederland tegen investeringen en exploitatiekosten die lager zijn dan de raming in 2005.

Zij laten in hun rapportages zien hoe de kilometerprijs kan worden vormgeven en tegen welke kosten deze kan worden ingevoerd. De

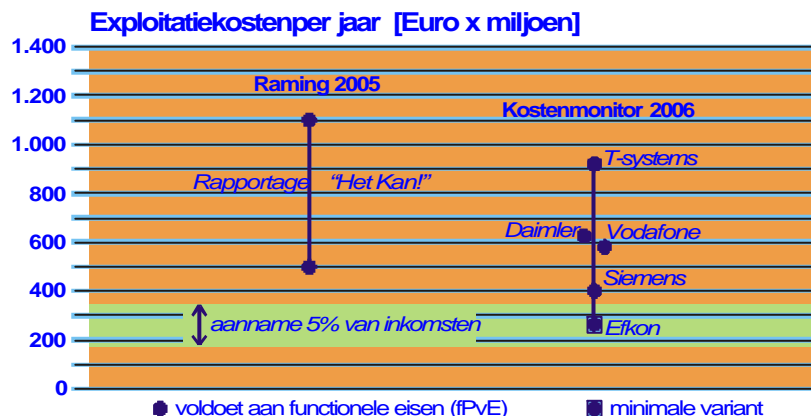
investeringen liggen gemiddeld rond de 2 miljard euro. Dit is eenderde lager dan het gemiddelde van de raming in 2005. Deze kostendaling is vooral het gevolg van het verminderen van het aantal componenten in het voertuigapparaat en vereenvoudigde installatie.



**Figuur 2.1**

Door vijf marktpartijen geraamde investeringen voor een kilometerprijs ten opzichte van de raming uit 2005. De bedragen zijn inclusief BTW en een opslag onvoorzien van 15%. Bij marktpartijen die meerdere varianten uitwerkten is de goedkoopste variant getoond die voldoet aan de functionele eisen. De minimale variant voldoet niet aan alle eisen. De uitwerking van het systeem verschilt per marktpartij.

Ook de operationele kosten worden gemiddeld lager geraamd dan in 2005. Ook hier is de belangrijkste oorzaak de vereenvoudiging van het voertuigapparaat waardoor de kosten voor onderhoud en controle eveneens dalen ten opzichte van 2005.



**Figuur 2.2**

Door vijf marktpartijen geraamde exploitatiekosten voor een kilometerprijs (prijsspeil 2006) ten opzichte van de raming uit 2005. De bedragen zijn inclusief BTW en een opslag onvoorzien van 15%. Bij marktpartijen die meerdere varianten uitwerkten is de goedkoopste variant getoond die voldoet aan de functionele eisen. De minimale variant voldoet niet aan alle eisen. De uitwerking van het systeem verschilt per marktpartij. Het te variabiliseren bedrag waartegen de exploitatiekosten worden afgezet zijn nog onderwerp van onderzoek. Daarom is een bandbreedte opgenomen waarmee gerekend wordt. De range in bovenstaand figuur is op basis van belastingontvangsten 2005 en loopt van € 3,3 mld. (MRB, exclusief provinciale opcenten en ¼ BPM) tot € 6,8 mld. (MRB, inclusief provinciale opcenten en de volledige BPM).



---

De bijdrage van de bedrijven overziend kunnen we constateren dat er sprake is van een dalende trend van de kosten. Na besluitvorming over de tariefstructuur en organisatie van de kilometerprijs is het zinvol om opnieuw een kostenmonitor uit te voeren als voorbereiding op een eventuele aanbesteding. De werkelijke kosten komen natuurlijk pas in beeld bij een formele aanbesteding.

### **2.3 Gevoeligheidsanalyse**

De marktpartijen benadrukken steeds het belang van een simpel systeem voor de kilometerprijs in termen van kosten, gebruikersacceptatie en risicobeheersing. Volgens hen zijn de belangrijkste kostenbepalende factoren voor een kilometerprijs:

1. Voertuigapparaat. De aanschafkosten, installatiekosten, keuringsfrequentie en levensduur werkt door in ruim 8 miljoen voertuigen. Dat maakt het voertuigapparaat in 2005 en ook in deze marktconsultatie tot dominante post in de investeringen.
2. De mate van tariefdifferentiatie, betrouwbaarheid en nauwkeurigheid. Een complexe tariefstructuur stelt hoge eisen aan de nauwkeurigheid van plaatsbepaling en onderhoud van geografische informatie. Hoge eisen aan nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van het systeem zijn kostenverhogend.
3. Alle motorvoertuigen. De wijze waarop wordt omgegaan met buitenlands kentekens en Nederlandse voertuigen met een uitzonderingspositie; een separaat secundair aangiftesysteem maakt hen tot dure deelnemers.
4. Zichtbaarheid van het actuele tarief in het voertuig. Dit verhoogt de complexiteit van het systeem en beperkt de keuzevrijheid voor een eenvoudiger kosteneffectieve oplossing.
5. De Europese Interoperabiliteitsrichtlijn. Sluit mogelijk kosteneffectieve technische oplossingen uit (zie figuur 1), maar standaardisatie biedt ook kansen voor een open markt met betere prijsvorming.

#### **Rapporten**

De kostenmonitor is als bijlage bijgevoegd. Hierin wordt ingegaan op de marktconsultatie, de door de industrie aanbevolen technologie, de door de marktpartijen nader uitgewerkte oplossingen voor de kilometerprijs in kosten en ontwerp, de kosten en een verklaring van de kostenverschillen met de raming van 2005, een gevoeligheidsanalyse op de kostenverhogende factoren, aandacht voor de handhaving, implementatie en de risico's.

### **2.4 Stappen komend half jaar**

Met het vaststellen van voorliggende rapporten van het bedrijfsleven als vergelijkingsbasis tussen 2005, 2006 en verder is de eerste stap op weg naar de kilometerprijs afgerond.

---

Naast informatie over de kostenontwikkeling heb ik een schat aan informatie ontvangen die relevant is voor de nadere uitwerking van de kilometerprijs. Hier ga ik de komende tijd mee aan de slag.

Op basis van de informatie uit de marktconsultatie ga ik:

- Een plan van aanpak t.b.v. het uitvoeren van praktijktesten opstellen. De praktijktesten hebben het doel om inzicht te verwerven in gebruikersvriendelijkheid, logistiek, techniek en te maken systeemontwerp. De stap naar praktijktesten is essentieel om de logistieke en technisch complexe uitdaging van een landelijke kilometerprijs voor te bereiden.
- Scenario's uitwerken om op termijn een verantwoorde aanbesteding te kunnen starten qua aanbestedingsstrategie, de rolverdeling publiek/privaat, handhavingstrategie en de verdere juridische vormgeving van het systeem. Na besluitvorming over de tariefstructuur en organisatie van de kilometerprijs is het zinvol om opnieuw een kostenmonitor uit te voeren als voorbereiding op een eventuele aanbesteding.
- De risico's voor de implementatie beheersen door het opstellen van een verantwoorde implementatiestrategie. Hier past bijzondere aandacht voor de wijze van implementatie van de kilometerprijs waarbij ook de samenloop tussen de (technische) implementatie van de kilometerprijs en de versnellingsprijs/tol goed vormgegeven dient te worden.

---

## 3. Stand van zaken overige deelonderwerpen

---

### 3.1 Kilometerprijs

Voor de verdere uitwerking van de kilometerprijs moeten een aantal keuzen worden gemaakt. Het betreft keuzen ten aanzien van de vormgeving van de kilometerprijs, de omzetting van de BPM en MRB, de organisatorische inrichting en de implementatiestrategie. Met behulp van het feitenonderzoek dat momenteel plaatsvindt, worden de effecten van de verschillende uitwerkingsvarianten inzichtelijk gemaakt.

De onderzoeken zijn in volle gang. Door de brede samenwerkingsgroep zijn de afgelopen periode de onderzoeksvragen benoemd en hiervan worden op dit moment door verschillende bureaus de effecten uitgewerkt. Aan deze samenwerkingsgroep nemen zowel de decentrale overheden, de maatschappelijke organisaties als de andere departementen deel.

De komende maanden zijn nodig om de noodzakelijke informatie voor de besluitvorming kwantitatief en kwalitatief verder uit te werken. Daarmee wordt inzichtelijk in welke mate de effecten passen binnen de ambities van de Nota Mobiliteit en de mate waarin de varianten passen binnen het maatschappelijk draagvlak. Het streven is deze informatie aan het eind van dit jaar aan de Kamer toe te sturen, inclusief een voorstel voor concrete stappen voor de communicatiestrategie en de verschillende implementatiescenario's. Zodat helder is op grond waarvan komend voorjaar definitieve besluiten ten aanzien van de kilometerprijs kunnen worden genomen.

Om zeker te weten dat de informatie uit de onderzoeken robuust en transparant is, wordt de kwaliteit van de onderzoeken geborgd door middel van een review team Joint Fact Finding dat er op toeziet op een juiste uitvoering van de onderzoeken.

#### 3.1.1. Uitwerking kilometerprijs

##### **De vormgeving van de kilometerprijs**

Bij de vormgeving van de kilometerprijs spelen meerdere aspecten een rol. De aspecten met grote invloed op de hoogte van de prijs per kilometer zijn: de hoogte van het bedrag van de om te zetten belastingen, de wijze waarop de milieukeurmerken worden vormgegeven waardoor het systeem van de kilometerprijs tenminste

---

de huidige<sup>1</sup> milieueffecten genereert, de invulling van de naar tijd en plaats, en de uitwerking van lastenneutraliteit op bijvoorbeeld de vrachtwagens en bestelauto's.

Er zit er een complexe wereld achter. Hiermee wordt niet alleen de hoogte van de kilometerprijs bepaald, maar ook de effecten op het gebied van bereikbaarheid, milieu, veiligheid en leefbaarheid. Al deze aspecten bij elkaar hebben ook invloed op hoe eerlijk het systeem wordt ervaren door de individuele weggebruiker.

### **De omzetting van de BPM en MRB**

Duidelijk is dat bij de omzetting van de BPM en de MRB naar de kilometerprijs grote schokeffecten kan hebben, niet alleen voor de autobranche maar ook voor de overheidsfinanciën. Het kan als onrechtvaardig ervaren worden dat bezitters van een auto waarover in het verleden BPM geheven is, een zelfde kilometerprijs moeten betalen als bezitters van een auto waarover geen BPM is betaald. Om burgers een vergelijkbare last te bezorgen is het niet ondenkbaar dat tot overgangsregelingen besloten zal worden. Dit kan grote nadelige gevolgen hebben voor de overheidsfinanciën. Onderwerpen bij het gezamenlijk feitenonderzoek zijn dan ook o.a. de mate waarin de BPM omgezet moet worden en wat oplossingsrichtingen voor de overgangsproblematiek zijn. Hierbij zal tevens gekeken worden naar de effecten daarvan voor burgers, autobranche, uitvoerbaarheid, mobiliteit en milieu.

### **De organisatie van de kilometerprijs**

Voor een kilometerprijs moeten een uitvoeringsorganisatie worden ingericht. Daarbij zijn verschillende organisatiemodellen (in termen van de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden, de sturing en de verantwoording) denkbaar. Inzicht moet verkregen worden in welke taken en bevoegdheden te onderscheiden zijn bij een systeem van een kilometerprijs. Daarbij gaat het om een beeld te krijgen van alles wat er gebeuren moet om de kilometerprijs te laten werken, van de techniek in de auto tot het afrekenen bij de weggebruiker, de interactie(s) met de wegbeheerders, de handhaving en de institutionele ordening. De keuzen daarbij zijn: welke taken kunnen het best privaat of publiek, centraal of decentraal worden uitgevoerd.

### **Implementatiestrategie**

Een zorgvuldige implementatie van de kilometerprijs is van belang voor bijvoorbeeld het voorkomen van schokeffecten op het verkeer en het beheersbaar houden van risico's tijdens de uitrol van de kilometerprijs in Nederland. Hiervoor zullen verschillende implementatiescenario's uitgewerkt worden. Deze scenario's maken gebruik van onderzoeksresultaten en van gegevens die in het kader van de marktconsultatie zijn gepresenteerd door marktpartijen.

### **Communicatie**

Tot nu toe is alleen de hoofdboodschap gecommuniceerd. "Er komt een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieu, onder

---

<sup>1</sup> los van te verwachten autonome verbeteringen van het autoverkeer

---

gelijktijdige verlaging van de vaste autobelastingen. Dit is een eerlijker systeem met positieve effecten op bereikbaarheid en milieu". Op dit moment is het nog niet mogelijk om de individuele weggebruiker te vertellen wat hem of haar te wachten staat. Daarvoor is eerst de verdere invulling van de kilometerprijs noodzakelijk zodat duidelijk kan worden geschetst wat de consequenties voor de verschillende weggebruikers zijn. De komende periode wordt samen met de andere leden van de brede samenwerkingsgroep de communicatiestrategie in concrete stappen uitgewerkt.

### **3.1.2. Wetgeving**

Nadat de voor de wetgeving belangrijke keuzen zijn gemaakt, kan de wettelijke grondslag worden geregeld. In het wetsvoorstel worden de principes van de kilometerprijs vastgelegd.

Het uitgangspunt is daarbij hetgeen nu is vastgelegd: de weggebruiker betaalt naar het gebruik, de opbrengsten van de kilometerprijs gaan naar het Infrastructuurfonds, de administratieve lasten voor burgers en bedrijven zijn zo laag mogelijk, er komt een goede bescherming van de persoonsgegevens, en transparantie voor de weggebruiker en er wordt gewerkt volgens het programma 'Beter geregeld'.

Het wetsvoorstel gaat onder meer in op de tarieven, de wijze van inning en de handhaving. De verplichtingen, taken en bevoegdheden de verschillende actoren in het stelsel moeten worden vastgelegd.

### **3.1.3. Internationale ontwikkelingen**

Het afgelopen half jaar is er ook in Europa op het gebied van beprijzen het een en ander gebeurd.

#### *Europese commissie*

De Europese commissie heeft grote belangstelling voor de ontwikkelingen rondom de kilometerprijs. In het voorjaar heeft (ambtelijk) overleg met de commissie plaatsgevonden en is vastgesteld dat:

- er geen specifieke richtlijnen zijn die toezien op tolheffing in relatie tot personenvervoer. Voor personenvervoer moet worden teruggevallen op de bepalingen in het EG-Verdrag zelf, waarbij gedacht moet worden aan: redelijkheid, proportionaliteit, eenvoudig toegankelijk;
- de commissie geen problemen lijkt te zien in een heffing voor buitenlandse personenauto's (lastenverzwaring voor buitenlandse kentekenplaathouders). Dit raakt niet de Europese regelgeving. Lidstaten mogen dit zelf bepalen;
- de commissie ook geen problemen lijkt te zien als buitenlandse personenauto's worden vrijgesteld.

#### *Lidstaten*

Diverse Europese lidstaten hebben belangstelling getoond voor de ontwikkelingen rond de kilometerprijs. Met het Verenigd Koninkrijk wordt verkend in hoeverre we gezamenlijk kunnen optrekken. In Zweden zijn naar aanleiding van de vaststelling van de Nota Mobiliteit vragen gesteld door het parlement. Zij wachten met belangstelling de

---

ontwikkelingen in Nederland af. Finland overweegt om op termijn ook een vorm van kilometerprijs in te voeren en wil graag op dit dossier samenwerken. Met Denemarken en in Beneluxverband zijn de eerste contacten gelegd.

#### *Richtlijn Eurovignet*

In Europees kader is op 9 juni 2006 de herziene richtlijn Eurovignet (2006/38/EG), in werking getreden. Deze richtlijn vormt samen met de reeds bestaande richtlijn Eurovignet (1999/62/EG) het kader voor lidstaten voor de invoering van een heffing (tol/vignet) voor het gebruik van de weg door voertuigen vanaf 3,5 ton. In de herziene richtlijn is tevens afgesproken dat de Commissie uiterlijk 10 juni 2008 met een algemeen toepasbaar, transparant en compleet model voor de vaststelling van alle externe kosten dient te komen, voor alle modaliteiten (zowel personen- als vrachtvervoer). Dit kan als basis dienen voor de toekomstige berekening van infrastructuurheffingen, in samenhang met een effectbeoordeling van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodaliteiten. Omdat ik nu niet kan overzien of de nog te ontwikkelen methodiek gevolgen heeft voor de vormgeving van de kilometerprijs volg ik het onderzoek van de Commissie nauwgezet.

#### *Registratiebelasting*

Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de richtlijn voor afschaffing van de registratiebelasting op auto's (BPM) op Europees niveau, zoals voorgesteld door de commissie van autobelastingen in de raads werkgroep in oktober 2005. Een meerderheid van de lidstaten is tegen voorstel waar het gaat om afschaffing van de registratiebelasting op personenauto's. Het voorstel is twee keer besproken in de raads werkgroep.

#### **3.1.4. Tenslotte**

Het Platform heeft in haar aanbevelingen over de wijze van inning van de provinciale opcenten en over de consequenties voor het belastinggebied van de provincies geen uitspraak gedaan. Dit wordt nog nader uitgewerkt.

---

## 3.2 Versnellingsprijs en tol

De versnellingsprijs is een middel om regionale knelpunten in het wegennet vervroegd aan te kunnen pakken door middel van voorfinanciering van de rentekosten. Tol is een middel om PPS te stimuleren en benodigde wegenprojecten tot en met 2020 te kunnen financieren waarvoor geen of te weinig geld beschikbaar is vanuit de Rijksbegroting.

### 3.2.1. Haalbaarheidsstudies

Vorig jaar zijn met verschillende regio's afspraken gemaakt om de mogelijkheden van de versnellingsprijs en van tol gezamenlijk voor concrete projecten in haalbaarheidsstudies verder uit te werken. Dit is gebeurd voor de doortrekking van de A15 in het KAN gebied, de A2 Maasbracht – Geleen, het knelpunt van de Merwedeburg op de A27, de A13/A16, en de A4 Delft Schiedam. Daarnaast zijn ook twee regionale projecten onderzocht (Trekvliesstracé en een mogelijke verbreding van de N470).

De haalbaarheidsstudies zijn nagenoeg afgerond. Tijdens de bestuurlijke overleggen over het MIT 2007 wordt op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie afgesproken op welke wijze de versnellingsprijs respectievelijk tol in de reguliere tracé/MER-procedure van de projecten wordt meegenomen. De haalbaarheidsstudies stuur ik u toe als bijlage bij de brief over de uitkomsten van die bestuurlijke MIT-overleggen.

Voor de aanpak van de haalbaarheidsstudies versnellingsprijs en tol om regionale knelpunten (vervroegd) op te kunnen lossen zijn per knelpunt teams samengesteld met daarin de betrokken regionale overheden en Verkeer en Waterstaat. Bij de A27 is ook het bedrijfsleven betrokken.

De haalbaarheidsstudies geven inzicht in:

- De financiële en verkeerskundige consequenties van tol of een versnellingsprijs in het betreffende gebied (effecten op het omliggend wegennet (rijkswegen en regionale wegen) en de mogelijkheden voor een gratis alternatief);
- De procedurele mogelijkheden om een project te versnellen;
- De maatschappelijke kosten en baten;
- Een schets van het regionaal draagvlak van tol/versnellingsprijs bij de specifieke projecten.

Op basis van de bevindingen tot nu toe is de verwachting dat de verschillende infrastructurele maatregelen met versnellingsprijs of tol om de knelpunten op te lossen de bereikbaarheid en doorstroming in de regio verbeterd. Wel kunnen sommige oplossingen nog nader geoptimaliseerd en geconcretiseerd worden. Dit zal zijn beslag krijgen in de desbetreffende planstudies. Ook bij de verdere uitwerking worden de betreffende regionale partijen, het bedrijfsleven en de

---

weggebruiker betrokken. De openstelling van de nieuwe weginfrastructuur zal voor geen van de bovengenoemde projecten plaatsvinden voor 2012.

Wellicht komt er binnenkort nog een aantal projecten in aanmerking voor een haalbaarheidsstudie. Vorig jaar is ook met de Noordvleugel gesproken over de mogelijkheid om eerder te beginnen met beprijsen. Er loopt een scala aan verkenningen en planstudies van projecten die moeten bijdragen aan een duurzaam goede bereikbaarheid, doorstroming in de regio. De projecten staan echter onder druk vanuit het perspectief van een leefbare regio. Sleutelprojecten zijn aanleg van de Tweede Coentunnel/ Westrandweg/ Halfweg en opwaardering van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. In september/oktober zullen de bestuurders van de Noordvleugel zich buigen over de mogelijkheden voor beprijsen en wellicht besluiten tot een haalbaarheidsonderzoek.

### **3.2.2. Relatie met het MIT en kilometerprijs**

De Nota Mobiliteit gaat er van uit dat de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering maximaal benut zullen worden. Bij de financiering van de Nota Mobiliteit is daarom gerekend met € 2,5 mrd aan tolinkomsten, efficiëncywinsten uit PPS en innovatief aanbesteden. Op grond van de haalbaarheidstudies en uit eerdere studies ten behoeve van de Nota Mobiliteit zou bij de voor tol aangemerkte projecten tussen de 0,9 en 1,8 miljard aan tolinkomsten mogelijk zijn. In het MIT 2007 wordt per project aangegeven of het een mogelijk versnellingsprijs of tolproject betreft. In de brief over de uitkomsten van de bestuurlijke MIT-overleggen, zullen ook de afspraken over de versnellingsprijs en tol worden opgenomen.

Uit de marktconsultatie en uit het feitenonderzoek blijkt dat de versnellingsprijs en tol projecten goed gepositioneerd moeten worden ten opzichte van de kilometerprijs. Tol is nodig om projecten te kunnen financieren, waarvoor geen of te weinig geld beschikbaar is vanuit de Rijksbegroting. De versnellingsprijs is nodig om het project eerder te kunnen beginnen. Omdat de procedure en de bouw tijd kost zullen de eerste infrastructuurprojecten met een versnellingsprijs of tol pas vanaf 2012 gereed zijn. Met de keuze een prijs te vragen als de weg opengesteld wordt liggen het moment van heffen en het moment van invoering van de kilometerprijs dicht tegen elkaar aan. Zowel in de communicatie als bij de implementatie strategie van de kilometerprijs zal de manier waarop de tol en versnellingsprijs bijdraagt aan het eindbeeld nader worden uitgewerkt.

### **3.2.3. Wijziging Wet bereikbaarheid en mobiliteit**

Het voorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit heb ik voor de zomer naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de wijzigingen kunnen projecten waarop een versnellingsprijs van toepassing is ingevoerd worden en is de uitvoerbaarheid van tolprojecten vergroot.



---

### **3.3 Anders Organiseren wegbeheer**

Het Platform heeft in haar aanbevelingen het perspectief van de weggebruiker centraal gesteld. Waarbij met behulp van marktprincipes vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

In het onderzoek “anders organiseren van het wegbeheer” wordt gekeken naar de manier waarop wegbeheerders momenteel samenwerken, waarbij door middel van “netwerkmanagement” de samenhang van de wegennetten, de onderlinge samenwerking en de oriëntatie op de gebruiker centraal staat. Vervolgens wordt onderzocht op welke punten verbetering noodzakelijk is en welke organisatorische inrichting daarbij hoort. In de huidige praktijk werken zo'n 500 wegbeheerders met elkaar samen.

De eerste fase wordt binnenkort afgerond. In de tweede fase wordt bekeken op welke wijze de doelmatigheid van het wegbeheer en de benutting van de weg kan worden verbeterd binnen de huidige organisatiestructuren. Hiervoor wordt de informatie uit de eerste fase voor gebruikt.

De derde fase richt zich op een meer fundamentele discussie over de organisatie van het wegbeheer en daarin wordt onderzocht of een andere organisatie bij kan dragen aan een betere doelmatigheid en benutting. De resultaten van fase 1 en 2 zijn daarbij relevant, omdat die inzicht geven in de verbeteringen die mogelijk zijn binnen de huidige ordening. De vraag is of nieuwe ordeningsmodellen betere resultaten geven dan de huidige.

Het resultaat van het onderzoek is een beschrijving van verschillende, mogelijke ordenings modellen voor wegbeheer, gegeven de Nota Mobiliteit, de in gang gezette voorbereiding van de kilometerprijs en adviezen over wegbeheer van het Platform ABvM. Daarbij zullen passende vormen van gebruikersbetrokkenheid worden gezocht. Het onderzoek zal eind 2007 worden afgerond.

---

## 4. De planning van het project

---

### 4.1.1. Mijlpalen

De volgende mijlpalen zijn te onderscheiden:

Een besluit over

- de vormgeving van de tarieven van de kilometerprijs,
- de afbouw van de MRB en de BPM,
- de organisatorische inrichting, inclusief de inningorganisatie,
- de implementatiestrategie,
- over de hoogte van de investeringskosten.

Dit kabinetsbesluit wordt verwacht in het voorjaar van 2007.

De behandeling en vaststelling van de WBM ( 2006/2007)

De behandeling en vaststelling van de wetgeving voor de kilometerprijs (2008) door de Kamer.

Een besluit over het functionele programma van eisen.

Het besluit over de start van de aanbesteding (2008) en de gunning (2009).

Het besluit over de start van de landelijke kilometerprijs (2012). Dit vindt plaats als het private en publieke deel van de kilometerprijs operationeel zijn.

Alle besluiten hebben de vorm van een kabinetsbesluit en worden door de kamer vastgesteld.

### 4.1.2. Planning

#### Kostenmonitor

Najaar 2006:

- vaststellen van voorliggende kostenmonitor als vergelijkingsbasis tussen 2005, 2006 en verder.

Begin 2007:

- plan van aanpak t.b.v. het uitvoeren van praktijktesten,
- start uitwerking scenario's voor de aanbesteding,
- start implementatiestrategie vanuit de techniek.

2008:

- nieuwe kostenmonitor.

---

### **Vorbereiden beleidskeuzen**

Eind 2006:

- uitkomsten van het gezamenlijk feitenonderzoek t.b.v. besluitvorming

Begin 2007:

- de vormgeving van de tarieven van de kilometerprijs,
- de afbouw van de MRB en de BPM,
- de organisatorische inrichting, inclusief de inningorganisatie,
- de implementatiestrategie,
- over de hoogte van de investeringskosten,
- communicatiestrategie.

### **Wetgeving**

Medio 2006:

- wijzigingsvoorstel van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit.

Voorjaar 2008:

- wetsvoorstel kilometerprijs gereed voor advies RvS.

### **Implementatiestrategie, inclusief fiscaliteit**

Medio 2007:

- implementatieplan.
- voorbereiding van de afbouw van de BPM en MRB.

### **Aanbesteding**

Eind 2008 na vaststelling van de functionele eisen en behandeling van de wet op de kilometerprijs door de kamer

- definitief Functioneel Programma van Eisen,
- start Europese aanbestedingprocedure.

### **Realisatie kilometerprijs**

Eind 2009 na de gunning

- start realisatie publiek deel,
- start realisatie privaat deel.

### **Haalbaarheidstudies versnellingsprijs en tol**

Medio 2006:

- Haalbaarheidstudies voor de A15, A2, A27 en Zuidvleugel (A4, A13/16, regionale projecten) ter bespreking in het MIT-overleg en de begroting

Medio 2007:

- Idem Noordvleugel en ring Utrecht

---

## 5. De financiën van het project

---

### 5.1.1. Algemeen

In de huidige fase (januari 2006 – mei 2007) is er een raming opgesteld voor de uitvoering van de fase zelf. De raming is in deze fase nog een globale schatting, met hoge onzekerheidsmarge. In de volgende rapportage wordt de raming voor de komende vier jaar (2007 –2011) vermeld. Ook hier zal het op onderdelen nog een globale schatting, met hoge onzekerheidsmarge betreffen.

#### Projectuitgaven

Op dit moment wordt het project gefinancierd vanuit hoofdstuk XII van de Rijksbegroting en het Infrastructuurfonds. Op artikel 34.01.03 Anders Betalen voor Mobiliteit staat voor 2007 tot en met 2011 de projectkosten begroot voor een bedrag van € 387.000,- per jaar. In het kader hiervan worden de reguliere begrotingsprocessen doorlopen.

#### Reserveringen

Vanuit het FES is in 2005 een reservering gemaakt van M€ 100 voor de financiering van de “voorfase van beprijzen”.

#### De wijze van financiering van de investerings- en uitvoeringskosten

In de nota mobiliteit is rekening gehouden met een reservering voor (een deel van) de invoeringskosten van de kilometerprijs.

In de kostenmonitor zijn alleen de investering- en uitvoeringskosten gezien. Marktordening en mogelijke PPS-constructies worden in nog uitgewerkt.

### 5.1.2. Uitgaven en aangegane verplichtingen

#### Uitgaven en aangegane verplichtingen

In tabel 1 zijn de uitgaven opgenomen. Tot en met juni 2006 is ten behoeve van het project Anders Betalen voor Mobiliteit een bedrag van € 3.159.000,- betaald.

Jaar	bedrag
2005 Projectkosten inclusief de kosten voor het Platform en de onderzoeken naar de verschillende varianten.	€ 2.479.000,-
2006 Projectkosten inclusief een deel van de marktconsultatie, exclusief de feitenonderzoeken.	€ 680.000,-

---

--	--

In tabel 2 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met juni 2006 is ten behoeve van het project Anders Betalen voor Mobiliteit een bedrag van € 6.170.000,- verplicht.

jaar	bedrag
2005	€ 2.500.000,-
2006	€ 3.670.000,-

---

## 6. De risico's van het project

---

### **Wetsvoorstel kilometerprijs**

*De planning van het wetsvoorstel is uitermate krap.*

De planning gaat uit van besluitvorming in het voorjaar van 2007 over de vorm van de kilometerprijs, de afbouw van de MRB en de BPM, de organisatorische inrichting en de implementatiestrategie. Voor de periode van het schrijven van het wetsvoorstel, afstemming en besluitvorming in het kabinet is een jaar gerekend. Ervaring uit het verleden heeft geleerd dat starten met de aanbesteding voordat de wetgeving is afgerond een groot afbreukrisico is en een veel te dure aanbesteding oplevert.

### **Besluiten**

*De te nemen besluiten zijn groot*

Uitwerken stap voor stap aanpak, met bijbehorende deelbesluiten. Op alle deelprojecten deze benadering toepassen. De planning is uiterst krap. Het tempo moet hoog blijven op het gezamenlijk feitenonderzoek. Dit om te voorkomen dat de aanbesteding wacht op de wetgeving en dat de wetgeving wacht op het gezamenlijk feitenonderzoek waardoor invoering van de kilometerprijs in 2012 niet wordt gehaald.

### **Implementatie**

*Wijziging van functionele eisen aan het technische systeem gedurende de implementatie van de kilometerprijs kan leiden tot vertraging en hogere kosten.*

Dit vraagt tijdige besluitvorming over wetgeving en specificaties. Niet teveel vooruitlopen op Europese ontwikkelingen (en het later moeten bijstellen vanwege het niet voldoen aan interoperabiliteitsspecificaties). Nieuwe wensen, gewijzigde eisen en andere wetgeving pas na invoering van de kilometerprijs inbrengen.

*Technische en logistieke implementatie is een complex geheel*

De complexiteit van het project vraagt om maatregelen om de technische en logistieke implementatie goed voor te bereiden. Investeren in het testen van onderdelen van het systeem is daar één van. Hiermee is het proces van invoering (inclusief het faciliteren van keuzes over eisen) beheersbaar te houden. Hierbij horen ook testen die gericht zijn op het beperken van vandalisme en frauduleus handelen.

*Het maatschappelijk draagvlak zakt in.*

Dit vraagt om discipline bij de uitwerking. Geen wijziging van de (technische) eisen gedurende de uitrol van het project. Verstandige uitwerking van de tarifiering, de organisatie (o.a. verdeling publiek/privaat) en de afbouw van de huidige vaste belastingen.

---

Steevast alle maatregelen in het perspectief van het eindbeeld plaatsen. Goede communicatie strategie.

### **Overgangsproblematiek**

*De omzetting van de BPM kan grote schokeffecten opleveren.*

Het kan als onrechtvaardig ervaren worden dat bezitters van een auto waarover in het verleden BPM geheven is, een zelfde kilometerprijs moeten betalen als bezitters van een auto waarover geen BPM is betaald. Om burgers een vergelijkbare last te bezorgen is het niet ondenkbaar dat tot overgangsregelingen besloten zal worden. De precieze budgettaire verwerking ervan zal tegen die tijd en uiteraard conform de geldende begrotingsregels gezien moeten worden. Onderwerpen bij het gezamenlijk feitenonderzoek zijn o.a. de mate waarin de BPM omgezet moeten worden, wat verschillende oplossingsrichtingen zijn en de noodzaak van een overgangsregeling. De resultaten hiervan worden in de implementatiestrategie meegenomen.

### **Versnellingsprijs en tol**

*Het draagvlak voor de versnellingsprijs en tol is broos en heeft wellicht consequenties voor de kilometerprijs.*

Openstelling van versnellingsprijs en tolprojecten is voor 2012 waarschijnlijk niet haalbaar. Latere openstelling heeft mogelijk effect op de invoering van de kilometerprijs. De verhouding van tol als financieringsinstrument binnen de kilometerprijs moet zo spoedig mogelijk worden uitgewerkt.

---

## Overzicht kamerstukken

.....

Omschrijving:	Kamerstuk:
Nota Mobiliteit	29 644, nr. 61
Brief minister inzake het werkprogramma Anders Betalen voor Mobiliteit	29 644, nr. 62
Brief minister ter aanbieding van het verslag van de conferentie Anders Betalen voor Mobiliteit	29 644, nr. 63
Brief van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat; Anders Betalen voor Mobiliteit groot project	30 563, nr. 1
Wijzigingsvoorstel van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit: koninklijke boodschap	30 615, nr. 1
Wijzigingsvoorstel van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit: voorstel van wet	30 615, nr. 2
Wijzigingsvoorstel van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit: memorie van toelichting	30 615, nr. 3
Wijzigingsvoorstel van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit: advies en nader rapport	30 615, nr. 4



---

## Overzicht afkortingen

.....

Afkorting	Betekenis
ABvM	Anders betalen voor mobiliteit
BPM	Belasting van Personenauto's en motorrijwielen
BTW	Belasting toegevoegde waarde
fPVE	Functioneel programma van eisen
KAN	Knooppunt Arnhem - Nijmegen
MER	Milieu effect rapportage
MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	Motorrijtuigenbelasting
PPS	Publiek private samenwerking
WBM	Wet bereikbaarheid en mobiliteit

---

## Bijlagen

.....

Kostenmonitor