



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Procesbeschrijving Marktconsultatie

Bijlage C3 bij de Kostenmonitor Kilometerprijs

1 september 2006



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Procesbeschrijving Marktconsultatie

Bijlage C3 bij de Kostenmonitor Kilometerprijs

1 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
e-mail: abvm@minvenw.nl
website: [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/
mobiliteit_en_bereikbaarheid/](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/)

Adviesboard:

Dhr Mr. P.A. Nouwen (voorzitter)
Dhr Mr. P.W. de Kam RI
Dhr Mr. R. Rinzema
Dhr Drs. L. Osterholt (secretaris)

Dank aan:

- Alle marktpartijen die hebben deelgenomen aan de marktconsultatie en daarmee hebben bijgedragen aan de kostenmonitor (deelnemerslijst in Bijlage A).
- Alle personen binnen en buiten het Ministerie van V&W die een bijdrage hebben geleverd aan het proces van de marktconsultatie of dit rapport

Datum: 1 september 2006

Status: Bijlage C3 bij de Kostenmonitor Kilometerprijs

Versienummer: C3_procesbeschrijvingV07_060901def.doc

Inhoudsopgave

1.	Inleiding 7
1.1	Aanleiding en doelstelling Kostenmonitor 7
1.2	Marktconsultatie in relatie tot kostenmonitor 7
1.3	Leeswijzer fase 1 rapportage 8
2.	Fase 1 10
2.1	Registratie 10
2.2	Selectie geregistreerde partijen 11
2.3	Plenaire informatiebijeenkomst 14
2.4	Bilaterale gesprekken 14
2.5	Belangrijkste observaties uit fase 1 17
3.	Fase 2 19
3.1	Identificatie onderzoeksvragen 19
3.2	Selectie fase 2 deelnemers 19
3.3	Begeleiding fase 2 deelnemers 21
4.	Conclusies Marktconsultatieproces 23
4.1	Conclusies 23
4.2	Tot slot 24
Bijlage A	Deelnemerslijst 25
A.1	Fase 1 25
A.2	Fase 2 26
Bijlage B	Bronnen 27
Bijlage C	Uitnodigingsbrief Marktconsultatie 28

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling Kostenmonitor

In de Nota Mobiliteit is het voornemen vastgesteld om te starten met een andere vorm van betalen voor mobiliteit. Met Anders Betalen voor Mobiliteit wordt niet betaald voor het bezit van de auto, maar voor het gebruik. Het kabinetsbesluit volgt het breed gedragen advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit: de invoering van een kilometerprijs op alle wegen, met differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken.

Een van de voorwaarden die het kabinet verbond aan de invoering van de kilometerprijs is dat invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan de in 2005 geraamde gemiddelde kosten van 3 miljard euro. De uitvoerings- en handhavingkosten dienen in redelijke verhouding te staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent [Nota Mobiliteit deel IV].

Om te kijken of en hoe aan deze voorwaarden kan worden voldaan, wordt een kostenmonitor opgesteld en in september 2006 gepresenteerd aan de Tweede Kamer. De kostenmonitor heeft als doel het Kabinet en de Tweede Kamer van onafhankelijke en betrouwbare informatie voorzien tegen welke kosten en met welke kenmerken een kilometerprijs naar tijd, plaats en voertuigkenmerken in te voeren is. 'Of het goedkoper' kan, moet dus uit de kostenmonitor blijken.

Brief aan Tweede kamer met werkprogramma ABvM, 8 maart 2006

De kostenmonitor zal uit twee delen bestaan. Ten eerste wordt de kostenanalyse van de landelijke kilometerprijs geactualiseerd. De uitkomst hiervan wordt vergeleken met de uitkomst van de eerdere berekeningen. Ten tweede zal er een gevoeligheidsanalyse op de parameters van het systeem plaatsvinden.

1.2 Marktconsultatie in relatie tot kostenmonitor

De analyse was snel gemaakt dat het alleen mogelijk zou zijn om de gewenste doelstelling van de kostenmonitor te realiseren, indien het bedrijfsleven bereid zou worden gevonden gerelateerde kennis en ervaring te delen. Daarom is tot een marktconsultatie besloten.

Met de marktconsultatie wordt het bedrijfsleven gevraagd om bouwstenen aan te leveren voor de kostenmonitor. De gehele marktconsultatie is geen aanbesteding maar een consultatieronde die los staat van een eventuele aanbesteding. Wel kunnen inzichten vanuit de marktconsultatie gebruikt worden in een toekomstig Programma van Eisen, bijvoorbeeld gegeven de informatie over kosten en risico's die bepaalde specificaties/eisen met zich mee blijken te brengen.

1.3 Aanpak en randvoorwaarden

De markt is intensief betrokken via een open en transparant proces van marktconsultatie met vooraf opgestelde spelregels:

- het is een consultatieronde die los staat van een eventuele aanbesteding;
- conform de Nota Mobiliteit wordt uitgegaan van het gedragen platformadvies: een kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken op alle wegen in Nederland;
- op basis van een functioneel Programma van Eisen (fPvE) formuleren marktpartijen hun oplossingen voor de kilometerprijs. Het fPvE is bedoeld als vertrekpunt voor de marktconsultatie, om van marktpartijen te vernemen welke eisen essentieel en robuust zijn en welke eisen de kosten sterk beïnvloeden;
- kwaliteitsborging van het consultatieproces door een onafhankelijke adviesboard;
- kwaliteitsborging van de inhoud van de kostenmonitor door een internationaal technical review team.

Kwaliteitsborging van het consultatieproces is bewaakt door de adviesboard Marktconsultatie Anders Betalen voor Mobiliteit (zie colofon). Deze is voor aanvang van de marktconsultatie ingesteld en had de volgende taken:

- het adviseren over de verdere strategie van de voorbereiding van de kostenmonitor (vervolg van fase 1);
- het adviseren over de procedure waarmee de markt wordt betrokken bij de voorbereiding van de kostenmonitor;
- het toetsen op hoofdlijnen van de beslismomenten en de hierbij behorende documenten;
- het adviseren over de strategie van de te voeren marktconsultaties;
- het adviseren over (potentiële) conflictsituaties met marktpartijen;
- het adviseren over (de processen rondom) de kostenmonitor met het oog op optimalisering van het draagvlak.

De marktconsultatie is uitgevoerd in 2 fasen:

- Fase 1: bilaterale gesprekken met aangemelde bedrijven met relevante kennis ten aanzien van kosten van beprijzingssystemen.
- Fase 2: een verdiepingsslag op geselecteerde onderwerpen met een selectie van bedrijven.

1.4 Leeswijzer fase 1 rapportage

Deze rapportbijlage vormt een bijlage bij de kostenmonitor met daarin een uitgebreide vastlegging van het marktconsultatieproces:

- proces van registratie voor de marktconsultatie
- belangrijkste bevindingen, vervolgvragen voor verdieping in fase 2
- beoordeling en selectie naar fase 2;
- conclusies marktconsultatieproces

Een overzicht van alle deelnemers aan fase 1 van de marktconsultatie is opgenomen in Bijlage A. De gebruikte bronnen staan vermeld in Bijlage B. De uitnodigingsbrief namens de minister is afgedrukt als Bijlage C

2.Fase 1

2.1 Registratie

Een groot aantal marktpartijen zijn attent gemaakt op de mogelijkheid om zich te registreren voor fase 1 van de marktconsultatie:

- Dertig partijen wiens relevante kennis en ervaring al was aangetoond door hun inbreng bij eerdere processen van beprijzing ontvingen een door de Minister getekende uitnodigingsbrief waarin ze werden uitgenodigd om zich te registreren [Bijlage C].
- De Europese organisatie Ertico heeft per e-mail al haar leden geattendeerd op de website van de marktconsultatie en de mogelijkheid van registratie.
- De netwerk organisatie Connekt op het gebied van verkeer en vervoer en ITS heeft per e-mail haar leden geattendeerd op de website van de marktconsultatie en de mogelijkheid van registratie.
- Op de Intertraffic conferentie in de RAI is op 7 april tijdens een sessie het proces van de marktconsultatie door de projectmanager van Anders Betalen voor Mobiliteit toegelicht.

Er is gekozen voor eenduidige informatieverschaffing via een eigen website (www.vananaarbeter.nl/abvm/) en een vaste contactpersoon. Op de website bestond de mogelijkheid van on-line registratie. Middels deze website konden ook andere marktpartijen die aanvankelijk niet zijn benaderd, zich ook registreren.

In alle uitingen stond centraal dat het een marktconsultatie betrof en geen aanbestedingsprocedure. Om de ongewenste associatie met een aanbesteding te voorkomen is afgezien van (een overigens niet verplichte) aankondiging van de marktconsultatie op de Europese aanbestedingskalender.

De website bevatte ten tijde van de registratie:

- algemene uitleg over Anders Betalen voor Mobiliteit en de aanleiding en het doel van de kostenmonitor
- uitleg over de marktconsultatie
- de uitnodigingsbrief namens de minister met daarin informatie over de procedure van de marktconsultatie, minimumeisen voor registratie alsook de beoordelingscriteria voor de uiteindelijke beoordeling van de partijen die aan fase 2 mee zullen doen.
- een functioneel programma van Eisen (fPvE): aanzet voor een overzicht van functionele eisen waarop partijen hun bijdragen kunnen oriënteren
- toelichting op de kostenramingen uit 2005
- on-line registratieformulier waarin partijen hun expertisevelden konden aangeven en gevraagd werd naar hun motivatie en voorgenomen inbreng bij deelname aan de marktconsultatie
- een disclaimer met daarin de "spelregels" van de marktconsultatie

Om een volledig "level playingfield" te waarborgen is steeds alle informatie op de website ook Engelstalig beschikbaar gemaakt. De website is goed bezocht en werd door registranten als informatief ervaren.

Het functioneel programma van eisen (fPvE) was het belangrijkste inhoudelijke stuk voor partijen om kennis van te nemen. De daarin opgenomen 24 functionele eisen die aan een systeem kunnen worden gesteld zijn een doorvertaling van de voorkeursvariant '5' zoals beschreven in het rapport 'nationaal platform anders betalen voor mobiliteit'. Met dit functioneel programma van eisen (fPvE) in handen hebben de bedrijven een concreet aangrijppunt voor commentaar en discussie over de kosten van het systeem. Daarmee is niet gezegd dat dit de eisen zijn die uiteindelijk voor het systeem zullen worden opgelegd in een eventuele aanbesteding.

Marktpartijen hadden een termijn van twee weken gekregen om zich on-line te registreren. In de registratieformulier is duidelijk aangegeven wanneer de registratietermijn verstreek (10 april 2006; 18:00 uur lokale tijd). Totaal hebben 60 partijen zich geregistreerd.

2.2 Selectie geregistreerde partijen

Minimumeisen

Van partijen die zich lieten registreren werd minimaal het volgende verlangd [zoals gesteld in uitnodigingsbrief; Bijlage C]:

- Aantoonbare relevante kennis met betrekking tot de ontwikkeling van het systeem van beprijzen en daarmee gepaard gaande kosten.
- Een op bedrijfsmatige achtergrond gebaseerd inzicht in de samenhang tussen techniek en kosten
- Bereidheid en beschikbaarheid om dit inzicht te delen met het oog op de algemene doelstellingen van de kostenmonitor.

De eisen zijn als minimumeisen geformuleerd. Dit betekent dat aan alle eisen voldaan moest worden. De selectie werd niet gebaseerd op een "ranking" systeem (geen lijst van partijen in aflopende volgorde van geschiktheid) maar op het "knock-out" principe (partijen voldoen wel of niet).

Wijze van beoordeling van registraties

Totaal zijn 60 registraties binnengekomen voor het tijdstip van sluiting. Na de sluitingstermijn van 10 april 2006 is de mogelijkheid tot registratie 10 minuten na het verstrijken van de einddatum afgesloten door het weghalen van het registratieformulier van de website.

De geregistreerde partijen (aantal: 60) zijn beoordeeld aan de hand van de vooraf kenbaar gemaakte minimumeisen:

1. Eerst is door de drie leden van het beoordelingsteam individueel een beoordelingsrapport gemaakt op grond van een daarvoor vastgesteld formulier (Tabel 1.1).
2. Vervolgens heeft het beoordelingsteam in onderling overleg hun gezamenlijk rapport opgesteld.

-
3. Dit rapport is besproken door het reviewteam. In enkele gevallen heeft het reviewteam een vraag geformuleerd over een beoordeling van een registratie.
 4. Tot slot zijn het beoordelingsteam en het reviewteam gezamenlijk tot een eensluidende beoordeling van alle registraties gekomen.

Resultaat beoordeling registraties

Van de 60 registraties zijn 5 partijen op grond van de criteria afgewezen voor fase 1. Van de overige 55 partijen die zijn geselecteerd voor fase 1 hadden in drie gevallen twee bedrijfsonderdelen van hetzelfde bedrijf zich geregistreerd. Dit is in overleg met deze bedrijven gecorrigeerd. Het geheel resulteerde in 52 partijen die uitgenodigd zijn voor fase 1. Daarvan zijn uiteindelijk 42 partijen daadwerkelijk op gesprek gekomen. De overige vielen op eigen initiatief (toch niet beschikbaar) af.

De definitieve beoordeling is samen met de afwijzingsbrieven en uitnodigingsbrieven in concept ter advisering voorgelegd aan de Adviesboard en daarna ter goedkeuring voorgelegd aan de projectmanager. Op 14 april zijn 5 afwijzingsbrieven en 52 uitnodigingen voor de plenaire informatiebijeenkomst van 18 april en de bilaterale gesprekken verstuurd na goedkeuring van de projectleider. Binnen 4 dagen na sluiting van de registratie zijn partijen op de hoogte gesteld over verdere participatie.

Tabel 1.1.

Beoordelingsformulier dat is gehanteerd bij de registraties met als doel de beoordeling te objectiveren en te standaardiseren

	BEOORDELING (individueel)	WORDT VOLDAAN AAN BEOORDELINGS-CRITERIA?	MOTIVERING EN OPMERKINGEN BEOORDELAAR
1	Aantoonbare relevante kennis -met betrekking tot de ontwikkeling van het systeem -met betrekking tot de met het systeem gepaarde kosten		
2	Inzicht tussen samenhang techniek en kosten		
	Inzicht gebaseerd op bedrijfsmatige achtergrond		
3	Bereidheid om inzicht te delen met het oog op de algemene doelstellingen van de kostenmonitor		
	Beschikbaarheid om inzicht te delen met het oog op de algemene doelstellingen van de kostenmonitor		

INDIVIDUEEL OORDEEL BEOORDELAAR

uitnodigen /afwijzen, want:

ORDEEL BEOORDELAARS (gezamenlijk)

uitnodigen /afwijzen, want:

ORDEEL REVIEWERS (gezamenlijk)

akkoord/ niet akkoord / vraag aan beoordelaars:

EINDOORDEEL

uitnodigen /afwijzen

2.3 Plenaire informatiebijeenkomst

Om de bilaterale gesprekken effectief te kunnen voeren en de gesprekstijd zo min mogelijk te gebruiken voor algemene introductie over het project Anders Betalen voor Mobiliteit, is 18 april 2006 een conferentie georganiseerd in de koepelkerk van het Renaissance Hotel in Amsterdam. De opkomst was goed: 90% van de voor fase 1 uitgenodigde partijen was vertegenwoordigd. Tijdens deze conferentie werd de context en geschiedenis van het project toegelicht, als ook de procedure van marktconsultatie, de rol en opbouw van het functionele Programma van Eisen (fPvE), kostenberekeningen uit 2005 [Rapportage 'het Kan!'] en de opbouw van de komende gesprekken. Belangrijkste boodschap vanuit het projectteam was:

- Wij zoeken een systeem van kilometerbeprijzing dat goedkoper is dan in 2005 geraamd
- Vertel ons wat wij moeten weten, niet wat wij zouden willen horen
- Het functionele programma van eisen (fPvE) is uitdrukkelijk een concept als vertrekpunt. Per eis is ruimte voor alternatieve oplossingen aangegeven.
- De marktconsultatie heeft twee functies: 1) vergaren van informatie voor de kostenmonitor, 2) aanscherpen van de functionele eisen door middel van dialoog met de markt.

Door middel van vragen konden partijen reageren op (het proces van de) de marktconsultatie. Van deze vragen is een verslag gemaakt dat de volgende dag in de vorm van 'Questions & Answers' (Q&A's), inclusief het presentatiemateriaal beschikbaar werd gesteld op de website. Deze informatie was dus vooraf aan de bilaterale gesprekken voor alle deelnemers beschikbaar. Omwille van gelijkheid zijn de 'Q&A's' pas na fase 1 geactualiseerd.

2.4 Bilaterale gesprekken

Geregistreerde partijen die uitgenodigd werden voor een individueel gesprek zijn hierover geïnformeerd middels een uitnodigingsbrief (d.d. 14 april jl.). De gespreksronden zijn op 20 april gestart en op 15 mei beëindigd. In totaal zijn 42 gesprekken gevoerd. Bijlage A toont het overzicht van alle organisaties die een bijdrage aan fase 1 hebben geleverd. Van de 52 uitgenodigde partijen hebben zich 8 teruggetrokken uit de consultatie, 3 andere partijen hebben in fase 1 met kennisgeving vooraf één gezamenlijk consortium gevormd.

Per dagdeel werden 2 parallele gesprekken gevoerd (met maximaal vier gesprekken per dag). Gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een standaardagenda die was meegestuurd met de uitnodigingsbrief (Tabel 1.2).

Elke partij heeft twee uur gesprekstijd van gekregen. Namens het ministerie zijn de gesprekken steeds gevoerd met een team van ten minste drie personen. Elk gespreksteam bestond uit een voorzitter, een inhoudelijke aangever en een rapporteur. Er werd gewerkt met teams in wisselende formatie. Hiermee werd een grotere mate van gelijkwaardigheid bij de beoordeling gewaarborgd. Ook hebben

medewerkers van andere werkstromen binnen Anders Betalen voor Mobiliteit geparticipeerd in de marktgesprekken.

Tabel 1.2

Gespreksagenda die is gehanteerd bij de 42 gesprekken met marktpartijen (bijlage bij uitnodigingsbrief d.d. 14 april 2006).

	Subject	Activity	Time (min.)
1	Introduction, process, agenda	project team introduction and	15
2	Confidentiality	questions/comments invited party	
3	Knowledge and experience overall 'kilometerprijs' system	Presentation by invited party	60
4	Comments on draft requirement specifications		
5	Proposed solutions and cost driving factors		
6	Remarks on cost estimations (reference architecture)		
7	Sensitivity analysis/questions	project team, during presentation	
8	Possible contributions phase 2	project team, discussion	15
9	Conclusions	project team, invited party	15
10	Remarks & practical arrangements	invited party, project team	15

Om voor de nodige uniformiteit in de gesprekken te zorgen is, naast de agenda, gewerkt met vooraf vastgestelde verslagsjablonen. Deze sjablonen, zodra ingevuld, vormden tevens het verslag van het gesprek. Dit verslag werd binnen twee werkdagen aan partijen verstuurd. Partijen hadden vervolgens de mogelijkheid om binnen vijf werkdagen op het verslag te reageren en te voorzien van eventuele "nabrandende" informatie. Verslagen zijn daarna definitief gemaakt door de rapporteurs en verstuurd naar partijen.

Vertrouwelijkheid

Als tweede agendapunt werden steeds afspraken gemaakt over de vertrouwelijkheid van de informatie van een gesprek. Hiervoor werden drie keuzes voorgelegd die vooraf waren vastgesteld:

1. *Openbaar*: alles openbaar en traceerbaar (te relateren aan specifiek bedrijf).
2. *Anoniem*: alles openbaar, echter gegevens worden in de externe rapportages niet gekoppeld aan specifiek bedrijf.
3. *Groep marktconsultatie Vertrouwelijk*: Gegevens worden slechts gebruikt door projectteam, geen gebruik bij externe verslaglegging.

De gemaakte keuze is per partij vastgelegd in het verslag.

Beoordeling gesprekken fase 1

Beoordelingsformulieren

Direct na elk gesprek werd door het gespreksteam van de zijde van het ministerie een vooraf vastgesteld beoordelingsformulier ingevuld (eerst individueel, dan gezamenlijk). Door de rapporteur van het gesprek werd de gezamenlijke eindbeoordeling vastgelegd in één formulier per partij (Tabel 1.3).

Tabel 1.3
Beoordelingsformulier voor gesprekken in fase 1

Naam Bedrijf	-	record #	-	Datum	-								
Gesproken met	-												
Beoordelingsteam	-												
Criterium	Gidswoorden	Wegings -factor	Beoordeling [cijfer 1–4]	Gewogen score	Toelichting beoordelaar								
Mate waarin minimale eisen voor registratie tijdens presentatie werden bevestigd	- Loop langs de 3 criteria voor fase 1 en geef beoordeling	0,10	1 2 3 4	--									
Relevantie van uw informatie ten aanzien van specifieke onderdelen van de kostenmonitor	- goed in staat om cost-drivers te identificeren - geeft kwalitatief goede informatie - bruikbaarheid van informatie - overzicht van totale systeem en kosten (onderbouwd per deel) - beschikt over kennis van één of meerdere techniekvelden	0,40	1 2 3 4	--									
Vernieuwende inzichten (elementen die wellicht aan kostenmonitor dienen te worden toegevoegd)	- is in staat om overtuigend andere methoden en technieken te brengen - heeft overtuigend bewijs van goedkopere oplossingen - gemotiveerde suggesties PVE - laat naast referentie architectuur overtuigend andere oplossing zien - voorstel voor plan fase 2	0,30	1 2 3 4	--									
Betrokkenheid, openheid en beschikbaarheid voor verdiepingsslag	- maakt wel/geen voorbehouden ten aanzien van vertrouwelijkheid fase 2 - geeft blijk van een enthousiaste, open wijze van discussiëren - anonieme openheid (3) of met naam en toenaam (4)	0,20	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> </table> *					1	2	3	4	--	
1	2	3	4										
totaalscore													
Algemene opmerkingen beoordelingsteam / samenvatting van mogelijke bijdrage voor fase 2													

Opmerking: de beoordeling met cijfers 1, 2, 3 of 4 is bewust gekozen om onderscheid af te dwingen: cijfer 1 en 2 zijn respectievelijk zwaar onvoldoende en onvoldoende. Cijfer 3 is voldoende en een cijfer 4 is goed tot zeer goed.

* Het vierkantje geeft aan dat dit laatste criterium een "knock-out" criterium is bij een score van 1 of 2.

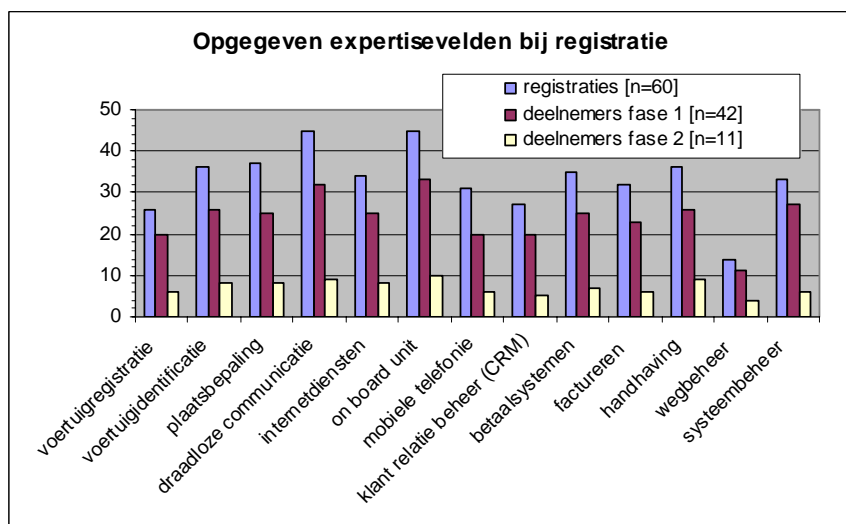
In de gebruikte beoordelingsformulieren zijn de criteria opgenomen die ook in de uitnodigingsbrief van de Minister aangekondigd waren [Bijlage C]. Centraal stond of partijen al dan niet een verdiepingsslag op de reeds aangeleverde informatie konden aanleveren ten behoeve van het opstellen van de kostenmonitor (fase 2). Op aanraden van de adviesboard is het beoordelingsformulier inclusief gehanteerde wegingsfactoren bekend gemaakt aan partijen door middel van een additionele brief (d.d. 3 mei 2006).

Bij de beoordeling werd partijen een score gegeven aan de hand van de mate waarin voldaan werd aan de beoordelingscriteria. Om de beoordelaars voldoende houvast en uniformiteit mee te geven bij het beoordelen werd per criterium een aantal gidswoorden toegevoegd. De gidswoorden geven de denkrichting aan binnen een criterium. Het laatste criterium over “betrokkenheid, openheid en beschikbaarheid voor verdiepingsslag” had in tegenstelling tot de eerste drie een “knock-out” karakter. Een score van 1 of 2 betekent dat partijen niet meer in overweging werden genomen voor een uitnodiging in fase 2.

2.5 Belangrijkste observaties uit fase 1

Bijlage A geeft het overzicht van partijen die hebben deelgenomen aan de gesprekken in fase 1. Deze groep beslaat een groot deel van de internationale expertise op het gebied van beprijzen in de private sector. Tijdens de gesprekken is de door de bedrijven bij registratie opgegeven expertise geverifieerd (Figuur 2.1). Alle expertisevelden werden door meerdere deelnemers afgedekt. Dit is relevant aangezien de inbreng van een individuele partij vanzelfsprekend gestaafd is op eigen positie en ervaring. Het is nuttig – zeker waar het gaat om substantiële kosten – dat er voor de kostenmonitor verschillende ervaringen en invalshoeken beschikbaar zijn gekomen.

Figuur 2.1
Opgegeven expertise velden bij registratie van
-alle registraties; aantal = 60
-deelnemers van fase 1; aantal = 42
-deelnemers fase 2; aantal = 11



Een belangrijke notie is dat fase 1 zeer uiteenlopende gesprekken opleverde die ook nog eens een zeer verschillend abstractieniveau hadden. Er zijn partijen geweest die al in fase 1 een zeer uitgewerkte onderbouwing van kosten hebben gepresenteerd, terwijl anderen de voorstelling van zaken meer globaal hielden. De nuance daartussen is onmogelijk over te brengen in een rapportage. Concreet betekent dit

dat er een trend zichtbaar is t.a.v. het verlagen van kosten maar dat de onderbouwing hiervan nog niet altijd even hard is. Daarvoor is een verdiepingsslag in fase 2 uitgevoerd, waarbij o.a. een uniforme ramingsmethodiek is gehanteerd zodat uitkomsten vergelijkbaar zijn.

Oplossingsrichtingen

Op basis van de verstrekte informatie in fase 1 zijn enige constatering te maken over oplossingen die in functionaliteit tegemoetkomen aan een kilometerprijs naar plaats, tijd en milieukeurmerken van het voertuig.

Belangrijkste observatie uit fase 1 is dat een ruime meerderheid van de deelnemers (28 uit 42) gezien het functionele programma van eisen (fPvE) adviseert om gebruik te maken van afstand - en plaatsbepaling van de voertuigen met satellietnavigatie al dan niet in combinatie met andere technieken. Deze oplossingen voldoen aan het fPvE en maken een kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig mogelijk. Bij deze aanpak is een voertuigapparaat ofwel On Board Unit (OBU) nodig. Binnen deze oplossingsrichting zijn varianten te onderscheiden op de manier waarop verplaatsingsgegevens worden doorgestuurd.

- Er zijn geen volledig nieuwe concepten ten opzichte van eerdere verkenningen gepresenteerd.

Er zijn ook oplossingen aangedragen die lagere kosten hebben, maar niet (geheel) voldoen aan het PvE:

- Electronische tags (identificatie labels) maken lokaal beprijzen naar plaats mogelijk, maar zijn niet geschikt voor een landelijke kilometerprijs op alle wegen.
- Een systeem gebaseerd op plaatsbepaling in het mobiele telefonie netwerk. De haalbare nauwkeurigheid is hierbij aanzienlijk lager dan bij gebruik van plaatsbepaling per satelliet. Nauwkeurig beprijzen per kilometer is hiermee niet mogelijk zonder aanvullende, en mogelijk kostbare, maatregelen. Wat hiervan de consequenties zouden zijn is nog onduidelijk.
- Beprijzen op basis van de registratie van kilometertellerstanden is door enkele partijen voorgesteld, maar altijd als hulpmiddel bij een andere aanpak en nooit als zelfstandige oplossing. Met de kilometerteller is – zonder een aanvullend systeem - geen differentiatie naar tijd en plaats mogelijk. Daarnaast is er een aantal uitdagingen waar onder handhaafbaarheid en kilometers gereden in het buitenland.

Een van de onderzoeksvragen voor nadere verdieping in fase 2 richt zich op het nader in beeld brengen van denkbare eenvoudige oplossingen voor een kilometerprijs waarbij het functioneel programma van eisen (fPvE) mag worden losgelaten (fase 2, onderwerp 7).

3. Fase 2

3.1 Identificatie onderzoeksvragen

Op 15 mei jl. zijn de laatste gesprekken met partijen gevoerd. Op 16 mei jl. zijn de resultaten intern besproken. Daarbij is al wel de ranglijst gepresenteerd op basis van de scores uit de beoordelingsformulieren, maar zijn geen waardeoordelen uitgesproken over partijen. De bijeenkomst had tot doel om een gedeeld beeld van de gesprekken te krijgen en de onderzoeksonderwerpen voor verdere verdieping in fase 2 te identificeren.

De in fase 1 van de marktconsultatie verkregen inzichten geven een eerste indicatie van kosten. Belangrijk is dat in deze fase een beeld is ontstaan van de onderwerpen die in fase 2 verdieping behoeven: de belangrijkste kostenposten en risico's voor succesvolle implementatie. Op basis van dit 1^e onderdeel van de marktconsultatie zijn 7 onderzoeksvragen geformuleerd voor fase 2. Deze onderwerpen zijn:

1. Uitwerken van integrale systeemconcepten met bijbehorende raming;
2. Uitwerken van verschillende varianten van voertuigapparaten (OBU's) met bijbehorende raming;
3. Nader onderzoek plaats- en afstandbepaling met satellietnavigatie (GPS);
4. Uitwerken implementatiestrategieën, in het bijzonder versnellingsprijs en tol in samenhang met implementatie kilometerprijs;
5. Uitwerken handhaving bezien vanuit het perspectief van een operator;
6. Beschrijving toekomstige ontwikkeling van in-carsystemen en de mogelijkheid van integratie van het voertuigapparaat (OBU) daarin;
7. Kan het Anders? Beschrijving van aanmerkelijk eenvoudiger varianten van het systeem van beprijzen, waarbij het concept PvE mag worden losgelaten maar de beprijzing per kilometer nog wel een harde eis vormt.

3.2 Selectie fase 2 deelnemers

Op basis van een vooraf vastgestelde procedure hebben de 'inhoudelijke aangevers' gezamenlijk in vergadering op 17 mei een conceptbeoordeling gemaakt. Het basismateriaal hiervoor was:

- het overzicht van de scores per bedrijf, met de toelichtingen daarop;
- de bovengenoemde lijst met belangrijke onderwerpen;
- de gespreksverslagen;
- persoonlijke toelichtingen van degene die bij het betreffende gesprek aanwezig was.

De concept-beoordeling van de inhoudelijk aangevers is op 17 mei in de namiddag integraal gereviewed door de voorzitters, in aanwezigheid van drie inhoudelijk aangevers voor nadere toelichting op de concept-beoordeling. Deze vergadering heeft geleid tot het definitieve beoordeling van het projectteam die is goedgekeurd door achtereenvolgens de adviesboard en de projectmanager. De beoordeling van 42 partijen heeft geresulteerd in 11 uitnodigingen voor een opdracht tot een nadere verdiepingslag in fase 2 (Tabel 1.4).

Tabel 1.4

Resultaat van de beoordeling in fase 1; uitnodigingen van 11 partijen voor verdiepingslag in fase 2

	Onderwerp	Aspect	Uitgenodigde partijen	Bijlage nummer
1	Integrale systeemconcepten voor de kilometerprijs uitwerken en ramen (4 x opdracht)	Kosten	- Siemens - Daimler-Chrysler - T-Systems - Vodafone	D1 D2 D3 D4
2	Voertuigapparaat (OBU) Ontwerp en kosten (2 x opdracht)	Kosten	- MM-Lab - Technolution	D5 D6
3	Nauwkeurigheid en betrouwbaarheid	Risico's	ARS T&TT	D7
4	Invoeringsstrategie	Risico's	ACCESS	D8
5	Gebruikersacceptatie en handhaving	Kosten Risico's	Serco	D9
6	Ontwikkelingen voertuig telematica	Ontwikkeling	Q-Free	D10
7	Kan het ook anders? Verkenning van minimale varianten - goedkopere alternatieven die niet aan alle eisen voldoen.	Kosten	Efkon	D11

Op 1 juni 2006 zijn alle deelnemers geïnformeerd over het al dan niet uitgenodigd zijn voor fase 2 (8 juni was vooraf toegezegd). De brief gaf ook aan welke partijen voor verdieping van de zeven onderwerpen zijn uitgenodigd (transparant). De reden waarom partijen niet waren uitgenodigd voor nader onderzoek in fase 2 is in algemene zin verwoord, met de mogelijkheid tot het inwinnen van nadere informatie bij een contactpersoon. De brief legde de nadruk op de waardering voor deelname in fase 1 en de kwaliteit van informatie die met de marktconsultatie is verkregen. Geselecteerde partijen kwamen als meest geschikte kandidaten naar voren voor de verdiepingslag ten aanzien van die onderwerpen en de mate van informatieverschaffing (bereidheid inzicht te delen) waaraan behoefte was. In de brief werd verder benadrukt dat afwijzing voor fase 2 niet zou betekenen dat partijen uitgesloten zouden zijn van een verdere rol bij ABvM indien besloten wordt om de 'kilometerprijs' in te voeren.

3.3 Begeleiding fase 2 deelnemers

In tegenstelling tot fase 1 ontvingen deelnemers aan fase 2 zoals vooraf aangekondigd een tegemoetkoming in de onkosten voor het samenstellen en leveren van een rapport [zie Tabel 1.4]. Het totale budget voor tegemoetkoming in de onkosten voor de 11 opdrachten bedroeg Eur 505.750,- inclusief BTW.

Met de 11 genodigde partijen is een standaard Dienstverleningsovereenkomst ARVODI overeenkomst gesloten (Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van Diensten). Onderdeel van de overeenkomst was een scope beschrijving van de onderzoeksopdracht met de te leveren producten en eisen waar de rapportage aan moet voldoen.

Om de resultaten openbaar te kunnen publiceren ten behoeve van de politieke besluitvorming en behoud van level playing field in de marktconsultatie. Is in elke overeenkomst, in aanvulling van de Rijksvoorwaarden, het volgende bepaald ten aanzien van openbaarheid van informatie:

“Op het eindrapport zal geen enkele beperking rusten ten aanzien van de openbaarmaking van het rapport en op de identiteit van de Opdrachtnemer”.

Deze bepaling heeft, tijdens het sluiten van de contracten, niet tot bezwaren vanuit de marktpartijen geleid. Alle overeenkomsten zijn getekend door de marktpartijen. Partijen zijn vanaf het begin van de marktconsultatie (door de uitnodigingsbrief, internet en bijeenkomsten) expliciet geïnformeerd over doelstellingen van de kostenmonitor en waren bekend met het belang van brede publicatie van de resultaten van kostenmonitor met het oog op toekomstige politieke besluitvorming. Partijen hebben juist aangegeven belang er bij te hebben dat zichtbaar zou worden gemaakt dat zij aan de kostenmonitor hebben meegewerkt.

Met de fase 2 deelnemers is in juni een startbespreking gehouden om de opdracht en afspraken wederzijds af te bakenen. Per marktpartij was een lid van het projectteam met de meest aangewezen expertise toegewezen als contactpersoon. De marktpartijen hebben half juli een concept rapportage opgeleverd die is beoordeeld door het team met eindregie door de betreffende contactpersoon. Het commentaar en suggesties is op 28 juli schriftelijk aan alle marktpartijen verstuurd. Daarna hebben de marktpartijen hun rapportage op punten aangescherpt en uiterlijk 10 augustus definitief opgeleverd. De 11 rapportages zijn als bijlage toegevoegd aan de kostenmonitor. Begin september zijn alle rapportages finaal beoordeeld en goedgekeurd door de projectleider. Met een acceptatiebrief aan de deelnemende marktpartijen zijn de contractuele verplichtingen begin september 2006 afgewikkeld.

4. Conclusies Marktconsultatieproces

4.1 Conclusies

Registratie

De oproep tot registratie bracht grote interesse bij relevante marktpartijen in binnen en buitenland teweeg. De gerichte benadering van de markt met hulp van Ertico en Connekt bleek effectief. De gestelde minimum-criteria hadden het gewenste (voorsortierend) effect. Er reageerden slechts weinig partijen die hier niet aan voldeden.

Fase 1

Terugkijkend is de gespreksronde in fase 1 zeer vruchtbaar is geweest. Het merendeel van de marktpartijen kwam goed voorbereid aan tafel. De plenaire informatiebijeenkomst hielp om de vragen aan de markt te verduidelijken en de bilaterale gesprekken efficiënter te maken.

Opvallend was het grote aantal bedrijven uit andere Europese lidstaten (Bijlage A). Regelmatig spraken marktpartijen hun waardering uit over deze marktconsultatie en de wijze van voorbereiding. De registratiefase met selectie heeft ook achteraf gezien goed gewerkt. Er zijn nauwelijks gesprekken geweest die niet zinvol zijn geweest. Vrijwel alle partijen waren deskundig op relevante onderwerpen binnen het brede spectrum van beprijzen.

De gespreksronde heeft op zichzelf al een schat aan informatie opgeleverd voor de kostenmonitor. Dit is ook uitdrukkelijk zo verwoord in de brieven aan deelnemers van fase 1 die niet werden uitgenodigd voor fase 2. Zonder uitzondering hebben de bijdragen toegevoegde waarde voor de kostenmonitor gehad en daarmee voor de verdere besluitvorming rond de invoering van 'Anders Betalen'.

Fase 2

Deelnemers aan fase 2 waren open en bereid om in een beperkt tijdschema hun onderzoekopdracht uit te voeren en te rapporteren. Uiteindelijk zijn alle rapporten binnen de contracttermijn goedgekeurd en finaal opgeleverd.

Redactie Kostenmonitor

Op basis van de informatie uit fase 1 en 2 is de kostenmonitor samengesteld. De marktconsultatie heeft een veelheid aan nuttige informatie opgeleverd waarvan het belang groter is dan kort in de kostenmonitor kan worden verwoord. Deze informatie zal bij eventuele vervolgstappen diepgaander worden bestudeerd en besproken dan in het korte tijdsbestek van de kostenmonitor heeft kunnen geschieden. De kostenmonitor zelf is een rapportage op hoofdlijnen die de belangrijkste en meest prominente inzichten uit de marktconsultatie deelt. Omwille van herleidbaarheid, maar ook om recht te doen aan de inzet van de deelnemers aan de consultatie zijn de door marktpartijen opgestelde rapporten bij de kostenmonitor gepubliceerd als bijlage.

Voorbehoud

Ook met de verificatie en aanscherping van de inzichten uit fase 2 van de marktconsultatie kan de kostenmonitor slechts een prijsindicatie met bandbreedtes en aanbevelingen opleveren omdat:

- anno 2006 de kosten te voorspellen in 2012 e.v. een onzekerheidsmarge met zich meebrengt
- afgezien van de onzekerheid over de kosten en risico's van de techniek zullen nog te maken politieke keuzes t.a.v. functionaliteit, organisatiemodel etc. een grote invloed hebben op de kosten
- Het een marktconsultatie betreft; de werkelijke prijsvorming blijkt bij een echte aanbesteding.

4.2 Tot slot

Om eventuele voorsprongen van marktpartijen die nadrukkelijk in beeld zijn gekomen in deze marktconsultatie te voorkomen in een eventueel toekomstig aanbestedingstraject zijn twee principiële waarborgen in de marktconsultatie ingebouwd.

Inhoudelijke waarborg: omdat de resultaten van de kostenmonitor breed toegankelijk zullen worden gemaakt zal informatie uit de kostenmonitor ook ten gunste komen van anderen dan de geselecteerden. Zodoende wordt een level playing field gewaarborgd. Omdat bij de kostenmonitor meerdere oplossingen in overweging zijn genomen is de kostenmonitor niet toegeschreven aan specifieke systemen of technieken van een individuele partij. Aan alle deelnemende marktpartijen is vanaf het begin gecommuniceerd (in de uitnodigingbrief van de Minister van 24 maart jl. en internet) dat deelname in de kostenmonitor niet een voorselectie is voor een eventuele aanbesteding.

Procesmatige waarborg: de marktconsultatie dient los worden gezien van een eventueel aanbestedingsproces. Het is een van de uitgangspunten van de marktconsultatie dat de resultaten daarvan zuiver voor politieke besluitvorming zullen worden gebruikt. Pas nadat besluitvorming zal worden genomen over een toekomstige voorbereiding van invoering van beprijzing kan worden besloten tot de start van een aanbesteding. De afstand tussen deze marktconsultatie en een toekomstige aanbesteding is zodoende zowel qua inhoud als qua tijdstip groot.

Bijlage A Deelnemerslijst

A.1 Fase 1

De volgende organisaties worden bedankt voor hun inbreng in fase 1:

rec #	Naam	Vestigingsplaats	land
1	THALES	Brétignv sur Orge	Frankrijk
2	Tomtom	Amsterdam	Nederland
3	Alcatel Telecom Nederland B.V.	Rijswijk	Nederland
8	Technolution	Gouda	Nederland
9	Panasonic Automotive Systems Europe GmbH	Haar	Duitsland
10	FELA Management AG	Diessenhofen	Zwitserland
11	ARS Traffic & Transport Technology BV	Den Haag	Nederland
12	Kapsch TrafficCom AG	Wenen	Oostenrijk
13	Peek Traffic B.V.	Amersfoort	Nederland
15	EFKON AG	Graz	Oostenrijk
16	COFIROUTE	Sevres	Frankrijk
19	NAVTEQ B.V.	Veldhoven	Nederland
20	STOK	Alkmaar	Nederland
21	ACCESS (NedMobiel-Brisa-Westerscheldetunnel)	Son	Nederland
22	TIP Systems B.V. / Wiebren de jonge	Almere	Nederland
23	BT Nederland N.V.	Amsterdam	Nederland
24	T-Systems/ Satellic	Vianen	Nederland
25	Q-Free ASA	Trondheim	Noorwegen
26	DELPHI Grundig	Bad Salzdetfurth	Duitsland
27	Siemens Nederland N.V.	Den Haag	Nederland
28	Fuiitsu Services B.V.	Maarsse	Nederland
29	Rabobank Nederland	Utrecht	Nederland
30	Sanef	Paris	Frankrijk
31	Serco Integrated Transport	Hook	Verenigd Koninkrijk
32	Blaupunkt GmbH	Hildesheim	Duitsland
35	IBM	Almere	Nederland
37	Vialis	Haarlem	Nederland
38	Koninklijke BAM groep nv	Culemborg	Nederland
39	consortium KPN/TNO/Capgemini	Den Haag	Nederland
42	Semel OY	Vantaa	Finland
44	omp computer GmbH	Paderborn	Duitsland
45	Interpav Nederland B.V.	Utrecht	Nederland
47	LogicaCMG Nederland B.V.	Rijswijk	Nederland
48	DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH	Berlijn	Duitsland
50	ASFINAG Verkehrsinfrastrukturberatungs und –beteil	Wenen	Oostenrijk
51	Dornier Consulting GmbH	Berlijn	Duitsland
52	Auto-Tracer /Remote Europe	De Meern	Nederland
53	ARCADIS Infra BV	Amersfoort	Nederland
54	VodafoneGroup R&D	Maastricht	Nederland
57	TÜV InterTraffic GmbH	Keulen	Duitsland
58	mm-lab GmbH	Kornwestheim	Duitsland
59	VITRONIC	Wiesbaden	Duitsland

A.2 Fase 2

De volgende organisaties zijn n.a.v. fase 1 uitgenodigd voor het uitvoeren van een nadere verdiepingsslag op een zevental onderzoeksvragen (betaalde onderzoeksopdrachten).

rec #	Naam	Onderzoeksopdracht fase 2	Nummer van de Rapportbijlage
24	T-Systems/ Satellic	1] Integraal systeemconcept kilometerprijs uitwerken en ramen (Total system costs)	D1
27	Siemens Nederland N.V.	1] Integraal systeemconcept kilometerprijs uitwerken en ramen (Total system costs)	D2
48	DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH	1] Integraal systeemconcept kilometerprijs uitwerken en ramen (Total system costs)	D3
54	VodafoneGroup R&D	1] Integraal systeemconcept kilometerprijs uitwerken en ramen (Total system costs)	D4
8	Technolution	2] OBU ontwerp en kosten (OBU design and costs)	D5
58	mm-lab GmbH	2] OBU ontwerp en kosten (OBU design and costs)	D6
11	ARS Traffic & Transport Technology BV	3] Nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van plaatsbepaling en afstandsmeting (System accuracy and reliability)	D7
21	ACCESS (NedMobiel-Brisa-Westerscheldetunnel)	4] Invoeringsstrategie (Implementation scenarios)	D8
31	Serco Integrated Transport	5] Naleving en handhaving (Compliance and enforcement)	D9
25	Q-Free ASA	6] Ontwikkelingen in voertuig telematica (Integration with in-car platforms)	D10
15	EFKON AG	7] Kan het anders? Verkenning van minimale variant voor de kilometerprijs (Minimum scenario for the KMP)	D11

Bijlage B Bronnen

.....

'Het Kan !', ('It is possible'), 'Eindrapportage Techniek, Organisatie, Handhaving en Kosten van Anders Betalen voor Mobiliteit' en 'Bijlagenrapport Het Kan !'; LogicaCMG, Cap-Gemini, Get ID; 14 juni 2005.

'Requirements Specification Anders Betalen voor Mobiliteit'; version 0.2 (draft); 27 maart 2006.

Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer inzake werkprogramma Anders Betalen voor Mobiliteit; 8 maart 2006.

Nota Mobiliteit Deel IV – Na kabinetsbesluit vastgestelde PKB; 16 februari 2006.

Bijlage C Uitnodigingsbrief Marktconsultatie

Onderstaande tekst is als brief breed verspreid vooraf aan de marktconsultatie inclusief een Engelse vertaling. De brief was ook te vinden op de genoemde website voor registratie.

(de opmaak van de oorspronkelijke brief wijkt iets af)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Geadresseerde

Contactpersoon

Max van Heijst

Datum

24 maart 2006

Ons kenmerk

DGP/WV/AbvM/U.06.00226

Onderwerp

Uitnodiging voor de marktconsultatie van Anders Betalen voor Mobiliteit

Geachte heer, mevrouw,

Het kabinet heeft besloten om te komen tot een andere, eerlijkere manier van beprijzen van het weggebruik. Met "Anders Betalen voor Mobiliteit" wordt niet meer betaald voor het bezit van de auto, maar voor het gebruik. Bij de besluitvorming rond de invoering willen we samen met het bedrijfsleven tot een betrouwbare inschatting van de kosten en prestaties van het systeem van beprijzen komen. Via de zogenoemde 'kostenmonitor' zal dit in de besluitvorming door kabinet en Kamer worden gebracht.

De kostenmonitor is een rapportage waarin wordt aangegeven wat de kosten en prestatie-ontwikkelingen zijn op het gebied van systemen van beprijzen. Meer informatie over de functie van de kostenmonitor, de positie van de kostenmonitor binnen het kader van "Anders Betalen voor Mobiliteit" en de planning voor de realisering voor de monitor kunt u terugvinden op <http://www.vananaarbeter.nl>

Graag wil ik u wijzen op de mogelijkheid om uw organisatie te laten registreren als gesprekspartner van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van deze kostenmonitor - een marktconsultatie, geen aanbesteding - van het project "Anders Betalen voor Mobiliteit".

Het doel van deze marktconsultatie is om met de hulp van marktpartijen een duidelijk beeld te krijgen van de factoren die bepalend zijn voor de kosten van het systeem van beprijzen zoals dat in Nederland mogelijk zal worden ingevoerd. Het doel van deze marktconsultatie is uitdrukkelijk niet om een voorselectie te maken van gegadigden in het kader van een eventuele aanbesteding van het systeem van beprijzen. Evenmin zullen partijen die zich laten registreren zich op enige wijze uitsluiten van eventuele participatie in een aanbesteding.

De marktconsultatie zal plaatsvinden in twee fasen: registratie/presentatie en verdieping. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal in deze marktconsultatie de beginselen van gelijkheid en transparantie in acht nemen.

I - Registratie/presentatie

Van partijen die zich laten registreren verlangen wij minimaal:

- Aantoonbare relevante kennis met betrekking tot de ontwikkeling van het systeem van beprijzen en daarmee gepaard gaande kosten.
- Een op bedrijfsmatige achtergrond gebaseerd inzicht in de samenhang tussen techniek en kosten
- Bereidheid en beschikbaarheid om dit inzicht te delen met het oog op de algemene doelstellingen van de kostenmonitor.

Met partijen die aan bovenstaande eisen voldoen willen we functionaliteit en reikwijdte van het systeem en daarmee gepaard gaande kosten voor ontwikkeling en exploitatie bespreken. Het kunnen denken in "totaaloplossingen" is hierbij een pré. We willen op basis van een presentatie van uw expertise een verkenning kunnen uitvoeren van de mogelijke oplossingsrichtingen die passen bij een gegeven ruimte van het programma van eisen dan wel onderdelen daarvan. U kunt uw presentatie oriënteren op het eerste concept van het Programma van Eisen zoals wij deze op internet hebben geplaatst (<http://www.vananaarbeter.nl>).

II -Verdieping ten aanzien van specifieke onderdelen van de kostenmonitor

Op basis van de volgende criteria zullen partijen worden uitgenodigd voor fase II:

- Mate waarin minimale eisen voor registratie tijdens presentatie –fase I - werden bevestigd
- Relevantie van uw informatie ten aanzien van specifieke onderdelen van de kostenmonitor
- Vernieuwende inzichten (elementen die wellicht aan kostenmonitor dienen te worden toegevoegd)
- Betrokkenheid, openheid en beschikbaarheid voor verdiepingsslag

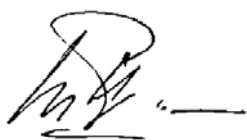
Tijdens de verdiepingsfase zullen we met een kleiner aantal van u trachten om binnen de gekozen grenzen van het concept programma van eisen concrete kosteninformatie te koppelen aan een beperkt aantal oplossingen, dat valt binnen de interpretatieruimte van de kilometerprijs, zoals genoemd in het advies van het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Gegeven de inspanningen die van uw kant verlangd kunnen worden in fase II, zal er voor die fase een regeling worden getroffen om een gemaximeerd deel van de gemaakte onkosten te vergoeden.

Wij hopen op deze wijze een goede invulling te krijgen van de ontwikkeling van de kostenmonitor, die als eerste beslismoment geldt voor het proces dat leidt tot invoering van "Anders Betalen voor Mobiliteit".

Registreren kan met een elektronisch formulier op de website <http://www.vananaarbeter.nl>. Op het formulier staat het uiterste moment van registratie aangegeven. Binnen 3 weken na de sluiting van de registratie zal contact met u worden opgenomen. Voor nadere toelichting of vragen kunt u zich wenden tot Max van Heijst (max.van.heijst@minvenw.nl of 06-52596549), contactpersoon voor de marktconsultatie van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT



Karla Peijs

