

# Notitie Implementatiepaden (werkgroep implementatie)

Versie: maart 2007

## 1. Inleiding

Omdat invoering ineens van een grootschalig systeem als km-prijzen risico's oplevert is er in het kader van de Joint Fact Finding (JFF) door een kernteam implementatie gekeken naar mogelijkheden voor gefaseerde invoering als alternatief voor een 'big bang'.

## 2. Uitgangspunten bij vormgeving implementatiepaden

### 2.1 Planning en doorlooptijden

De onderstaande schema's geven een planning voor een zo snel mogelijke invoering van een kilometerprijs, uitgaande van de volgorde besluitvorming, wetgeving, aanbesteding, systeembouw, implementatie. Deze planning resulteert in (een eerste fase van) invoering in 2012.

NB. Paragraaf 5 gaat in op de mogelijkheden van een versnelde invoering.

### Planning totaal

Zie onderstaande schema voor de totale planning tot invoering van het systeem, uitgaande van parlementaire goedkeuring (de benodigde wetgeving) vooraf aan de aanbesteding en van gefaseerde invoering (geen 'big bang').

Na de in een (raam)wet vastgelegde besluiten over systeemeisen en verdeling van verantwoordelijkheden is voor het aanbestedings- en realisatietraject minimaal 3,5 jaar nodig vóór de start van het beprijzen, bestaande uit:

- 1,5 jaar voor de Europese aanbestedingsprocedure,
- 1 jaar voor het systeemontwerp en de vormgeving van de institutionele setting en

- 1 jaar voor productie en inbouw van de on-board units (OBU's) en de realisatie van de inningorganisatie met 'backoffice'.

### **Planning totaal**

#### 2007

- Testen en onderzoek systeemelementen (o.a. plaatsbepaling)
- Beleidskeuzen organisatie, verantwoordelijkheden, tariefstructuur, ombouw BPM
- Keuze implementatiestrategie
- Indienen Wet kilometerprijzen

#### 2008

- Programma van eisen gereed
- Duidelijkheid verdeling opbrengsten uit systeem en verantwoordelijkheden
- Aangenomen Wet kilometerprijzen (medio 2008)
- Uitvraag in de markt (Invitation to Tender)

#### 2009

- Selectie, onderhandelingen (1<sup>e</sup> helft 2009)
- Gunning/ contractering (2<sup>e</sup> helft 2009)

#### 2010

- Systeem-ontwikkeling; certificering systeemelementen (OBU's)
- Verplichten systeeminvesteringen overig (publiek)

#### 2011

- Productie en uitrusting (eerste doelgroep) voertuigen met OBU
- Communicatiecampagne gericht op de introductie
- Organisatie handhaving en inning volledig functioneel
- Praktijktest systeem ('droogzwemmen'); systeemacceptatie

#### 2012<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> In het coalitieakkoord wordt uitgegaan van een – eventueel gefaseerde – invoering in deze kabinetsperiode. Paragraaf 5 gaat in op versnellingsmogelijkheden.

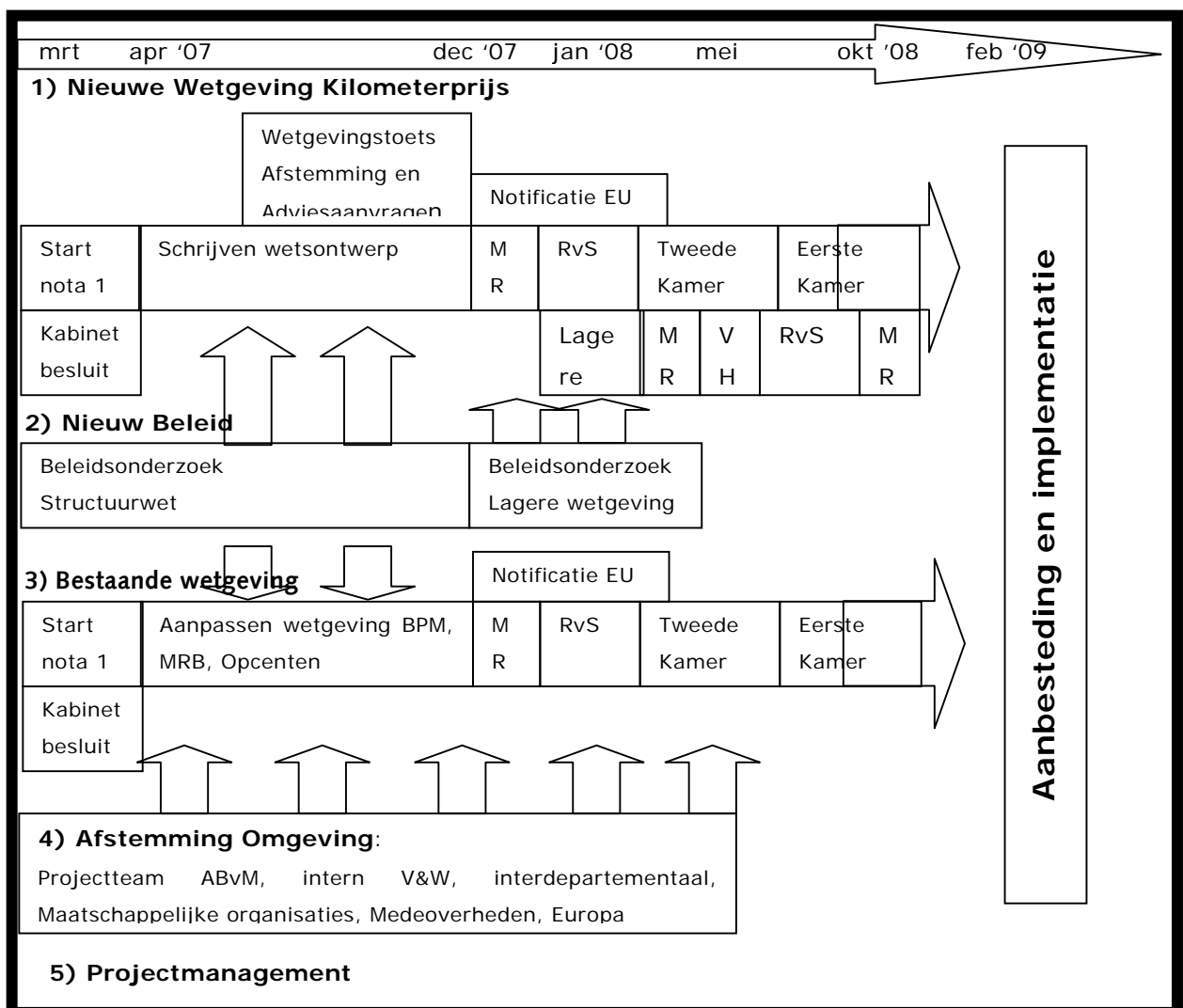
- Invoering van de kilometerprijs voor een beperkte groep (ordegrootte eerste groep bijvoorbeeld 100.000 à 200.000 voertuigen, omvang verschilt per implementatiepad). Idealiter is maximaal twee jaar nodig voor het in het echt ervaring opdoen met het systeem, herstel van kinderziektes en massa productie en inbouw van de OBU's in ca 8 miljoen voertuigen.

2014

- Een landelijke kilometerprijs is voor alle weggebruikers operationeel.

### Planning wetgeving

De eerste grove planning van het wetgevingstraject levert het volgende beeld op (van de wetgevingsgroep):



Deze planning gaat uit van een vlotte besluitvorming. Het is wenselijk dat de wetgeving in tenminste de 2<sup>e</sup> Kamer behandeld is voor de start van de aanbesteding<sup>2</sup>. Dit zou mei/juni 2008 het geval kunnen zijn.

Kritische factoren die tot vertraging kunnen leiden zijn:

- Tempo besluitvorming (beleidskeuzes, wetgeving)
- Tempo aanbesteding en gunning
- Het technische systeem faalt, en er is meer ontwikkel- en testtijd nodig.
- Invoering ineens voor ca 8 miljoen gebruikers is risicovol. Optie is om de uitrol naar 8 miljoen voertuigen op te knippen in stappen. Door te starten met een groep met een beperkte grootte (circa 100.000 à 200.000 voertuigen afhankelijk van het gekozen implementatiepad) zijn de risico's met betrekking tot het technische systeem (o.a. de on-board units) beter te beheersen. Een eventuele extra tussenstap met een ordegrootte van circa één miljoen voertuigen (afhankelijk van het gekozen implementatiepad) maakt de back-office en procesrisico's beter beheersbaar. De totale invoeringstermijn is dan 3 jaar vanaf de eerste stap.
- Andere factoren die van invloed kunnen zijn op de planning (nog niet uitgewerkt):
  - o Communicatie/ opbouw draagvlak vraagt meer tijd
  - o Vertraging bij institutionele/ organisatorische aanpassingen

*2.2 Gemeenschappelijke elementen bij alle implementatievarianten*

Voor de uitwerking van de implementatiepaden zijn als uitgangspunten genomen:

- Ingroeien naar 8 miljoen voertuigen is mogelijk in twee jaar zonder tussenstap (eerste beperkte groep, dan alle voertuigen) en in drie jaar met een extra tussenstap.
- De start met de eerste groep op 1 januari 2012.

Naast de uitgangspunten vanuit de planning zijn de volgende elementen voor invoering geïdentificeerd als gemeenschappelijk voor alle implementatievarianten.

Overgang vaste lasten in de kilometerprijs

---

<sup>2</sup> Om te versnellen is het mogelijk om de wetgeving en aanbesteding parallel te starten. Paragraaf 5 gaat in op de consequenties hiervan.

De overgang van (een deel van) de BPM in de kilometerprijs kan in principe los van de verschillende implementatiepaden gebeuren. Het opvangen van de schokeffecten van de overgang is bij alle paden nodig. Ook de vluchtheuvelvariant (eerder starten met de ombouw van BPM in MRB) kan desgewenst benut worden bij alle implementatievarianten.

#### Testfase en droogzwemmen

Aangenomen is dat in elk geval vooraf aan de invoering systeemtesten ('droogzwemmen') nodig zijn.

#### Hetzelfde eindbeeld voor een landelijk systeem

Bij de uitwerking van de ingroeimodellen is de kerngroep ervan uitgegaan dat de stappen in het teken staan van de uitrol richting het eindbeeld. Dit houdt in dat de techniek, de vormgeving van de tarieven, de afbouw van de vaste lasten en de organisatie van het eindbeeld zoveel mogelijk ook van toepassing zijn voor de ingroeipaden.

### **3. Implementatievarianten**

De kerngroep implementatie heeft de volgende ingroeipaden in beeld gebracht:

- I. Big bang invoering
- II. Vrijwilligers eerst
- III. Jaargangenmodel
- IV. Vracht en bestelauto eerst
- V. Geografische ingroei

In de paden wordt steeds aangeven **wat** er **wanneer** betaald moet worden door **wie** en **waar**.

#### **Componenten implementatiepaden**

Tariefstructuur (wat wordt betaald)

- Kilometer tarief (plat, milieudifferentiatie, tijddifferentiatie, plaatsdifferentiatie)
- Belastingen (MRB, BPM, Eurovignet),
- Eventueel compensatie voor BPM schokeffect

Dekking (wie betaalt waar)

- Doelgroep (welke weggebruikers)
- Geografische dekking

Tijd (wanneer wie wat waar)

- Eerste stap (startsituatie in 2012)
- Vervolgstappen tot eindbeeld

In de volgende alinea's I t/m V zijn de vijf implementatiepaden afzonderlijk in beeld gebracht. Paden kunnen met elkaar gecombineerd worden (bijvoorbeeld een regionale eerste fase met vrijwilligers).

### *I. Big bang*

#### *Kenmerken*

Een 'big bang' invoering heeft de kerngroep implementatie als volgt gedefinieerd:

*'Op het moment van invoering geldt voor alle weggebruikers in Nederland op alle wegen een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken, waarbij vanaf de datum van invoering het tarief volledig wordt doorberekend.'*

#### *Opmerkingen:*

- In geval van een 'big bang' wordt in één keer overgeschakeld naar een nieuw systeem dat zijn gelijke elders niet kent. Een big bang met deze techniek op deze schaal is nergens ter wereld vertoond.
- Marktpartijen plaatsen serieuze waarschuwingen bij dit scenario. Aan de implementatie van een dergelijke grootschalige operatie zijn risico's verbonden. De overheid wordt op dit dossier nauwlettend gevolgd, gezien de historie en de ervaringen met andere grote projecten.
- Op voorhand volledig testen (fraudegevoeligheid, back office, facturatie, handhaving) is niet mogelijk. De invoering "in het echt" zal tot nieuwe leerervaringen leiden. De fouten die na invoering aan het licht komen kunnen een grote impact hebben (oa. op het draagvlak), vooral als herstelacties nodig zijn aan de OBU's (8 miljoen on-board units herstellen!?).
- Er is tijd nodig voor produceren en inbouwen 8 miljoen on-board units; inbouw moet dus beginnen lang vooraf aan moment van invoering.
- De markt voor on-board units is niet volwassen. Een big-bang ontnemt mogelijkheden voor marktspanning en prijsdaling.

- De inschatting voor de dimensionering van de back office is moeilijk.

Het grote voordeel van een 'big-bang' invoering is dat dit eenduidig is en uitlegbaar aan de weggebruiker. Daarnaast is er bij aanvang meteen sprake van een grote mate van doelbereik.

## *II. Vrijwilligers eerst*

### *Kenmerken*

De variant 'vrijwilligers eerst' is als volgt gedefinieerd:

*'Vóór de landelijke invoering van de kilometerprijs wordt in een eerste fase gestart met 100.000 á 200.000 vrijwilligers om te profiteren van ervaringen met grote groep vóór landelijke invoering.'*

De bedoeling/ het idee is te starten met een groep positief ingestelde gebruikers. Het tarief tijdens deze eerste fase is gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieu. Het tarief is op basis van de variabilisatie van de MRB. De BPM wordt in de voorfase niet gevariabiliseerd (dit zou de voorfase zeer complex maken).

Bij de volgende stap wordt in één keer opgeschaald naar 8 miljoen voertuigen. Het tarief wordt dan verhoogd door de toevoeging van (een deel van) de BPM.

### *Opmerkingen*

- Bij deze variant wordt voor de eerste fase gekozen voor een groep waarbinnen acceptatie al aanwezig is om mee te doen. Risico is dat je de groep 'sceptici' nog meer kwijtraakt omdat er (voor hen) geen baten zichtbaar worden (minder files) en het zicht op nadeel voor deelgroepen wel helderder wordt. Het managen van verwachtingen is hier van groot belang.
- De mate van doelbereiking (bereikbaarheid, milieu) in de eerste fase is bij deze variant beperkt.
- Deze ingroeivariant kan leiden tot een tijdelijke derving van inkomsten omdat name weinig-rijders meedoen.
- Vanuit fiscaal oogpunt is er grote twijfel of een eerste fase met vrijwilligers die geen MRB meer hoeven te betalen haalbaar is (geen objectief criterium, mogelijke claims gelijke behandeling).

### *III. Jaargangenmodel*

#### *Kenmerken*

Het jaargangenmodel wordt gekenmerkt door:

*‘De technische en organisatorische invoering van de kilometerprijs wordt beheersbaar en planbaar gemaakt door een stapsgewijze ingroei van jaargangen, alle nieuwe voertuigen doen meteen mee’*

De stappen van de ingroei zien er als volgt uit:

- Elk jaar, vanaf 2 jaar voor de start van de kilometerprijs, worden alle nieuwe voertuigen (circa 500.000 per jaar) verplicht voorzien van een on-board unit.
- Per 2012 (of de eerst mogelijke datum, afhankelijk van de planning) gaan alle voertuigen voorzien van een on-board unit een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken betalen.
- Vanaf jaar 2013 worden de oudere jaargangen, stap voor stap, voorzien van een on-board unit. Begonnen wordt met de jongste voertuigen.

Het tarief is bij de start van de kilometerprijs per 2012 gebaseerd op de variabilisatie van de MRB, het Eurovignet en een deel van de BPM (los traject). Ook de vracht- en bestelauto doen mee in het jaargangenmodel.

#### *Opmerkingen*

- Is uitrusting met OBU zolang tevoren te verplichten? (zie juridische issues).
- De invoering van de kilometerprijs moet ruim van tevoren vastliggen, omdat voor de invoering gestart wordt met inbouwen.
- Tijdens de overgangperiode is er voor weinig rijders een incentive om een nieuwe auto te kopen; veelrijders hebben incentive tot uitstel aankoop.
- Bij ingroei met nieuwste jaargangen eerst worden veelrijders gestimuleerd om in oude (=vuile?) auto's te blijven of te gaan rijden. Daarom lijkt het goed om de duur van de ingroei te beperken tot maximaal twee of drie jaar, of kan overwogen worden om de groep deelnemers steeds uit te breiden met de oudste jaargangen (i.p.v. de jongste).
- De mate van doelbereiking (bereikbaarheid, milieu) in het begin beperkt.

### *IV. Vracht- en bestelauto eerst*

#### *Kenmerken*



De variant 'vracht- en bestelauto eerst' is als volgt gedefinieerd:

*'Vòòr de landelijke invoering van de kilometerprijs wordt in een eerste fase gestart met een kilometerprijs voor vracht- en bestelauto. In korte tijd worden de personenauto's (b.v. groepen jaargangen) toegevoegd'*

De stappen van de ingroei zien er als volgt uit:

Eerste stap:

- De kilometerprijs wordt ingevoerd voor de zakelijke weggebruiker, voor vracht en de bestelauto's.
- Het tarief is gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Het tarief is gebaseerd op het Eurovignet en de MRB. De afbouw van de BPM staat los van de ingroeivariant.

Tweedefase: opschaling naar 8 miljoen voertuigen (2013 en/of 2014):

- Na één jaar (of twee) wordt gestart met de kilometerprijs voor personenauto's. De opschaling naar 8 miljoen voertuigen vindt eventueel gefaseerd in twee groepen (serie jaargangen) plaats.
- Ook de buitenlandse weggebruiker moet betalen.

#### *Opmerkingen*

- De groep vrachtauto's en bestelauto's is wel goed te definiëren maar minder goed behandelbaar m.b.t. de afbouw van de vast lasten (geen BPM, voor inbouw van de MRB geldt een Europees minimum voor zware vrachtauto's, drie MRB tarieven voor bestelauto's).
- Deze variant, heeft in de eerste fase een zeer beperkt effect op de doelen (bereikbaarheid, milieu). Een prikkel tot en de mogelijkheden voor gedragsverandering is bij deze doelgroep minimaal. Communicatief ontbreekt daarom een logisch motief voor deze eerste stap wat het draagvlak schaadt (wantrouwen jegens motieven overheid wordt gevoed).
- De manier van deelname van vracht aan de kilometerprijs is een complex vraagstuk; onduidelijk is nog of Nederlandse vrachtrijders anders behandeld mogen worden dan buitenlandse vrachtrijders (witte vlek).
- De groep waarmee wordt gestart maakt veel kilometers en ondervindt hierdoor nadeel van de invoering van de kilometerprijs, maar nog geen baten (met name betere bereikbaarheid).

## V. *Geografische ingroei*

### *Kenmerken*

De variant 'geografische ingroei' is als volgt gedefinieerd:

*'Vòòr de landelijke invoering van de kilometerprijs wordt in een eerste fase gestart met beprijzen in een regio waar de urgentie groot is'*

Er zijn in feite drie subvarianten te onderscheiden:

- In een gedefinieerde regio betalen alle weggebruikers een kilometerprijs;
- In een gedefinieerde regio betalen alle ingezetenen kentekenhouders een km prijs voor de kilometers binnen de regio;
- De ingezetenen kentekenhouders betalen voor de kilometers in het hele land.

Het tarief is gebaseerd op het variabiliseren van de MRB voor de deelnemers. De afbouw van de BPM alleen regionaal is te complex.

### *Opmerkingen*

- Deze variant biedt de kans om ervaring op te doen met de kilometerprijs in een urgente regio zodat er meteen effect wordt bereikt voor wat betreft de bereikbaarheid daar waar het hardst nodig is.
- De omvang van de technische en logistieke uitdaging kan groot zijn, afhankelijk van invulling van de doelgroep. Als alle weggebruikers die rijden in de betreffende regio moeten betalen is de uitrol van OBU's net zo massaal en de invoering bijna net zo complex als bij invoering van een landelijk systeem ineens.
- Back office is door beperktere omvang klantengroep wel beter beheersbaar.
- Er is een risico op ontduiking; dit speelt als alleen de inwoners van het gebied behoren tot de doelgroep (uitwisselen van auto met iemand van buiten het gebied).
- Inbouw van de MRB is lastig / oneerlijk als de doelgroep alleen in eigen regio voor kilometers betaalt. Regionale ingroei kan dus, afhankelijk van de subvariant, als oneerlijk worden beschouwd, door ongelijke effecten op weggebruikers.
- Als besloten wordt om niet door te groeien naar een landelijke kilometerprijs ontstaat er een structureel verschil tussen regio's.

### *Alternatieven: andere geografische beprijzingsmodellen*

De werkgroep heeft het uitgangspunt gehanteerd het implementeren van kilometerprijzen en dus als hypothese dat ook in de eerste fase het systeem voor betalen per kilometer beschikbaar is. In de BSG. is er op gewezen dat er varianten zijn die met gebruikmaking van andere techniek (of onderdelen van de toekomstige techniek) wellicht eerder kunnen worden ingevoerd; er is dan geen sprake van kilometerprijzen maar van andere wijze van beprijzen; bijvoorbeeld:

1. In een urgente regio wordt gestart met een tarief (heffing), op aangegeven trajecten en/of punten, eventueel alleen of extra op drukke tijden ('spitsheffing'). Dit model wordt hieronder nader toegelicht.
2. Als voorfase wordt gestart met regionale tol op knelpunten (zoals geadviseerd door het platform Anders Betalen voor Mobiliteit).

#### *Ad 1. Een tarief op aangegeven punten of trajecten in een urgente regio.*

De Noordvleugel maakt momenteel een uitwerking van het plan voor het regionaal invoeren van een vorm van beprijzen. Het plan is om voor 2010 een project te realiseren in de Noordvleugel, door middel van een netwerkaanpak en met de bedoeling dat het past binnen het landelijk kader. Bij de uitwerking van het project wordt gekeken naar het model dat gehanteerd is in Stockholm.

Belangrijkste kenmerken van dit model zijn:

*'Vooraf aan de landelijke invoering van kilometerprijzen wordt een tarief geïntroduceerd op aangegeven punten of trajecten in een urgente regio (b.v. Noordvleugel).'*

#### *Opmerkingen*

- Doel van dit model is om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren en leerervaring op te doen met beprijzen voor het landelijke systeem. Verbetering van de luchtkwaliteit is een subdoel.
- De weggebruiker betaalt, eventueel alleen of extra op drukke tijden ('spitsheffing'), een tarief bij de passage van bepaalde punten of op bepaalde trajecten in de urgente regio.
- Het project is technisch sneller te realiseren dan een landelijke kilometerprijs als gebruik gemaakt wordt van bestaande technologie.

- Bij de uitwerking van dit model in de Noordvleugel wordt bekeken in hoeverre de invoering gepaard kan gaan met een (gedeeltelijke) afbouw van vaste lasten.
- In principe kan elk voertuig deelnemen (alle Nederlanders en buitenlandse kentekens).
- Het systeem gaat niet uit van registratie van en betalen voor aantal gereden kilometers en compliceert daardoor de communicatie m.b.t. de invoering van de landelijke kilometerprijs.
- Mogelijke risico's van dit scenario zijn een afbreuk van het draagvlak door de keuze voor een andere wijze van beprijzen en een politiek besluit om niet door te groeien naar landelijke kilometerprijs (dit geldt overigens voor meerdere ingroeivarianten).

#### **4. Overige aandachtspunten / suggesties**

##### *4.1 Juridische issues*

Bij het ontwerpen van ingroeipaden is de kerngroep tegen de volgende juridische vragen aangelopen:

*I. Welke mogelijkheden zijn er om bepaalde groepen anders te behandelen?*

Voor het maken van uitzonderingen zijn verschillende varianten denkbaar. Het eenvoudigst is het om uitzonderingen te maken voor groepen waarvoor nu ook al uitzonderingen bestaan m.b.t. de bestaande belastingen (zoals voor vracht). Het buiten de MRB-heffing plaatsen van slechts een deel van de houders van een bepaalde voertuigcategorie levert in beginsel strijdigheid op met het gelijkheidsbeginsel. De kans dat zo'n onderscheid voor de rechter standhoudt is groter wanneer het is gebaseerd op objectieve criteria in de wet, en draconische gevolgen voor individuele burgers worden vermeden. Voorkomen moet worden dat de instelling van een voorfase ernstige complicaties oplevert die in het eindbeeld niet spelen.

*II. Kan een on-board unit op nieuwe auto's verplicht gesteld worden? Is het hierbij relevant wie de on-board unit betaalt? En voor het bestaande autopark?*

Naar huidige inzichten is het Europees rechtelijk mogelijk is om een OBU verplicht te stellen als eis aan het voertuig. Criterium is dat er geen de facto discriminerende bepalingen zijn voor bedrijfsleven of burgers. Verplichte inbouw voordat het gebruik verplicht is gesteld ligt moeilijk. Om tijdige inbouw in het hele wagenpark toch mogelijk te maken, zal breed gestimuleerd moeten worden op basis van ruim voor de uitvoeringsdatum afgeronde wetgeving.

Het onderscheid tussen het bestaande park en nieuwe auto's is waarschijnlijk niet relevant. Ook wie de OBU betaalt maakt waarschijnlijk niet uit.

*III. Welke informatie mag hoe lang vastgelegd worden?*

Deze vraag slaat op de bescherming van privacy. Met het CBP is de afspraak gemaakt om het programma van eisen vooraf te bespreken. Van belang is dat gegevens alleen worden vastgelegd en niet langer dan noodzakelijk voor het beoogde (hoofd)doel, d.w.z. het innen van de kilometerprijs. De cliënt moet desgewenst een specificatie van een rekening kunnen krijgen, dus is registratie in elk geval nodig. De wet geeft hier verder weinig houvast.

*IV. Hoe omgaan met wanbetalende vrijwilligers?*

Hiervoor zullen de normale incassoregels gelden zoals die zijn voorzien voor het eindbeeld. Draconisch handhaven is echter door het element van vrijwilligheid waarschijnlijk niet haalbaar.

*V. Kunnen niet-ingezetenen gedwongen worden om deel te nemen aan het systeem?*

Voor vracht is de manier waarop ze worden meegenomen in het systeem een complex vraagstuk. Onduidelijk is of je Nederlandse vrachtauto's anders mag behandelen dan buitenlandse (witte vlek).

Voor personenvoertuigen is onderscheid tussen ingezetenen en niet-ingezetenen mogelijk. Complicatie daarbij zijn ingezetenen die gebruik

maken van een buitenlands gekentekend voertuig. Dit is overigens vooral een handhavingsprobleem.

Mogelijke vormen van deelname niet-ingezetenen:

- Vignet
- Een goedkope OBU + alleen betalen op hoofdwegen
- Een goedkope OBU + betalen op alle wegen (complexer)

#### *4.2 Invloed tariefdifferentiaties op de complexiteit van het systeem.*

De nauwkeurigheid van het systeem is een kritische variabele voor de implementatie van de kilometerprijs. Een vast tarief voor elke gereden kilometer, differentiaties naar voertuigkenmerken en tijd zijn technisch relatief eenvoudig. Het toevoegen van een differentiatie naar plaats stelt hogere eisen aan de techniek (nauwkeurigheid).

De mate waarin een differentiatie naar plaats de complexiteit van het systeem verhoogt hangt samen met de vormgeving ervan. De onderstaande tabel geeft een indicatie voor de relatie tussen de mate van plaatsdifferentiatie en de complexiteit van het systeem.

Tabel 1: relatie vorm van differentiatie naar plaats en complexiteit systeem

Waar afwijkend tarief?	Aantal objecten (orde van grootte)	Complexiteit
Nergens (plat tarief)	0	*
Zones (b.v. stedelijk gebied)	10	**
Idem, per zone verschillend tarief	10	**
Alleen bepaalde (drukke) wegvakken	100	***
Alle drukke wegen + sluiproutes	2000	****
Onderscheid op straatniveau, uitzonderen 'eigen weg'	100.000	*****

#### 4.3 Overige issues / witte vlekken

- Handhaving complexer bij fasering/ doelgroepen
- Invoering per jaargang (bouwjaar) evt per kwartaal?
- Doorlooptijden verschillende stappen nader bezien
- Noodzaak van extra OV.
- De OBU moet bij de start technisch geschikt zijn om (eventueel op een later moment) complexere differentiaties naar tijd en plaats mogelijk te maken.

### 5. Versnellings(on)mogelijkheden

Er ontstaat toenemende druk (regeerakkoord, politieke partijen, adviesorganen, opinieleiders etc) om de kilometerprijs al voor 2012 in te voeren.

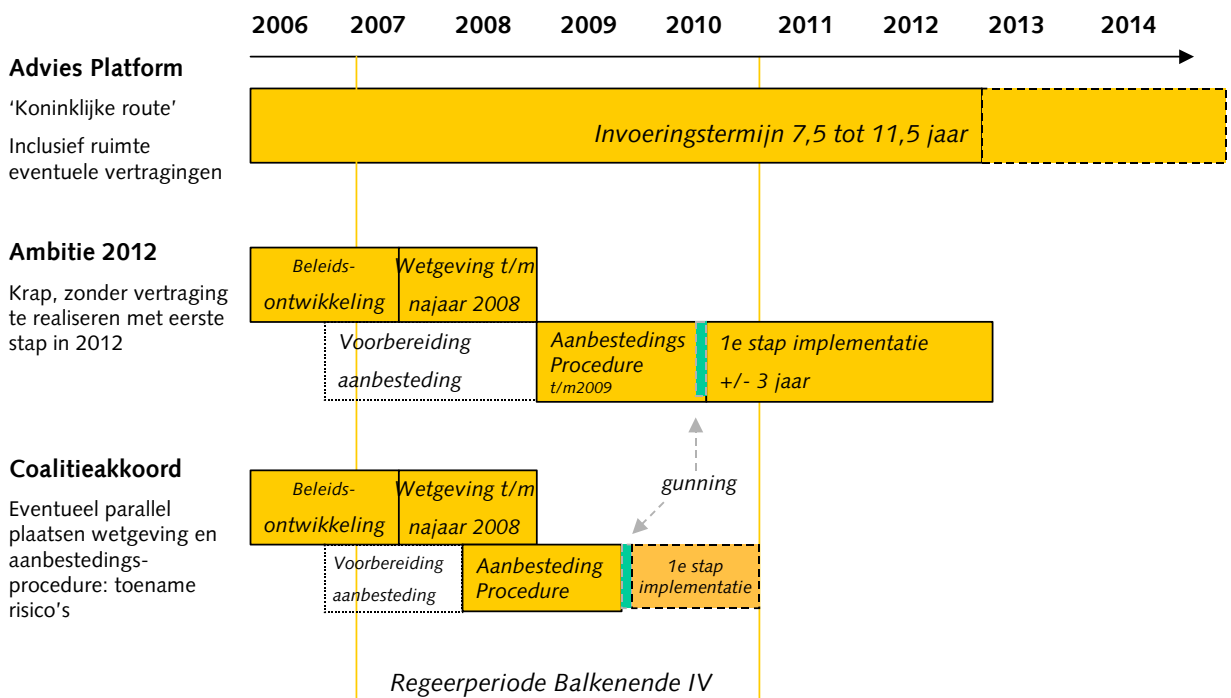
Mogelijke maatregelen die kunnen leiden tot versnelling zijn:

- Aanbesteding starten nog zonder vastgestelde wetgeving en/of een getrapte selectie- en tenderproces. Meerdere partijen systeemontwerp laten uitvoeren, tegen vaste vergoeding, synchroon aan wetgevingsproces. Stapsgewijs selectie van partijen (zoals bij PPS). Hierdoor wordt een kortere initiële procedure mogelijk
- Het aanbesteden en gunnen van een deelopdracht zonder vastgestelde wetgeving (b.v. € 10 mln reserveren voor versnellen systeemontwikkeling)
- Meer verantwoordelijkheid en/of risico's neerleggen bij de markt (turn key project)

Mogelijk versnellingscenario is dus:

- Gefaseerde aanbesteding; start 'competitive dialogue' op basis van functioneel programma van eisen op hoog abstractieniveau
- geen voorgeschreven techniek, maar puur richten op opbrengsten gebaseerd op mate gebruik en op betrouwbaarheid
- Aanbestedingsprocedure op basis van PPS, met stapsgewijs selectieproces van geïnteresseerde partijen, parallel aan wetgevingstraject met go/no go momenten
- Eén perceel gunnen: dus een grote opdracht in de markt.
- Gunning begin 2009, productie en test 2010, eerste groep 2011

Zie onderstaande schema voor de planning uit het advies van het platform, de planning met een eerste stap in 2012 (uitgangspunt werkgroep implementatie) en een versnelde planning.





Eerste observaties:

- Scopewijziging als gevolg amendering wet zeer kostbaar en vertragend
- Kans dat er geen bedrijven zijn die zo snel kunnen en willen leveren
- Grote kans dat bedrijven op moment bieding risico's bij overheid leggen, mogelijk gevolg toenemende kosten en mislukken aanbesteding
- Door beperking testperiode grote kans op technische complicaties/niet ontdekte kinderziektes
- Kans dat partijen geen open architectuur neerzetten; gebondenheid aan één leverancier
- Grote kans op arbitrage op aanbestedingsprocedure doordat slechts één partij de opdracht kan aannemen
- meer risico ten aanzien van succesvolle afronding discussie over borging privacy
- Moeilijker publieke partijen, die bij de werking van de kilometerprijs mogelijk een rol hebben/krijgen goed te betrekken en voor te bereiden (bijvoorbeeld CJIB, RDW, inspectie)
- Bij gebruikelijke termijnen van besluitvorming niet haalbaar.

Geconcludeerd kan worden dat met deze maatregelen theoretisch in totaal een jaar te winnen is. Spectaculaire versnellingsmogelijkheden zijn er niet. De versnelling kan ongedaan worden gemaakt als de politiek (bij de behandeling van de wetgeving) besluit om de functionaliteit van het systeem te wijzigen. De overheid is dan al wel gecommitteerd aan één leverancier.

De kilometerprijs is juridisch, technisch en organisatorisch complex. Versnelling leidt tot hogere kosten en risico's en er is geen garantie dat de versnelling lukt. De vraag is wie bereid is om deze (aanzienlijke) risico's te dragen. Voor het project Anders Betalen voor Mobiliteit is het beheersen van de risico's cruciaal (TCI richtlijnen).

## **6. Samenvattend**

Alle implementatietrajecten voor het invoeren van kilometerprijzen veronderstellen een traject vooraf met besluitvorming, wetgeving en aanbesteding dat bij voorspoedige gang van zaken wordt geschat op totaal ca 4 jaar (2007-2010). In het 5<sup>e</sup> jaar kunnen partijen die de levering gegund wordt, c.q. die gecertificeerde

OBU's mogen maken, de productie en installatie van OBU's realiseren en kan de inning- en handhavingorganisatie op orde gesteld worden.

Bij keuze voor gefaseerde invoering kan een eerste groep gebruikers in 2012 bediend worden en de rest van de weggebruikers in twee of maximaal drie jaar daarna.