

Vergaderjaar 2007–2008

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2007

Hierbij stuur ik u zoals toegezegd is aan de heer Slob (CU) door de minister-president bij de behandeling van het beleidsprogramma (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 82, blz. 4428) het kabinetsbesluit inzake Anders Betalen voor Mobiliteit.

In het beleidsprogramma (Kamerstuk 31 070 van juni 2007) heeft het Kabinet een «onomkeerbare en betekenisvolle stap» aangekondigd op weg naar een eerlijker systeem van betalen voor mobiliteit, waarin automobilisten niet langer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik. In deze brief ga ik gedetailleerd in op (de totstandkoming van) het besluit dat het Kabinet hierover op 30 november 2007 heeft genomen. Dit besluit heeft directe gevolgen voor 7 miljoen Nederlandse automobilisten. Alleen al vanwege dit grote maatschappelijke belang hecht ik er aan de merites van het kabinetsbesluit allereerst kort en duidelijk neer te zetten.

Het Kabinet kiest ervoor om, in plaats van tussenstappen, ineens door te stoten naar het «eindbeeld», zoals dat vanaf de verschijning van het rapport van het Platform-Nouwen door zeer veel maatschappelijke organisaties is bepleit. Dat wil zeggen: een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd plaats en milieukeurmerken, en een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek. Het Kabinet wil starten met vrachtvervoer in 2011. Dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritische tijdpad dat uitkomt op 2012. In dat licht zal ook intensieve technische en beleidsmatige samenwerking met België, Duitsland en Frankrijk worden gezocht. Een jaar na de start met vrachtvervoer, begin ik stapsgewijs met personenauto's. In 2016 zal het systeem volledig zijn uitgerold. Op weg naar de invoering van de kilometerprijs zullen al vanaf 2008, onder andere in de Noordvleugel, projecten worden uitgevoerd met als doel techniek te testen en gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren.

Hiermee neemt het Kabinet een betekenisvol besluit. In de landen om ons heen en ook elders op de wereld bestaan weliswaar diverse vormen van betalen voor mobiliteit, maar nog nergens is de keuze gemaakt voor een systeem met een landelijke dekking. Ook het eerlijkheidsprincipe (niet meer maar *anders* betalen) is uniek. Gekoppeld aan het tijdpad en de keuze voor satelliettechniek ligt er dus een stevige ambitie. Willen we die ambitie waarmaken, dan moeten er in deze kabinetsperiode niet één maar meerdere onomkeerbare stappen worden gezet. Ik noem ze hier alvast kort. In 2011:

- is de wetgeving afgerond;
- is het proces van omzetting van de vaste autobelastingen in volle gang;
- staat de backoffice voor de uitvoering er;
- is de techniek uitgetest;
- heeft de aanbesteding voor de vrachtauto's plaatsgevonden; en
- is de nieuwe manier van betalen voor vrachtauto's begonnen onder de premisse dat versnelling ten opzichte van het kritieke pad mogelijk is.

Door deze stappen te zetten, gaat het Kabinet in deze periode het «point of no return» voorbij en is de kilometerprijs, na ongeveer twintig jaar politieke en maatschappelijke discussie, een feit. Ik kom op de genoemde punten in het vervolg van deze brief nog uitgebreid terug. Hier benadruk ik nog twee dingen. Ten eerste dat ik sinds mijn aantreden al het nodige voorwerk heb verricht voor het wetgevingstraject. Het wetgevingsoverleg met de Tweede Kamer kan dus binnen afzienbare tijd starten. Ten tweede dat de omslag in het denken in het bedrijfsleven inmiddels gemaakt wordt. In nauwe samenwerking met enkele vooraanstaande werkgevers gaan we in deze periode een aantal grote projecten doen die, vooruitlopend op de kilometerprijs, een bijdrage kunnen leveren aan de filebestrijding op enkele belangrijke knelpunten, bijvoorbeeld in de Noordvleugel. Tegelijkertijd geven deze proeven zicht op de combinatie van prijsprykkels en mobiliteitsmanagement.

De nu gemaakte keuze steunt op vier principes waaraan ik zeer hecht en die ook zijn vastgelegd in het coalitieakkoord en in afspraken met de Kamer:

1. *eerlijkheid*, omdat automobilisten gezamenlijk niet meer mogen gaan betalen;
2. *draagvlak*, omdat brede maatschappelijke steun onontbeerlijk is voor zo'n grote stelselwijziging;
3. *betaalbaarheid*, omdat de exploitatiekosten niet de pan uit mogen rijzen;
4. *bereikbaarheid*, omdat het instrument een bijdrage moet leveren aan een betere bereikbaarheid.

Tegen deze achtergrond heb ik in de achterliggende maanden, samen met de betrokken maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven, in een intensief proces alle mogelijke varianten onderzocht. Alles overwegende ben ik tot de conclusie gekomen dat ineens doorstoten naar het eindbeeld met de nieuwste techniek verreweg te prefereren is boven elke andere optie. Ik geef twee voorbeelden:

- Nu al beginnen met een congestieheffing rond bijvoorbeeld Amsterdam waarbij extra moet worden betaald, zou betekenen dat het eerlijkheidsprincipe los wordt gelaten, omdat het in de praktijk uitermate lastig is de autobelastingen af te bouwen voor een beperkte groep automobilisten. Bovendien zouden de exploitatiekosten ver boven de afgesproken 5% uit komen.
- Een andere variant die in beeld is geweest, bestond uit een relatief lage kilometerprijs op het volledige hoofdwegennet gecombineerd met een hogere prijs op de drukste knelpunten. Vanwege de schaalgrootte

zou deze variant op korte termijn alleen mogelijk zijn op basis van bewezen techniek. Daarvoor was weinig draagvlak en ook hier werd de 5%-norm bij lange na niet gehaald. Bovendien bleek gaandeweg dat deze variant zeker niet vóór 2011 ingevoerd zou kunnen worden, terwijl in 2012 al een start kan worden gemaakt met het eindbeeld. Daarmee zou de benodigde investering van 500 à 600 miljoen onverantwoord zijn, omdat het systeem bij ingebruikname dan feitelijk al verouderd is.

Ik ben ervan overtuigd dat ik u met deze brief namens het Kabinet een weloverwogen en onomkeerbaar besluit voorleg, dat eerlijkheid, draagvlak, betaalbaarheid en bereikbaarheid als uitgangspunt heeft. Ik leg dat besluit en de overwegingen die er aan ten grondslag liggen hierna graag in de volle breedte bij u neer. Allereerst ga ik in op het onderzoek dat ik de afgelopen maanden heb uitgevoerd naar de mogelijke eerste stappen en schets ik mijn uitgangspunten voor de invoering van de kilometerprijs. Vervolgens concretiseer ik dit tot een uitvoeringsprogramma.

1. ONDERZOEK

Het coalitieakkoord is startpunt voor mijn onderzoek naar een stapsgewijze start voor een kilometerprijs in plaats van (een gedeelte van) de huidige vaste autobelastingen. Ik heb gekeken naar stappen die al in deze kabinetsperiode zorgen voor een onomkeerbare en substantiële basis, die een antwoord geven op de urgentie rond bereikbaarheid en die passen binnen de gestelde principes, namelijk: passend binnen de aangegeven financiële grens (exploitatiekosten die maximaal 5% van de opbrengsten bedragen), een start met variabilisatie en steunend op breed draagvlak. Ik vind het daarbij essentieel dat de introductie van de kilometerprijs door weggebruikers wordt ervaren als een eerlijk systeem gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van het milieu. Daarnaast onderstreep ik de eerdere afspraak dat de opbrengsten van de kilometerprijs via het infrastructuurfonds weer worden geïnvesteerd ten behoeve van de bereikbaarheid in Nederland.

1.1 Gehele eindbeeld niet in deze kabinetsperiode fysiek realiseerbaar

In de afgelopen tijd hebben verschillende partijen hun eigen visie gegeven over de realisatie van de kilometerprijs. Het beeld dat de kilometerprijs op alle wegen en voor alle weggebruikers vrij gemakkelijk binnen slechts enkele jaren ingevoerd kan worden, moet ik helaas weerleggen. Een versnelling ten opzichte van mijn voorgenomen planning, zodat al binnen deze kabinetsperiode het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs gerealiseerd wordt, acht ik onrealistisch en onverantwoord. De voor het eindbeeld noodzakelijke techniek is nog in ontwikkeling en voordat er een grote uitvraag aan de markt kan plaatsvinden moet de wetgeving zijn afgerond, moet de functionaliteit en organisatievorm zijn vastgesteld en moet er inzicht zijn in waar de risico's kunnen worden belegd. Volgens de huidige planning wordt aan deze voorwaarden niet voor medio 2009 voldaan. Versnelling zou in dat aanbestedingsscenario wat betreft de planning minstens een parallelschakeling vragen van het wetgevingsproces met het in gang zetten van de aanbesteding. Deze parallelschakeling vertaalt zich in grote risico's wat betreft kostenoverschrijding en vertraging. Wijzigingen tijdens het wetgevingsproces kunnen in een laat stadium zorgen voor een wijziging van de eisen ten aanzien van de techniek en de bijbehorende kosten, waardoor alsnog de principes van het coalitieakkoord in het geding zijn. Op basis van de lessen uit het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur wil ik me juist extra inspannen om het risico van kostenoverschrijding te beperken en

daarmee het essentiële draagvlak in uw Kamer en in de maatschappij vast te houden.

Daarnaast bleek uit de Kostenmonitor van september 2006 dat het kosten-niveau weliswaar een dalende trend vertoont, maar dat het zich nog niet op het gewenste niveau bevindt. Het investeringsbesluit voor het eindbeeld kan dan ook pas genomen worden, als er voldoende zicht is op verdere daling van de exploitatiekosten.

1.2 Varianten voor een eerste stap in deze kabinetsperiode

Naast een mogelijke versnelling van het eindbeeld heb ik ook onderzocht of ik met een tussenstap in deze kabinetsperiode een goede basis kan creëren op weg naar het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs. Het onderzoek voor de eerste stap heb ik primair gericht op een aantal varianten die de potentie in zich hebben om de bereikbaarheid binnen enkele jaren te verbeteren en die tegelijkertijd beter beheersbaar zijn dan de versnelling van het eindbeeld. Gezien de onbekendheid van het gebruik van satellietgebonden technische systemen op deze schaal en de risico's die ik daarbij zie, heb ik de betere beheersbaarheid vertaald in de invalshoek om te starten met al bestaande en bewezen technieken. Het betreft dan:

- a) een start met een kilometerprijs op het snelwegen- of hoofdwegen-net met behulp van zendertjes en portalen;
- b) een start met een congestietarief op fileknelpunten op het hoofdwegen-net met behulp van zendertjes, dan wel camera's en portalen gecombineerd met een kilometerprijs voor vrachtvervoer op basis van satellietgebonden systemen.
- c) een snelle doorstart naar het eindbeeld met experimenten en tests en stapsgewijze invoering; dit alles gericht op satellietgebaseerde techniek;
- d) een regionale ingroei naar het eindbeeld, bijvoorbeeld in de Noord-vleugel van de Randstad

Daarbij heb ik ook gekeken naar de inbreng vanuit de industrie over de invoering van de kilometerprijs.

Elke variant is getoetst aan de eisen uit het coalitieakkoord en het beleidsprogramma. Voor zover de aangeleverde informatie dat toeliet, heb ik daarbij gekeken naar de effecten, het draagvlak en de uitvoerbaarheid. Het betreft de volgende aspecten:

- De principes uit het coalitieakkoord en het beleidsprogramma:
 - exploitatiekosten die maximaal 5% van de opbrengsten bedragen;
 - het naar rato afschaffen van de autobelastingen; en
 - onomkeerbaar en betekenisvol.
- Beleidseffecten op het gebied van:
 - bereikbaarheid;
 - milieu;
 - sluisverkeer; en
 - totale maatschappelijke kosten en baten (KBA).
- Draagvlak bij maatschappelijke organisaties en regionale overheden op het gebied van:
 - ombouw vaste belastingen;
 - migratiemogelijkheden naar het eindbeeld;
 - vracht; en
 - uitstraling van het systeem voor de weggebruiker.
- Uitvoerbaarheid op basis van:
 - planning;
 - risico's;
 - budgettaire effecten; en
 - betrouwbaarheid van de techniek.

2. VOORLIGGENDE DILEMMA'S

In deze brief wil ik u de dilemma's voorleggen die zich aandienen na de beoordeling van de genoemde varianten op basis van de bovenstaande criteria. Daartoe beperk ik me tot de hoofdlijnen van de onderzochte varianten. U ontvangt nog een onderliggend document en de daarbij behorende onderzoeken waarin u alle beschikbare informatie over deze varianten kunt terugvinden.

Variant A, De snelwegenvariant met zendertjes en portalen

Alle personen- en vrachtauto's gaan met behulp van een zendertje een basistarief met milieukeurmerken betalen op de snelwegen (ca. 2600 kilometer wegen). Het gaat dan om ongeveer de helft van alle in Nederland gereden kilometers. Tegelijkertijd komt op fileplekken een spitstarief (ca. 50–60 knelpunten). In deze variant kan ongeveer een kwart van de motorrijtuigenbelasting en het totale Eurovignet worden omgezet in de kilometerprijs. Onderzocht is ook wat het effect is van een hoger basis tarief voor zware vrachtauto's die in lijn ligt met dat van de Duitse LKW-MAUT. Deze variant heeft beleidsmatig een groot deel van de elementen in zich van het eindbeeld, waarbij het verschil zit in de beperking van het wegennet waarvoor de kilometerprijs geldt en de nog beperkte mate van afbouw van de vaste belastingen (25% van de MRB en 100% Eurovignet).

De plaatsbepaling vindt in deze variant plaats met portalen boven de weg en kleine zenders in de auto. Door te kiezen voor deze techniek, die eenvoudiger «van de plank» te kopen is¹ en die in het buitenland zijn betrouwbaarheid heeft bewezen, kan tijdwinst worden geboekt, en kan ook een aantal technische projectrisico's beter worden beheerst. De potentie van deze variant blijkt uit de modelstudies met positieve effecten op bereikbaarheid en milieu. Tegelijkertijd is er sprake van een positief welvaartssaldo van circa € 1,0 miljard. De maatschappelijke baten bestaan onder andere uit reistijdwinst (€ 2,4 miljard) en milieuwinst (€ 0,5 miljard). De kosten bestaan onder andere uit investeringskosten van € 825 miljoen en exploitatiekosten van € 195 miljoen/jaar. Daarnaast is een risicovoorziening nodig van ongeveer € 200–225 miljoen.

Critici van deze optie menen dat de aandacht van de «eindbeeld-technologie» wordt afgeleid, en dat een desinvestering wordt gedaan in een verouderde technologie. Hiertegen valt weer in te brengen dat bij introductie van innovaties altijd kort na elkaar een aantal slagen wordt gemaakt. Ook kan een deel van de techniek later als de kilometerprijs op alle wegen geldt worden benut ten behoeve van de handhaving. Een ander aandachtspunt is het mogelijke sluipverkeer, met name als het verschuivingen betreft van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet. Verkeersmodellen laten zien dat de bereikbaarheid in deze optie weliswaar verbetert met gemiddeld 25 tot 45% minder voertuigverliesuren, maar dat op sommige plekken het verkeer op het onderliggend wegennet flink kan toenemen, met bijbehorende verslechterende luchtkwaliteit en toenemende geluidsoverlast. Naar verwachting kan met regionaal maatwerk, en daar waar nodig aanvullende beprijzingsmaatregelen, een groot aantal van deze knelpunten worden opgelost.

De volgende dilemma's springen eruit:

- Het draagvlak is in het geding: deze variant wordt niet gesteund door maatschappelijke organisaties en vooral geassocieerd met de introductie van tolpoorten. Dit levert direct de vraag op hoe deze stap wordt ervaren door de weggebruikers die aan de ene kant een start zien van de kilometerprijs, maar nog geen verdere vermindering van de MRB en BPM waarnemen. In het oog springen daarnaast de bezwaren die

¹ Smpelweg het Duitse systeem aankopen is overigens door Europese aanbestedingsregels niet mogelijk. Daarnaast blijken de inningskosten als percentage van de opbrengsten te liggen rond 20%.

zich richten op mogelijk sluipverkeer en op de techniek die als verouderd wordt gezien.

- Daarnaast zien de maatschappelijke organisaties een mogelijke belemmering voor realisatie van de kilometerprijs op alle wegen indien deze eerste stap daadwerkelijk leidt tot een vermindering van de filedruk op de hoofdwegen. Hiermee zou een verdere variabelisatie van de vaste belastingen in het geding komen.
- Deze variant vergt tegelijkertijd intensief overleg met regionale bestuurders om op korte termijn de plekken te benoemen waarop de congestieheffing geïnd wordt. De vraag is of dat bestuurlijk haalbaar is.
- Het kostenniveau ligt te hoog ten opzichte van de principes uit het coalitieakkoord. Bij deze variant wordt niet voldaan aan de voorwaarde dat de exploitatiekosten niet meer dan 5% van de opbrengsten bedragen. De relatie exploitatiekosten en opbrengsten is 19%;
- De planning is krap. Relevante wijzigingen tijdens het wetgevingsproces leveren op een laat moment wijzigingen op in de scope van het project. De uitgevoerde audits wijzen naar een hoog risicoprofiel en de planning wordt als uiterst ambitieus en riskant aangemerkt. Ondanks de beperking tot het weggennet is de scope relatief breed. Daardoor is het risicoprofiel hoog en zijn de financiële risico's groot. De budgettaire beheersbaarheid is aanzienlijk kleiner dan bij een variant met alleen een congestietarief.
- Deze dilemma's leveren de vraag op of een dergelijke variant, gezien het risico van vertraging, de beperkte welvaartseffecten en mede gezien de korte periode waarin een dergelijke eerste stap zal «draaien» voordat de overgang gemaakt kan worden naar een kilometerprijs op alle wegen, de investering in tijd, energie en geld werkelijk de moeite waard is.

Variant B, De congestievariant (met zendertjes en) portalen

Alle automobilisten en vrachtauto's betalen op fileplekken op de snelwegen een spitstarief (ca. 50–60 knelpunten). Voor de te gebruiken techniek is bij de onderzoeken uitgegaan van portalen boven de weg en kleine zenders in de auto. Eventueel zou ook registratie via fotoapparatuur kunnen worden overwogen, waarmee uitrusting van voertuigapparatuur niet nodig is. Als ingroei naar het eindbeeld is vanaf 2013 gerekend met een basistarief voor zware vrachtauto's gebruikmakend van GPS-techniek.¹

Deze variant heeft een positief welvaartssaldo van ongeveer € 0,9 miljard. Dit is onder andere opgebouwd uit reistijdwinst (€ 1,3 miljard) en beperkte milieueffecten (€ 0,2 miljard). De investeringskosten van deze variant bedragen € 300 miljoen en de exploitatiekosten € 40 miljoen/jaar. Daarnaast is een risicoservering nodig van € 80 miljoen. Variant B komt daarmee wat betreft de Kosten-Baten Analyse iets slechter naar voren dan variant A.

De dilemma's bij deze variant:

- Uitgaande van de beperkte opbrengsten is er een zeer beperkte vermindering van vaste autobelastingen mogelijk (maximaal 6% van de MRB). Daarnaast geldt de heffing in een zeer beperkt gebied, terwijl de vermindering van de vaste belastingen voor alle weggebruikers in Nederland zou gelden. Technisch zou een regionale afbouw van de vaste autobelastingen kunnen via de provinciale opcenten kunnen, maar een terugsluis op het niveau van provincies kan altijd nog bezwaren oproepen bij automobilisten die in andere provincies wonen en met deze afbakening uitgesloten blijven van teruggave. Met de provincies is deze vorm van teruggave nog niet besproken.
- Deze variant vergt tegelijkertijd intensief overleg met regionale

¹ Simpelweg het Duitse systeem aankopen is overigens door Europese aanbestedingsregels niet mogelijk. Daarnaast blijken de inningskosten als percentage van de opbrengsten te liggen rond 20%.

bestuurders om op korte termijn de plekken te benoemen waarop de congestieheffing geïnd wordt. De vraag is of dat bestuurlijk haalbaar is.

- Bij deze variant wordt niet voldaan aan de voorwaarde dat de exploitatiekosten niet meer dan 5% van de opbrengsten bedragen. De relatie exploitatiekosten en opbrengsten is 18%.
- Er is geen draagvlak voor deze variant en als deze variant niet gepaard kan gaan met variabilisatie van de vaste autobelastingen, treedt er een lastenverzwaring op die strijdig is met het eindbeeld en de gewenste insteek vanuit het coalitieakkoord. Daarbij kunnen associaties met het verleden (rekeningrijden, extra betalen bij fileknelpunten) problematiserend werken. Het grootste bezwaar bij betrokken organisaties zit in de insteek om alleen te heffen voor de congestie. In het voorstel van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit ging het juist om een eerlijker systeem in de vorm van een prijs per kilometer, waarbij op sommige plaatsen, waar het druk is, een hogere prijs gevraagd kon worden. Daarnaast worden zijn ook bij deze variant de bezwaren van sluipverkeer en verouderde techniek aan de orde.
- Wat betreft het tarief voor vrachtvervoer spelen verschillende zaken. Allereerst wordt in de berekeningen transparant dat een directe vertaling van de huidige lastendruk voor vrachtvervoer naar een kilometerprijs betekent dat het tarief voor vracht lager zal liggen dan dat voor personenvervoer. Dat verschil is te verklaren vanuit keuzes in het verleden, maar roept uiteraard vragen op bij automobilisten. Daarnaast speelt er dat vrachtvervoer leidt tot extra kosten aan infrastructuur, maar ook het lopende EU-onderzoek naar externe kosten aanleiding kunnen geven om de lasten voor vracht- en bestelverkeer te heroverwegen. Daarbij zijn de verhouding met de tarieven in het buitenland, het kunnen betrekken van buitenlandse vrachtwagens bij de Nederlandse kilometerprijs en de effecten op de economische concurrentiepositiebelangrijke onderdelen in de totale afweging. Overigens zal een verhoging van het tarief voor vracht direct het draagvlak aantasten bij de maatschappelijke organisaties die het meest bij die sector zijn betrokken. Dit vraagt een nadere onderbouwing en het betrekken van het kilometertarief voor vracht bij een discussie over de gewenste totale lastendruk voor het bedrijfsleven. Het Kabinet zal hierover op korte termijn het gesprek met de sector aangaan.
- Uit de audits komt een vergelijkbaar beeld naar voren als bij variant A. De planning is krap. Relevante wijzigingen tijdens het wetgevingsproces leveren op een laat moment wijzigingen op in de scope van het project. Met een redelijke mate van zekerheid kan worden vastgesteld dat invoering van deze variant in deze kabinetsperiode een ambitieus doel is, ook al gaat het om een kleinschaliger project.
- Ook hier is het de vraag of deze variant de investering in tijd, energie en geld werkelijk de moeite waard is, gezien de beperkte welvaartseffecten, het risico voor vertraging en de korte periode waarin een dergelijke eerste stap zal «draaien» voordat de overgang gemaakt kan worden naar een kilometerprijs op alle wegen.

Variant C, Snelle doorstart richting het eindbeeld

Het eindbeeld omvat een technisch systeem gebaseerd op satellietnavigatie, waarbij beprijzing voor alle voertuigen zich richt op een betaling per afgelegde kilometer en is gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeunenmerken.

Naast de hiervoor geschetste varianten ben ik ook blijven nadenken hoe ik een en ander zou kunnen richten op een voortvarende realisatie van het eindbeeld met behoud van draagvlak. Dit mede gezien de signalen die ik al gedurende het onderzoek kreeg vanuit het Nationaal Mobiliteitsberaad en de door mij ingestelde klankbordgroep (Hermans) en procesgroep

(Nouwen) dat er juist groot draagvlak bestaat voor het totaal van het eindbeeld. (De adviezen van de Klankbordgroep treft u aan in de achtergrondrapportage) Ik heb daarom de afgelopen maanden ook veel energie gestoken in de voorbereiding van de wetgeving en verschillende onderzoeken om de eisen aan de techniek aan te scherpen. In de achtergrondrapportage kunt u deze onderzoeken terugvinden.

Naast overleg op nationaal niveau heb ik me ook internationaal georiënteerd. Daarbij is het mij gebleken dat er zowel in Frankrijk, als in Benelux-verband de ambitie bestaat om mogelijk al in 2011 te beginnen met beprijzing van vracht in navolging van Duitsland. Ten overvloede wijs ik er nog eens op dat in de Nederlandse situatie vracht- en personenauto's hand in hand gaan. Zij zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden en kunnen in de Nederlandse situatie hoogstens gefaseerd worden ingevoerd.

Directe doorstart naar het eindbeeld vraagt in de komende tijd het intensief uitvoeren van pilots en tests en het realiseren van de wetgeving. Dit wordt hierna nog verder uitgewerkt.

Variant D, Regionale ingroei, bijvoorbeeld in de Noordvleugel

Vanuit hun gevoel van urgentie hebben de overheden in de Noordvleugel vorig jaar tijdens de bespreking van het MIT-2007 aangekondigd te willen kijken naar een regionale ingroei van beprijzing. Uitgangspunt van dit onderzoek was het in beeld brengen van op de mogelijkheden om al een eerste stap te maken binnen de kaders van de landelijke kilometerprijs. Dit heeft geleid tot een variant waarin op een aantal wegen richting Amsterdam tijdens de spits een prijs wordt gevraagd, de zogenoemde «strengvariant». De technologie zal bestaan uit portalen met camera's, dan wel gecombineerd met zendertjes in de auto. De optie is ontworpen met doorgroei naar het eindbeeld in het achterhoofd. Vergelijkbare opties zouden ook bij andere steden uitgewerkt kunnen worden. Deze variant heeft veel overeenkomsten met variant B.

Met deze beprijzingsvarianten kan in de Noordvleugel een verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid worden gerealiseerd. Daarnaast toont de studie aan dat ongewenste effecten op het onderliggende wegennet beheersbaar zijn en dat de invoering positieve economisch-maatschappelijke effecten met zich meebrengt.

De dilemma's:

- Nog meer dan bij variant B (congestie) geldt de heffing in een beperkt gebied, terwijl de afbouw van de vaste belastingen voor alle weggebruikers in Nederland zou gelden. Ook dit voorstel kan juridisch en technisch een terugsluis op het niveau van de provincies vormgegeven worden, waarbij ook gekeken wordt naar de herkomst van de weggebruikers in deze betreffende regio. Het is de vraag of dit bestuurlijk haalbaar is binnen de geplande doorlooptijd, mede gezien de vereiste medewerking vanuit de provincies.
- Het dilemma bevindt zich hier ook op het draagvlak in de combinatie met eerlijkheid. Doordat de variant voor de Noordvleugel lijkt op een uitgekledede versie van variant B met hetzelfde dilemma rond de variabilisatie is deze tot nu toe met weinig warmte ontvangen door een deel van de maatschappelijke organisaties. Verder zal een start in een bepaalde regio alleen op draagvlak bij de betrokken weggebruikers kunnen rekenen als er een breed gedeeld beeld is van de urgentie en de noodzaak tot handelen.
- Bij deze variant wordt niet voldaan aan de voorwaarde dat de exploitatiekosten niet meer dan 5% van de opbrengsten bedragen. De totale kosten zijn duidelijk lager dan die van de varianten A en B. De relatie

- exploitatiekosten en opbrengsten ligt echter > 15% met een marge tussen 36%–90%¹.
- De haalbaarheidsstudie voor de Noordvleugel is niet voorzien van afzonderlijke audits. Met een redelijke mate van zekerheid kan worden vastgesteld dat invoering van deze variant in deze kabinetsperiode (ook) een ambitieus doel is, ook al gaat het om een kleinschaliger project in vergelijking met varianten A en B.
 - Verplichte deelname vraagt een wettelijke basis, dit kan mogelijk via een extra aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM).

Aanvullende inbreng marktpartijen

Na de afronding van de marktconsultatie voor de Kostenmonitor in 2006 heb ik vanuit de markt verschillende inzichten en initiatieven ontvangen. Gezien een mogelijke toekomstige aanbesteding zijn bij de contacten met marktpartijen voor mij de principes als realiseerbaarheid, transparantie en «level playing field» uitgangspunt.

Enkele marktpartijen hebben op eigen initiatief hun visie als position paper toegezonden. Daarnaast heeft Connekt/ITS-Netherlands, de netwerkorganisatie op het gebied van Intelligent Transport Systems op mijn verzoek de Special Knowledge Group Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht. Deze groep fungeert als platform voor inbreng van waardevolle kennis en initiatieven rondom beprijzen vanuit de markt. Via dit platform hebben tientallen marktpartijen kennis uitgewisseld met de projectorganisatie over onderwerpen als gebruikersvriendelijkheid, organisatie-modellen voor een kilometerprijs en betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van plaatsbepaling met GPS. De verslagen zijn mij ter beschikking gesteld.

De voorstellen vanuit de industrie wat betreft de eerste stappen die moeten worden gezet richting de landelijke kilometerprijs zijn niet eenduidig. Waar de ene partij aangeeft dat het verstandig is in een keer te starten met het eindbeeld, stelt een andere partij juist voor om de invoering op te delen in een stapsgewijze aanpak. Dit toont nog eens de complexiteit van het onderwerp en ook de verschillende mogelijkheden die er zijn om uiteindelijk tot hetzelfde doel van de landelijke kilometerprijs op alle wegen te komen.

Verder zijn de ideeën die ik het afgelopen jaar vanuit de verschillende marktpartijen heb ontvangen vooral zeer waardevol voor het verder uitwerken van de eisen die gesteld moeten worden aan de techniek.

3. CONCLUSIE ONDERZOEK

Alles overziend zie ik dat de varianten A, B en D niet passen binnen de financiële randvoorwaarde van 5% en gelet op de risico's niet in deze kabinetsperiode gerealiseerd kunnen worden. Ik kies er daarom voor om ineens door te stoten naar het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs passend binnen mijn principes van draagvlak en eerlijkheid. Daarmee loopt Nederland wat betreft schaal, principes en systeem voorop in de wereld.

Deze verkenning toont aan dat het eindbeeld van de kilometerprijs in plaats van (een gedeelte van) de vaste autobelastingen voor de betrokken partijen nog steeds staat als een huis: er is vooral draagvlak voor het totaalpakket en niet voor afzonderlijke onderdelen. Dat kost nog flink wat tijd. Stilzitten is echter geen optie, de urgentie in de Randstad en andere stedelijke regio's neemt gezien de verslechterende bereikbaarheid over de weg toe en dat kan niet onbeantwoord blijven.

¹ De kosten zijn afhankelijk van de techniek. Goedkoopst is een systeem met camera's: geraamde investeringskosten ongeveer € 35 miljoen, exploitatiekosten € 20 miljoen/jaar. Duurder is gebruikmaking van zendertjes: geraamde investeringskosten ongeveer € 50 mln, exploitatiekosten € 50 mln/jaar. Voorziene opbrengsten € 55 mln/jaar, uit MKBA Noordvleugel, juli 2007.

Het Kabinet kiest voor een solide en betrouwbare koers richting de realisatie van het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs als een eerlijk systeem voor het betalen naar gebruik in plaats van bezit. Dit Kabinet zet onomkeerbare stappen door de wetgeving te realiseren, de fiscale omzetting van (een deel van) de vaste belastingen in gang te zetten en door het uitvoeren van tests als basis voor de verdere implementatie van de techniek. Als de wetgeving is afgerond en is aangetoond dat het technisch systeem past binnen de financiële principes. Het Kabinet wil starten met vrachtovervoer in 2011. Dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritische tijdspad dat uitkomt op 2012. In dat licht zal ook intensieve technische en beleidsmatige samenwerking met België, Duitsland en Frankrijk worden gezocht. Een jaar na de start met vrachtovervoer, begin ik stapsgewijs met personenauto's. Wat betreft de vorm van de ingroei onderzoek ik of dat via de leeftijd van voertuigen, het zogenoemde jaargangenmodel, niet alleen technisch, maar ook fiscaal mogelijk is, danwel anderszins. Vanaf de introductie van het landelijk systeem zal gedurende een periode van twee jaar als eerste de tijd-plaatsdifferentiatie in de Noordvleugel worden geïntroduceerd. Omdat de Noordvleugel gedurende deze periode voorop loopt, worden nader uit te werken bereikbaarheidsafspraken gemaakt.

In de tussenliggende periode organiseer ik samen met enkele grote Nederlandse bedrijven vanuit hun rol als werkgever en samen met andere overheden projecten die tegemoetkomen aan het terechte gevoel van urgentie rond de bereikbaarheid van de grote steden, zoals Amsterdam. Hierbij sluit ik aan bij het voorstel van de maatschappelijke organisaties en de andere overheden voor experimenten. Het verplicht betalen door weggebruikers kan pas ingaan als de wetgeving daarvoor is afgerond én tegelijkertijd de (gedeeltelijke) terugsluis van de vaste belastingen aan de weggebruikers is gegarandeerd. Tot slot merk ik hier nog op dat de kilometerprijs past binnen de drieslag van de Nota Mobiliteit voor een betrouwbare bereikbaarheid: bepriseren, benutten en bouwen. Zo blijf ik ook op zoek naar projecten die middels de versnellingsprijs eerder aan te leggen zijn.

4. UITGANGSPUNTEN

Mijn werkzaamheden voor het komende jaar richten zich op drie pijlers:

1. *Wetgeving*
2. *Vorbereiding variabilisatie en fiscaliteit*
3. *Implementatiestrategie*

Deze opgave wil ik graag toelichten:

1. Wetgeving

Ik heb al veel voorwerk voor de wetgeving van de kilometerprijs gedaan, waardoor nu in korte tijd doorgepakkt kan worden¹. De wetgeving zal zich geheel richten op het ingroeien van het eindbeeld. Ingroei omdat het eindbeeld niet van de ene op de andere dag zal ontstaan. De wetgeving moet mij in staat stellen een verantwoord implementatietraject te volgen van nul naar acht miljoen Nederlandse voertuigen en voertuigbezitters.

Ik wil een toekomstvaste wet waarin het moment van de omslag naar «Anders Betalen» klip en klaar wordt vastgelegd. Er zullen grondslagen worden vastgesteld voor uitvoering en handhaving. Daarbij ga ik uit van de volgende uitgangspunten.

¹ In de achtergrondrapportage zijn onderzoeken opgenomen die een basis vormen voor de wetgeving.

De MRB zonder drempelwaarde voor vracht en het Eurovignet worden volledig omgezet in de kilometerprijs. De (gedeeltelijke) afbouw van de BPM vindt naar rato plaats. Bij de omzetting en afbouw wordt rekening gehouden met de effecten op de rijksbegroting, het wagenpark en het milieu. De kilometerprijs is gedifferentieerd naar milieukenmerken en is gebaseerd op voertuigenmerken. Hierbij wordt aangesloten op de differentiaties in de MRB en de BPM op het moment van omzetting. Daardoor draagt de kilometerprijs bij aan de milieudoelen voor klimaatbeheersing en luchtverontreiniging uit de programma's Schoon en Zuinig en het NSL van het Kabinet. De omzetting naar een tarief per kilometer sluit aan bij de lastendruk die op dat moment voor verschillende groepen weggebruikers geldt.

Er zullen kaders worden aangegeven voor tarifiering. Op rijksniveau worden de tarieven (basistarief en de differentiaties naar milieu en naar tijd-plaats) en de tijdstippen waarop de tijd-plaatsdifferentiatie van toepassing is landelijk vastgesteld. De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt deze vast in overeenstemming met de Minister van Financiën en de Minister van VROM. De kilometerprijs wordt gedifferentieerd naar tijd en/of plaats. Dit om de bereikbaarheid te verbeteren. De locaties worden landelijk vastgesteld met betrokkenheid van de betreffende wegbeheerders of overheden.

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

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

De kilometerprijs wordt vormgegeven als een bestemmingsheffing. De inning heeft een publiekrechtelijke grondslag en onder publiekrechtelijke verantwoordelijkheid kan privaat worden uitbesteed. Er wordt betaald voor het rijden met het voertuig binnen de Nederlandse landsgrenzen op alle wegen. Uitgangspunt is dat de kentekenhouder verantwoordelijk is voor het betalen van de kilometerprijs.

Het systeem geldt voor alle weggebruikers: door alle motorvoertuigen moet in beginsel worden betaald, inclusief ingezetenen die rijden met een voertuig met een buitenlands kentekenbewijs en vrachtauto's met een buitenlands kentekenbewijs. De gelijkstelling van Nederlandse en buitenlandse vrachtauto's garandeert een goede werking van de interne markt.

Uitzonderingen zijn mogelijk op onder meer financiële, technische en praktische gronden. Er wordt nog nader overwogen of niet ingezetenen die rijden met een personenvoertuig met een buitenlands kenteken voorlopig worden uitgezonderd van de reikwijdte van het stelsel. De haalbaarheid van deelname van deze weggebruikers verken ik in een later stadium. Uitzonderingen of een gereduceerd tarief voor kentekenhouders van bijzondere voertuigen zijn mogelijk. Overwegingen hierbij zijn de afwezigheid van een kenteken, technische haalbaarheid, kosten van deelname, de effecten van deelname en de huidige uitzonderingsgroepen die om andere redenen zijn vrijgesteld dan vanwege weinig gebruik.

In het tweede kwartaal van 2008 leg ik het concept wetsvoorstel voor aan de adviesraden waarna het wetsvoorstel rond de jaarwisseling van 2008/

2009 aan de Kamer kan worden aangeboden. Alles is erop gericht dat de wetgeving inclusief de lagere regelgeving begin 2010 gereed is, waarna na de afronding van de eventuele aanbestedingsprocedure en de ontwikkeling van systemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering, de inwerkingtreding vanaf medio 2011 geleidelijk kan plaatsvinden.

Een belangrijk element in het hele voorstel is de vaststelling van de tarieven voor tijd en plaats. Om deze locaties te bepalen is een zorgvuldige analyse van het wegennet nodig in de regio's waar momenteel fileknelpunten bestaan, waarbij ook oog is voor eventueel aanvullende maatregelen op het moment dat de differentiatie naar tijd en plaats wordt geëffectueerd. Hiermee zal ik zo spoedig mogelijk een start maken in overleg met de andere overheden en betrokken Ministers.

2. Vormgeving variabilisatie en fiscaliteit

Dit Kabinet maakt de komende jaren grote stappen voor de vormgeving van de fiscaliteit en de variabilisatie van (een deel van) de bestaande vaste belastingen en zal dit ook vastleggen in de daarvoor benodigde wetgeving. Zo wordt gaandeweg gegarandeerd dat verplicht betalen van de kilometerprijs tegelijkertijd hand in hand gaat met een eerlijk systeem. Daarnaast wordt gestuurd op zorgvuldigheid door al tijdig de afbouw aan te kondigen van de MRB, BZM (eurovignet) en (een deel van) de BPM en door wat betreft de afbouw van de BPM te werken aan een geleidelijke overgang.

De staatssecretaris van Financiën komt voorjaar 2008 in lijn met de planning van de algehele invoering van de kilometerprijs met een plan op de volgende punten:

- Besluit over de afschaffing van de MRB en de BZM;
- (Gedeeltelijke) afbouw van de BPM, rekening houdend met de effecten hiervan op de milieuprestatie van het wagenpark, de overheidsfinanciën, de effecten voor vlooteigenaren, etc.
- Een oplossingsrichting voor de provinciale opcenten, die momenteel tegelijkertijd met de MRB worden geïnd;
- Optimale aansluiting bij de vergroening van het fiscaal stelsel;
- De stroom van de opbrengsten van de kilometerprijs in het Infrastructuurfonds.

Daarnaast zal worden gekeken naar de lastendruk voor vracht- en bestelvervoer gezien de al eerder genoemde internationale ontwikkelingen, en vanuit het besef dat een herziening mogelijk heeft op de internationale concurrentiepositie.

Wat betreft de milieudifferentiatie wordt aangesloten op de differentiaties in de MRB en de BPM op het moment van (gedeeltelijke) omzetting. De totale belastingombouw zal meerdere jaren beslaan. Ik zie dat daarbij vooral de overgang van de BPM tijd vraagt. Bij de afbouw van de BPM moet rekening gehouden worden met een jaarlijkse stapsgewijze verlaging zodat er geen grote schokeffecten optreden. Ik verwacht daarom dat rond 2016 de voorgenomen fiscale omzetting in zijn geheel is afgerond.

Door komend jaar al een definitief besluit te nemen over de verdere vormgeving van de fiscaliteit en de variabilisatie wordt voor weggebruikers al ver voor de feitelijke invoering van de kilometerprijs duidelijk waarop bij de introductie gerekend kan worden. Daarnaast leidt dit tot meer zekerheid richting marktpartijen zoals autoverkopers en vlooteigenaren, zodat zij optimaal kunnen inspelen op de introductie van de kilometerprijs.

3. Implementatiestrategie

Wat betreft de implementatiestrategie zie ik twee parallele sporen. Enerzijds wil ik tempo houden op de voorbereidingen van de uitrol van het systeem voor de kilometerprijs, zowel technisch als organisatorisch. Afgelopen maanden heb ik al onderzoeken uitgevoerd die me helpen bij het aanscherpen van de functionele eisen en waarop ik kan voortbouwen. Daarnaast zie ik de noodzaak voor projecten met weggebruikers en de koppeling met mobiliteitsmanagement om al in de komende jaren kunnen zorgen voor een verlichting van de situatie rond de grote steden. Ik werk deze twee lijnen hieronder uit.

Voortbouwen aan basis voor de techniek

De koers van het Kabinet vertaal ik de komende maanden tot een keuze op hoofdlijnen ten aanzien van de organisatie en de eisen voor apparatuur, de backoffice, handhaving en privacy. Deze keuzes veranker ik waar nodig in de wetgeving en werk ik daarna verder uit zo dat ik in staat ben om grootschalige tests voor te bereiden waarbij ik voertuigapparatuur en de backoffice in samenhang kan uitproberen. Doel is rond 2010 een operationele backoffice gerealiseerd te hebben die deze tests uitvoert¹. Mogelijk dat de testgroepen ook gebruikt worden als eerste groepen voor de echte kilometerprijs. Daarbij denk ik op dit moment vooral aan een start met grote groepen professionele gebruikers, zoals vrachtvervoer en lease-rijders. Daarna stel ik me in ieder geval een verdere technische ingroei voor via de leeftijd van voertuigen, het zogenoemde jaargangenmodel. Daarnaast onderzoek ik samen met de Staatssecretaris van Financiën of dit jaargangenmodel ook fiscaal mogelijk is. In intensieve technische en beleidsmatige samenwerking met België en Frankrijk wil ik indien mogelijk met het vrachtvervoer sneller starten, daarbij zet ik in op 2011. Ik zoek daarbij actief de samenwerking met deze landen om op die manier voortvarend een eensluidende aanpak voor vrachtvervoer te realiseren. De wijze van uitrol staat voor mij nog niet definitief vast. Ik sta open voor betere ideeën voor de uiteindelijke uitrolpaden als deze juridisch en technisch mogelijk zijn en voor een betere beheersbaarheid van het project zorgen.

Wat betreft de keuze voor de techniek zie ik op dit moment naast de mogelijkheden en beperkingen van een traditionele aanbesteding ook die van een traject gericht op certificering van voertuigapparatuur met aanvullend uitsluitend een aanbesteding voor de backoffice en eventuele testen. Ik zie daarbij heel duidelijk de spanning tussen dat laatste spoor en mijn wens om de kosten voldoende in beeld te hebben voor een definitief besluit te nemen dat leidt tot de technische uitrol van de kilometerprijs. Daarbij spelen wat betreft de backoffice meerdere mogelijkheden. Van de drie voorkeursmodellen in de Public Private Comparator komen naast de Single Service Provider twee modellen naar voren waarbij meer innovatie en marktwerking gedurende de exploitatie van het systeem wordt verwacht, te weten het Multiple service provider- of abonnementenmodel en de dedicated backoffice met een certificeringstraject voor de voertuigapparatuur (open standaard). Vanuit het oogpunt van het beperken van de risico's wil ik bezien of de dedicated backoffice in gang gezet kan worden op zo'n manier dat op termijn een doorgroei naar een multiple service model mogelijk is. Voordat ik een definitieve richting kies voor het uitvoeringstraject zal ik de markt opnieuw benaderen te toetsen of er voldoende marktpartijen zijn die hun diensten zullen aanbieden bij een dergelijke voor te stellen koers.

¹ De precieze vorm van de backoffice, publiek of privaat, staat momenteel niet vast. Als gekozen wordt voor een private insteek dan zal voor dit onderdeel sprake zijn van een aanbesteding terwijl de wetgeving nog niet afgerond is.

In gang zetten overige mobiliteitsprojecten op korte termijn

Ik verwacht veel van de projecten waarin enkele grote Nederlandse bedrijven willen participeren als werkgever en die een relatie hebben met

mobiliteitsmanagement. Juist deze insteek kan al op de belangrijkste knelpunten in het land een verlichting geven, zoals in de Noordvleugel, terwijl daarnaast de eerder geschetste omslag in het denken over mobiliteit in gang wordt gezet. Ook andere werkgevers zullen zo een beeld kunnen krijgen van de mogelijkheden die zijzelf hebben om in overleg met het personeel de bereikbaarheid van de eigen bedrijfslocaties te verbeteren en gaandeweg in te spelen op een toekomst met een kilometerprijs. Ik denk daarnaast ook aan bedrijven die daaromheen diensten aan zullen bieden. Op dit moment heb ik al aanmeldingen binnen van Rabobank, Albert Heijn, Philips, KPN, TNT en de leasemaatschappijen: allemaal partijen die samen met mij verder willen en die door hun omvang als werkgever ook effect kunnen sorteren.

Ik denk hierbij aan een aantal pilots gericht op onder andere gedrag en mobiliteitsmanagement. Hiervoor kunnen tenders worden uitgeschreven om de ideeontwikkeling te bevorderen.

Momenteel zie ik de volgende opties die ik ook verder zal toetsen op criteria als bijdrage aan de bereikbaarheid en het milieu, kosten-effectiviteit, uitvoerbaarheid en budgettaire inpasbaarheid:

- Belonitor. Goed en veilig verkeersgedrag belonen (maximum snelheid en afstand tot voorganger (leaseauto's zijn voor zo'n proef voorzien van apparatuur).
 - Technische proeven voor eindbeeld kilometerbeprijzing. GPS apparatuur, eventueel in combinatie met routenavigatie, persoonlijke verkeersinformatie, automatische rittenregistratie.
 - Vervoersmanagement bedrijven: slimme mobiliteitskeuzen bevorderen door afspraken in CAO's.
 - Kilometerverzekeren: hoe minder je rijdt en hoe beter je rijgedrag, hoe meer voordeel bij verzekeren.
 - Verkenning van andere instrumenten zoals bijvoorbeeld een OV-abonnement voor twee dagen in de week, met als doel de reizigers te stimuleren verschillende vervoersvormen te gebruiken.
- Uiteraard zijn er nog meer opties mogelijk.

Wat gaat er dan in ieder geval concreet gebeuren:

- Mobiliteitspakketten bedrijfsleven
 - Bedrijven zijn bezig zich voor te bereiden op de kilometerprijs, door de medewerkers actief te wijzen op andere opties dan rijden in de spits en door ze daarvoor ook te stimuleren. Dit levert ze ook geld op. Voorbeelden van maatregelen:
 - * Lease-auto's alleen voor degenen die veel voor het werk rijden;
 - * Alle lease-rijders een NS businesscard;
 - * Ritten tussen bepaalde locaties bij voorkeur met de trein;
 - * Gebruik van webaccess/telewerken;
 - * Sturen op output in plaats van op aanwezigheid.
- Spitsmijden
 - Spitsmijden 1 is afgerond, Spitsmijden 2 en 3 starten in mei 2008 met enige duizenden auto's. En daar waar spitsmijden gekoppeld is aan een groot werk in uitvoering, zie ik een grond voor financiële participatie vanuit het Rijk.
- Regionale convenanten met bedrijfsleven
 - In Haaglanden hebben twintig topwerkgevers afgelopen maand al een convenant afgesloten waarin ze toezeggen dat ze 6% van hun werknemers uit de spits halen. (KPN, Aegon, Nationale Nederlanden, Siemens en Verkeer en Waterstaat);
 - Een vergelijkbare afspraak is gemaakt in de regio Utrecht met twintig grote werkgevers (Rabobank, CapGemini, AtosOrigin, NS, SarahLee en Rijkswaterstaat);

- In Rotterdam is een dergelijk convenant in voorbereiding, met veertig bedrijven. Dit wordt waarschijnlijk in december gesloten;
 - Vergelijkbare convenanten zijn in voorbereiding in de regio Amsterdam, in Knooppunt Arnhem-Nijmegen en op de as Den Bosch-Eindhoven.
- Uitrusting leasevloten met voertuigapparatuur
- In januari gaan de eerste leaseauto's rijden met de eerste testapparaten;
 - In de loop van de komende jaren wordt dit opgeschaald naar enige tienduizenden voertuigen met meerdere leasebedrijven.

Daarbij kan een combinatie mogelijk zijn met vervoersmanagement van bedrijven en/of arrangementen voor mobiliteitsmanagement van leasebedrijven. Verder één of twee pilots op beperktere schaal, waarbij ook kilometerverzekeren, combinatie met routenavigatie en bevorderen van goed en veiligverkeersgedrag kan worden beproefd.

Ik maak vanuit het eerlijkheidsprincipe de principiële keuze weggebruikers pas te laten betalen vanaf de introductie van het landelijk systeem, omdat dan betalen hand in hand gaat met het (gedeeltelijk) afbouwen van de vaste belastingen. Overigens merk ik op dat de prikkels bij projecten waarin weggebruikers worden beloofd de spits te vermijden niet ten principale afwijken van de prikkels in de kilometerprijs. Immers ook in het eindbeeld zullen mensen die niet in de spits rijden er financieel voordeel bij hebben, omdat zij wel profiteren van de lage lasten, maar niet het verhoogde spitstarief hoeven te betalen.

Ik stel mezelf tot doel om dit spoor samen met enkele grote werkgevers, partijen uit de klankbordgroep en andere belangstellenden de komende maanden uit te werken tot een maximaal pakket dat uitgevoerd kan worden binnen deze kabinetsperiode. Daarvoor reserveer ik in totaal € 100 miljoen. Van dit bedrag zal een substantieel deel naar de Noordvleugel gaan, omdat daar een groot aantal projecten zal plaatsvinden. De pilots moeten een impuls geven aan innovatie en marktparticipatie voor het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs. In dat kader zal ik mij samen met de wethouder van de gemeente Amsterdam inzetten om voorafgaand aan de introductie van het systeem het bedrijfsleven in de regio Amsterdam te stimuleren om in een gezamenlijk convenant af te spreken minder werknemers in de spits te laten rijden.

Om bovenstaande handen en voeten te geven wil ik voor de zomer van 2008 een uitgewerkt plan voor de implementatie aan de Tweede Kamer aanbieden waarin duidelijk wordt gemaakt hoe we stap voor stap naar het eindbeeld zullen groeien. Dit plan bevat daarnaast het uitvoeringsbesluit wat betreft de scope, budget, planning en risico's.

5. COMMUNICATIE MET DE BURGER

In het beleidsprogramma heeft het Kabinet beloofd om na de keuze over de eerste stap ook in gesprek te gaan met weggebruikers over de voorgestelde koers. Ik onderstreep op deze plek nog eens het belang van het geven van uitleg mede gezien de hardnekkige beelden over de kilometerprijs bij burgers en media. De insteek is wat mij betreft dan ook vooral het schetsen van de urgentie, het plaatsen van de kilometerprijs in het totale pakket van maatregelen om de bereikbaarheid te vergroten en het belichten van de aspecten van transparantie en eerlijkheid. Bij dat laatste is de relatie met de afbouw van de vaste belastingen en de concretisering van de omzetting naar de kilometerprijs essentieel.

Op het moment dat de projecten gaan starten zal ik me vooral richten op het uitleggen van het doel van deze projecten en de relatie met andere trajecten zoals wetgeving. Brede en actieve publiekscommunicatie zie ik voor me op het moment dat de wetgeving verankerd is en wanneer er op basis van het kostenniveau definitief groen licht is voor het uitrollen van de kilometerprijs in het hele land.

Ruimte voor burgerparticipatie zie ik naast de projecten door werkgevers ook op het gebied van de gebruiksvriendelijkheid van het systeem, communicatie en administratieve verwerking. Bij de opzet, uitvoering en evaluatie van projecten zal nadrukkelijk de dialoog met de deelnemers worden gezocht, zodat ik zoveel mogelijk op de gebruiker afgestemde eisen kan meenemen in de aanbesteding.

6. VERANKERING PLANNING

Al met al zie ik een stevig en ambitieus werkpakket voor me dat in 2012 leidt tot een eerste introductie van de kilometerprijs voor groepen weggebruikers en die in de jaren daarna uit zal groeien tot een totaal werkend systeem waarbij alle weggebruikers profiteren van optimale concurrentie tussen verschillende aanbieders.

Het Kabinet zet in om de introductie van vrachtvervoer, mede door internationale samenwerking, te versnellen naar 2011.

Door als Kabinet vast te houden aan de gewenste koppeling met de variabelisatie leidt dit uiteindelijk tot een eerlijk systeem dat onze wijze van verplaatsen in de komende jaren op tal van momenten zal beïnvloeden.

Ik vat het werkprogramma nog eens samen:

- 2008:
 - opzetten van de projecten met werkgevers,
 - uitwerking van de implementatiestrategie,
 - plan fiscaliteit en variabelisatie
 - wetgeving naar de adviesraden
 - vastlegging aanpak in de basisrapportage en financiële inpassing
- 2009:
 - (jaarwisseling 2008/2009) wetsvoorstel richting Kamer
 - opbouwen van de backoffice
 - uitvoering projecten met werkgevers en mobiliteitsmanagement
- 2010:
 - afronding behandeling wetgeving met Kamer, geschikt voor inwerkingtreding
 - backoffice gerealiseerd
 - testen voertuigapparatuur en samenhang met backoffice voor het eindbeeld
 - voortgang van projecten met werkgevers en mobiliteitsmanagement
- 2011:
 - aanbesteding voor vrachtvervoer gereed
 - is de nieuwe manier van betalen voor vrachtauto's begonnen onder de premisse dat versnelling ten opzichte van het kritieke pad mogelijk is;
 - technische ingroei met leaserijders en jaargangen van personenauto's
 - voortgang van projecten met werkgevers en mobiliteitsmanagement
 - inwerkingtreding wet
- 2012 en volgende:
 - dan zijn de vrachtauto's in ieder geval gestart
 - ingroei personenauto's.

De bijbehorende risico's van dit werkpakket, de wijze waarop ik deze beheers en de organisatie van het project met de bijbehorende financiële doorvertaling, leg ik vast in de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit die ik u zo snel mogelijk zal aanbieden. Vervolgens zal de financiële inpassing worden opgenomen in de Voorjaarsnota in 2008 of de begroting 2009.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Bijlagen:¹

- Effecten vormgeving kilometerprijs bij variabilisatie van BPM, MRB en Eurovignet
- Effecten aanvullende varianten eindbeeld kilometerprijs: Aanvulling op rapportage «Effecten vormgeving kilometerprijs bij variabilisatie van BPM, MRB en Eurovignet»
- Joint Fact Finding: verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS
- Beprijzen en verkeersveiligheid
- Kosten en baten van varianten en Andere Betalen voor Mobiliteit
- Overgangseffecten variabilisatie BPM, MRB en Eurovignet
- Organisatiemodellen voor de uitvoering van kilometerprijs
- Notitie Joint Fact Finding: Stand van zaken bevingdingen Brede Samenwerkingsgroep Anders Betalen voor Mobiliteit (BSG)
- Notitie Implementatiepaden (werkgroep implementatie)
- Joint Facts Finding Anders betalen voor mobiliteit Bevindingen van het Review Team
- Fiscaal-technische kanttekeningen bij de vervanging van de bestaande autobelastingen – BPM, MRB en Eurovignet – door de kilometerheffing
- Kosten-batenanalyse varianten Eerste Stap Anders Betalen voor Mobiliteit: Eindrapport incl. bijlagen rapport
- Verdeelde schaarste: BPM conversie met behulp van Duurzame Mobiliteits Eenheden (DME)
- Juridische vormgeving beprijzing in het buitenland: Eindrapport
- «Analysis of TFL GPS OBU Data» Final report for the Dutch ministry of transport March 2007
- TNO Industrie en Techniek: TNO-rapport MON-RPT-033-DTS-2007-02 459, Kentekenherkenning ten behoeve van versnelde invoering betaald rijden
- Research on the Manufacturing of DSRC Tags: (Summary of Results for Publication)
- Achtergrondrapportage Marktconsultatie «Anders Betalen voor Mobiliteit»
- Lessons Learned bij Kilometerprijsachtige aanbestedingen
- PPC Landelijke Kilometerprijs: Deel I Kwalitatieve analyse en selectie van organisatiemodellen, 12 juni 2007
- PPC Landelijke Kilometerprijs: Deel II Kwalitatieve analyse en selectie van voorkeursorganisatiemodel, 1 oktober 2007
- Concept Description Kilometre Price
- PPC Tussenfase Anders Betalen voor Mobiliteit
- Uitvoerbaarheid publieke aanpak eerste stap Kilometerbeprijzing
- MKBA Anders Betalen voor de Mobiliteit in de Noordvleugel: Eindrapport
- Audit Scope Tijd Geld en Risico's voor Eerste Stap Anders betalen voor Mobiliteit: Definitief concept
- ABvM in de Noordvleugel Haalbaarheidsstudie: Projectuitwerking
- ABvM in de Noordvleugel Haalbaarheidsstudie: Bijlagen
- Klankbordgroep Anders Betalen voor de Mobiliteit Ingesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat per 31 oktober 2007.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.