

KIVI NIRIA Ledenpeiling
Wetsvoorstel Kilometerprijs
Alle verbale toelichtingen

februari 2010

Opmerkingen over het wetsvoorstel en over de peiling

- 1) verhoging benzineprijs + tolpoorten op probleemlocaties (zoals b.v. in London en Santiago, milieuzones) voorziet in dezelfde functie als dit omslachtige en kostbare voorstel.
- 2) afschaffing BPM + KM-heffing zal leiden tot nog meer parkeerproblemen, namelijk de verkoop van auto's stijgt, gebruik vermindert: dus meer stilstaande auto's.
- 3) de discussie lijkt een alles of niets verhaal. Er zijn - vele malen - goedkopere varianten die exact hetzelfde effect beogen (zie opmerking 1).
- 4) "Het kastje in de auto". Het is zielig dat er zo simpel gesproken wordt over deze complexe techniek.
IK zeg NEE.
- Drie grote punten van kritiek: 1) Betalen voor gebruik veel beter dan betalen voor bezit van voertuig, echter stilstaande auto kost ook ruimte! 2) In zijn "technologische centralisme" is sprake van een megalomaan project. Heel veel kosten, heel veel problemen en heel veel klachten. Kortom vraagtekens. 3) Op de een of andere manier is sprake van een grote tovertruc: momenteel kiezen mensen de auto in de spits (met alle filerisico) omdat ze dat kennelijk nodig vinden, want leuk is het niet. Is die noodzaak dan verdwenen of opgelost door de km-heffing?
- autobezit en autorijden loskoppelen, indien nodig enige tolwegen invoeren. CO2 doelstelling halen met autotechnologie en niet met belastingtarieven. Automobilisten hun privacy afnemen is een hele slechte zaak, een ontwikkeld land onwaardig.
- Belangrijke voorwaarde voor succes (en acceptatie) is dat vaste kosten van de auto daadwerkelijk merkbaar lager worden, en de 'gemiddelde' automobilist (die per jaar ca 16.000 km aflegt) in totaal dezelfde kosten voor autorijden houdt.
- Ben benieuwd naar de enquêteresulaten van de verkeersprofessionals.
- Betalen voor gebruik is duidelijk en dus goed. Nadeel is dat aan dit systeem (heel) veel inningkosten gekoppeld worden. Voordeel is dat ook de OV-reizigers via een andere belasting gaan meebetalen aan de mobiliteit/provincie. CO2 wordt niet bepaald door rekening rijden, maar door overheidsmaatregelen. Nu is het zo dat door het overheidsbeleid de co2 wegverkeer steeds verder groeit. Door het verbannen van de diesel (in Nederland) op oneigenlijke gronden ben ik nu ruim 26% meer co2 gaan uitstoten (zelfde auto minder vermogen) terwijl ik een zeer goed werkend roetfilter had (Franse auto natuurlijk). Ik ben dus de autorijder die politiek schoner rijdt met ruim 26% meer co2 uitstoot in wel een volledig milieuvriendelijk recyclebare auto. (auto van c naar de b klasse).
- Betalen voor gebruik is goed/eerlijker, maar consument betaalt uiteindelijk toch voor meer dan eigen gebruik ivm doorbelasten door b.v. ondernemers. Overgangperiode: teveel kosten worden nu neergelegd bij de automobilist als die een nieuwe auto koopt. De jaarlijkse belasting wordt gewoon verhoogd, mede omdat BPM afgeschaft wordt. Milieu: m.n. CO2. Er verandert niet zoveel. Hoe je 't ook wendt of keert., die olieplas moet eerst op. Er wordt teveel gestuurd op geld ipv met geld. Bezit je veel, dan mag je het milieu wel belasten... bah. Spitstarief. Het echte probleem wordt aan voorbijgegaan, nl. dat we allen op hetzelfde moment op dezelfde plaats willen of beter moeten zijn. Waarom op een paar plekken grote kantoren langs de snelwegen (van oorsprong: makkelijk bereikbaar). Echte winst is te halen door bedrijven naar de mensen te brengen ipv andersom. Niet alleen maar grote concentraties in b.v. Groningen, Utrecht en Amsterdam, zodat forensen massaal naar hetzelfde gebied moeten op hetzelfde moment. Wil je files voorkomen en daarmee de doorstroming verbeteren en CO2 reduceren, dan moeten forensen niet van de buitenkant naar het centrum, maar juist uitwaaiëren van binnen naar buiten. Persoonlijk vind ik nog teveel een ondertoontje dat mensen de auto uit moeten en OV in. Vervolgens is er congestie in het OV... Tot slot hierbij. Spits mijden is prima, maar wie betaalt de werknemer de minder gedraaide uren? Ik bedoel daarmee: nu werken van 8-17, maar dat moet blijkbaar worden van 10-17 of 6-15. Of vinden we het normaal om het

gezinsleven verder te ontwrichten om dat gewerkt moet worden van b.v. 10-19? En wie regelt om 10:00 de P-plaats bij kantoor? O,o,o weer zo'n gast die een andere kijk of ander belang heeft.

- Bij vraag 9 ontbreekt de mogelijkheid om te melden dat je op andere tijden (buiten spits) (deels) kan gaan rijden. - Hoewel ik niet geloof dat het een voldoende middel (eerste vragen) is, geloof ik zeker in een bijdrage voor de oplossing van het probleem
- Buitenlandse ervaringen rechtvaardigen de maatregelen, waarbij de resultaten zodanig duidelijk zijn, dat waar men twijfelt aan het vergelijk met Nederland (gedrag automobilist b.v.), een eventueel afwijkend, minder resultaat zeker ook voldoende zal zijn.
- De effecten zullen vooral afhankelijk zijn van de hoogte en differentiatie van de tarieven. Privacy zal mogelijk minder een rol spelen als mensen er extra voordeel mee kunnen behalen in de vorm van bijvoorbeeld specifieke reisadviezen (privacy is bijvoorbeeld bij de Tomtom HD ook geen issue) of andere door dienstverleners te bedenken meerwaardemodellen. Groot neveneffect waarover verbazingwekkend weinig door met name gemeenten wordt gerept is de te verwachten toename van het voertuigbezit en de daardoor toenemende parkeerdruk in woongebieden. Ook in deze enquête wordt daarover niet gesproken.
- De gekozen methode is TE afhankelijk van techniek en elektronica. De politicus zal uiteindelijk vast blijven houden aan de huidige inning van alle gelden bij het wegverkeer. Het publieke draagvlak zal daarom dan ook geheel verdwijnen.
- De kosten van kastjes, technische verwerking en versturen rekeningen zullen uiteindelijk door de belastingbetaler of automobilist betaald moeten worden. Een Europese kilometer toeslag en afrekening op basis van kilometerstanden bij APK zijn minstens zo effectief.
- De techniek maakt het profijtbeginsel toepasbaar voor de openbare weg, een goede zaak (treinkaartjes en flessen wijn betaal je toch ook per afgenomen volume!). Wikipedia: Het profijtbeginsel is een belangrijke gedachte uit de leer over de openbare financiën. De overheid produceert allerlei goederen en diensten, zoals een paspoort of een spoorlijn. De overheid kan deze goederen gratis verstrekken. Het nadeel van gratis verstrekken is dat de consument niet wordt gedwongen tot een eigen afweging over het nut van dit goed. Daarom vraagt de overheid voor veel diensten een prijs. Deze prijsstelling heeft twee bedoelingen: de consumenten een afweging laten maken over het nut van het goed de consumenten te laten bijdragen in de kosten van het goed of dienst. Sedert de jaren 80 van de twintigste eeuw is het profijtbeginsel een belangrijk beleidsinstrument geworden. De invoering van dit beginsel bevordert een goede verdeling van goederen en diensten overeenkomstig de wensen van de mensen.
- De voorspelling van de effecten op milieu en bereikbaarheid is zeer onzeker. Het zou ook niet de essentie moeten zijn van deze wet. De essentie is dat de belasting verschuift van bezit en aanschaf naar gebruik. Daartegenover staan de gevaren voor de privacy. Zie de discussie onlangs over het opslaan van kentekenplaten door de politie.
- De vragen over effecten zijn te zwart-wit. Bij de invoering zal er een effect optreden, maar de files worden daarmee hooguit tijdelijk opgelost of verkort. Alleen als je de tarieven specifiek per corridor én in de tijd variabel (c.q. hoger naar gelang de algemene verkeersgroei) maakt, dan is er een blijvend effect te verwachten. Tot nu toe durft de politiek daar niets over te zeggen. Vergelijk het met het kwartje van Kok: bij invoering een effect, daarna zet de trend zich weer voort. Persoonlijk vind ik het daarom een vreselijk plan: te ingewikkeld en technisch complex, terwijl het effect na 2 jaar niet meer te zien zal zijn. En dan? Stop liever alle heffingen in de brandstofprijs. Het tegenargument, dat dat vervelende grenseffecten geeft, is te pareren door dat met de burens af te stemmen. In EU-verband moeten we al die verschillende tol- en vignet-systemen gewoon afschaffen, dat is wel zo transparant.
- Door de invoering van de kilometerprijs, die gemiddeld niet hoger is dan de huidige vaste MRB en BPM-belasting, maar hogere transactiekosten vergt, zal het direct beschikbare budget voor het onderhoud verminderen en de provinciale opcenten geëlimineerd worden, waardoor het overige rijksbudget extra wordt belast of de staat van onderhoud achteruit zal gaan.

- Een goed stelsel van kilometerbeprijzing is de enige manier om de mobiliteit naar plaats en omvang te beïnvloeden. De automobilist wordt onmiddellijk met de kosten van zijn rijgedrag geconfronteerd. Zij die niet per se in de spits hoeven te rijden zullen overwegen niet, op een ander tijdstip of met het OV te gaan. Zakelijke rijders die niet anders dan in de spits kunnen rijden zullen de meerprijs in hun producten doorberekenen. Voor het behalen van de milieudoelen is meer nodig dan de kilometerbeprijzing, zoals alternatieve brandstoffen, zuiniger (vrachtauto's) met minder uitstoot.
- Een spitstarief zal wellicht enige verschuiving geven in tijd, maar zal het gebruik van de auto nauwelijks verminderen. Daarvoor zou een exceptioneel hoog tarief nodig zijn. Het is de vraag of onze concurrentiepositie niet onevenredig zwaar zal leiden onder deze maatregelen en of andere sturende oplossingen niet meer soelaas bieden (elektrisch rijden, betere park-ride voorzieningen aan de rand van kantoor complexen met afsluiting van de wegen, etc.)
- effect op milieu zal beperkt zijn, zeker na de gewenningsperiode naar verwachting zullen files in spitsperioden afnemen, verkeer zal zich meer over de dag verspreiden
- Gezien de beperking van gelijkblijvende totale opbrengsten zijn beide doelen het best gediend met een spitstarief zonder meer.
- Grotere afstanden en reizen naar centra van grote steden reis ik vaak per trein. Het voorgestelde systeem is zeer ingewikkeld, veel moeilijker en gecompliceerder dan de OV-chipkaart of C2000. Ik verwacht een enorm aantal problemen, die waarschijnlijk niet goed opgelost zullen worden. Alternatief km-heffing op autowegen voor vrachtwagens zoals Duitsland of Oostenrijk doen, hogere brandstofprijs zonder wegenbelasting voor personenauto's
- Heffingsinkomsten moet geen sluitpost worden voor de rijksbegroting. Inkomsten gebruiken voor verkeer en milieu. Wat het laatste onderwerp betreft voor zinnige, realistische onderwerpen. Uitdrukkelijk niet voor projecten die goed bekken en sommige politieke stokpaardjes, zoals wij zijn de wetenschappers en kunnen het dus weten. Tussen wetenschappers en wetenschappers bestaan grote verschillen.
- Het aantal kilometers, genoemd bij 8, is de heen- en terugreis. Omdat ik een OV-reiziger ben, zonder rijbewijs, ga ik er niet van uit dat de kilometerprijs iets verandert aan mijn reisgedrag.
- het autobezit zal worden gestimuleerd omdat de BPM wegvalt (30% goedkopere auto's), als je een auto voor de deur hebt staan, ga je hem ook gebruiken, ondanks de km-prijs., daarnaast zal de druk op de openbare ruimte in de steden alleen nog maar verder toenemen. verhoog gewoon de accijns en los het grenseffect op, en verkoop parkeerplaatsen, zodat de druk op de openbare ruimte afneemt, als ook verhoog parkeertarieven.
- het geheel is halfslachtig, wat gaan de provincies heffen als hun opcenten weg vallen komt er een inwonertax, ook voor diegenen die ouder dan 18 zijn en geen auto hebben? Wat zal het gehele uitvoerende apparaat kosten Volgens info is er geen bezwaarmogelijkheid indien men van mening is dat de rekening niet klopt. Wordt het automatisch afgeschreven of heb je een betalingstermijn. Zo zijn er nog veel meer vragen. Conclusie laat dit niet doorgaan.
- Het grootste probleem is dat de voorgestelde tarieven te laag zijn om effect te sorteren (daar is overigens onderzoek naar gedaan). Mensen passen hun gedrag pas aan bij een hoger bedrag. Veel hoger dan waar de autolobby nu mee heeft ingestemd. Ik zie het huidige voorstel als nuttig om een goede infrastructuur aan te leggen om op termijn de kosten per kilometer flink op te voeren. Het is jammer dat niemand daar eerlijk over is. Met deze zienswijze is het lastig de peiling goed in te vullen.
- Het grootste probleem is de overheid zelf. Het blijkt keer op keer dat ze, wie die ze zijn is iedere keer weer een andere overheidsinstelling, niet in staat zijn om een groot en ingewikkeld project op een fatsoenlijke manier uit te rollen. Overigens gebeurt dat ook bij kerkelijke en bedrijfsinstellingen ook regelmatig. Het begint al dat de betrokken partijen bij de opzet van het systeem onderling van insteek verschillen over de doelen die bereikt moeten worden. Ga er maar aanstaan als je voor de uitvoering van dit soort projecten verantwoordelijk bent.
- Het is m.i. een grote fout om de kilometerprijs zo zwaar en ver te differentiëren naar milieukennmerken. Recht voor z'n raap gezegd: het is niet goed geweest dat de milieumensen zo'n

dikke vinger in de pap hebben gekregen. De kilometerprijs is bedoeld voor gebruik op weg en is dus eigenlijk een tolheffing. Bij tolheffing is (internationaal) geaccepteerd om slechts te differentiëren naar voertuig soort (auto, vrachtwagen, bus, evt. met of zonder aanhanger). Als je over een tolweg in bijv. Frankrijk rijdt, kijk men toch ook bij het afrekenen op het einde van het tolgedeelte naar welke afstand je op die tolweg hebt gereden en met wat voor voertuig. En iedereen die in bijv. een personenauto het hele stuk heeft gereden, betaalt dan hetzelfde, ongeacht of dat nu met een nieuwe, schone, zuinige auto is geweest of een oude onzuinige. Het zou toch raar zijn als je bij de tolbeambte komt en deze eerst tegen meneer Jansen zegt "Wel, wel, omdat u in een Toyota Prius rijdt kost het gebruik van deze tolweg u slechts €5", en daarna even later tegen de volgende, meneer Pietersen, zegt: "Nou, nou meneer Pietersen, die oude Jaguar XJS van u da's wel een benzineslurper hoor... eens even in de tabel kijken... eh... nou, voor u kost het gebruik van deze tolweg €40!". Dat zou toch niemand pikken, lijkt me, zo'n behandeling. Echter, de zware milieudifferentiatie die nu is gepland in de kilometerprijs behandelt ons straks juist zo! Bovendien heeft die ingewikkelde differentiatie ook geleid tot onduidelijkheid over hoeveel nu je auto eigenlijk gaat kosten per kilometer, is bijna niet na te rekenen en zorgt voor veel onnodig onrust en argwaan. En verder wordt ook tussen neus en lippen door in de voorstellen gemeld dat het e.e.a. aangaande die milieudifferentiatie zal worden herzien, de NL automobilist weet nu al precies wat dat betekent: je oude autootje zal in de loop der jaren steeds duurder worden per km. Samenvattend: Hoewel ik volledig achter de filosofie sta van betalen voor gebruik i.p.v. bezit, neig zelfs ik nu toch richting het kamp van de tegenstanders... jammer

- Het lijkt mij een ingewikkeld project en ik vraag mij af of kosten en de baten wel goed vooraf kunnen worden ingeschat. Is het een beproefde methode of wordt het weer zo'n Nederland gidsland project.
- Het onderwerp dient los van hypes, demagogie (Aptroot), volksmennerij (Telegraaf) te worden ontwikkeld, getest en ingevoerd waarbij eventueel noodzakelijke vertraging om invoeringstechnische redenen voor lief dient te worden genomen. Indien privacy redenen belangrijke obstakels blijken zou een systeem met rijden op chipsaldo met automatisch opladen (als bij de OV chip) parallel onderzocht kunnen worden. Dank voor dit enquête-initiatief!
- Het systeem kan veel eenvoudiger. Waarom niet gewoon Code rood + code geel + code groen en dan vastleggen hoeveel km je op elke van de verschillende tariefklasse hebt afgelegd.
- Het verdwijnen van de Provinciale opcenten is niet erg indien de registratie zodanig is dat de inkomsten ook naar gebruik over Rijkswegen, Provinciale wegen en Gemeentelijke wegen verdeeld kunnen worden. Immers de inkomsten worden over alle soorten wegen geheven. Dan ook naar rato over alle soorten wegen verdelen en niet alleen over rijkswegen. Dat er heel veel inkomsten op rijkswegen (Autosnelwegen) zullen zijn maakt de verdeelsleutel wel moeilijk. Maar het zou van de gekke zijn als er op provinciale wegen geïnd wordt en niet uitgekeerd. Bovendien dient het basistarief al rekening te houden met het soort weg. Autosnelwegen altijd goedkoper dan het onderliggend wegennet om sluipverkeer tegen te gaan. Het woonerf hoort het duurst te zijn, dan de 30 km stadsstraat en de 60 km buitenweg, dan het gewone wegennet van de gemeente en de gewone provinciale weg, dan de echte verkeersaders in de gemeenten, de grote provinciale wegen en de enkele gewone rijkswegen en als goedkoopste de autosnelwegen. Het is maar hoe je het bekijkt, maar daar moet het verkeer afgewerkt worden. De rest is verzamel- en toevoerweg. We moeten dus echt terug naar de doeluitkeringen ipv het huidige systeem van een vaste uitkering uit het gemeentefonds. Ik ben tot mijn spijt verhinderd om persoonlijk aan de discussie deel te nemen.
- Het wetsvoorstel leidt tot een gigantische bureaucratie, zwendelpraktijken en zal verworden tot een ordinaire binnenhalerij van geld. Hetzelfde als met de parkeertarieven, zogenaamd als regulerend instrument maar in werkelijkheid geldklopperij.
- Het wordt hoog tijd dat de variabilisatie van wegenbelasting en BPM wordt doorgevoerd. Nu betaalt de weggebruiker een "vastrechtstarief". Uit andere sectoren weten wij dat dit niet prikkelt tot minder gebruik

- Het zal de files en de uitstoot van CO2 maar minimaal verminderen gezien het voornamelijk zakelijke kilometers zijn die er over het algemeen gereden worden. Deze worden vaak door de "baas" betaald en hebben weinig invloed voor de gebruiker. Het is een verkapte verhoging van de transportkosten welke aan de maatschappij doorberekend gaan worden.
- Hou het in godsnaam simpel, complexe voorstellen als dit leiden alleen maar tot kosten verhoging en dus verder uitmelken van hardwerkend Nederland!
- Ik ben voor kilometerheffing, omdat je rijden moet belasten en niet het bezit van een auto.
- Ik ben voorstander van kilometerbeprijzing d.m.v. extra belasting op brandstoffen. Dit stimuleert tegelijkertijd het gebruik van energie-/brandstofzuinige auto's.
- Ik denk dat het ministerie zich vertilt aan de techniek kant van het geheel. Het zou zo maar eens een systeem kunnen worden dat te complex blijkt te zijn. Waarom niet simpel beginnen met mogelijkheden tot verdere uitbouw?
- ik heb de wet niet bestudeerd, wat mij verbaast is: 1) het financiële effect moet "neutraal" zijn, waarom er daarom wél wordt gesuggereerd dat er specifieke (nieuwe) inkomsten uit de km-heffing gaan komen. 2) het lijkt mij onmogelijk om gericht "spitsbelasting" in te voeren, omdat elke dag de spits nét weer wat anders zal vallen (ik kijk naar buiten en zie het - weer eens - sneeuwen ... bijvoorbeeld)
- Ik heb vrijwel geen keuzevrijheid in begin en einde werktijd. OV is voor mij geen optie. Duurt veel langer dan de huidige reistijd + filetijd
- Ik verwacht nauwelijks of geen positief effect van de regeling. Mensen zullen na gewenning toch weer gedrag gaan vertonen zoals het hen "op dat moment" uitkomt. Daar waar het obstipatie (files) het probleem is, is de oplossing alleen maar haalbaar in vergroting van de wegcapaciteit, dus "een aantal strookjes" asfalt is veel beter. Het gezegde is, meer stroken asfalt trekt verkeer aan. Dat is plaatselijk op (nieuwe) snelwegen, maar wat iedereen vergeet is dat daarmee het secundaire wegennet steeds meer ontlast wordt. En dat draagt echt bij aan een beter milieu en verkeersveiligheid. En tot slot, waarom invoeren van een duur en omslachtig systeem als een simpele accijnsheffing (europees gelijkgetrokken) veel eenvoudiger en eerlijker is.
- Ik verwacht, dat de kosten van het systeem onbeheersbaar uit de pan gaan lopen (overheid kan zulke grote projecten niet aan), dat de politici met dit systeem nog meer extra geld gaan persen uit het autosysteem (en dat geld voor andere doelen dan automobilititeit gaan inzetten), dat het systeem fraudegevoelig is, dat de provincies met andere extra belastingen gaan komen, dat het systeem de fabrikanten nog niet dwingt motoren in te bouwen die minder milieubelastend zullen zijn, dat het iedere autorijder met een in Nederland geregistreerde auto hoe dan ook meer geld gaat kosten. PS. Weten ze in Den Haag wel hoe vervuilend de luchtvaart is? Als je de luchtverontreiniging wil aanpakken moet je nu eerst daar maar eens maatregelen nemen. En weten ze wel hoe het komt dat er files zijn? Gebrek aan wegcapaciteit.
- Ik zal op andere tijden gaan reizen
- Kilometerheffing alleen invoeren op druk bereden, filegevoelige weggedeelten zodat de spits beter verspreid wordt. Gebruik bewezen technieken, leer van de ervaringen in het buitenland. Ga geen nieuwe systemen bedenken, denk aan OV chip debacle. Delen van de kilometerheffing moeten direct naar kas van de vervoersregio's stromen zoals kaderwetgebieden, WGO+ /stadsregio's zodat dit geld geïnvesteerd kan worden in hoogwaardig openbaar vervoer met name naar een stadsgewestelijke OV-systeem waarvan rail de ruggengraat is. Denk aan tramplannen in Nijmegen, Utrecht, Groningen.
- Kilometerheffing gaat files niet oplossen, de meeste mensen hebben geen alternatief. Het systeem (inning heffing en onderhoud) gaat veel kosten, méér dan de beoogde maximaal 5 % van de opbrengsten. Ik heb bezwaar tegen oprichten provinciale belastingen, met name niet eerlijk voor niet autorijders. Is begin van verdere provinciale belastingen.
- Men kan verwachten: - verdere spreiding van spitsverkeer bij spitstarief, in tijd en in ruimte en misschien wel meer autokilometers - verdere stratificatie van autogebruik naar inkomstenklasse en grotere mobiliteitsachterstand bij lagere inkomens - verscherping van druk op de politiek

voor meer wegen ("we betalen er toch voor!") - duurdere benzine of dieselolie via accijns zou al de technologische trucjes overbodig maken en even effectief zijn (behalve misschien voor de spitsfiles) - kilometerbeprijzing zal zeker geen mentaliteitsverandering ten gunste van het milieu (duurdere whisky leidt niet tot minder dronkenschap)

- Minder autorijden en meer OV moet door cultuurverandering worden bewerkstelligd.
- Naar mijn mening biedt VAS-model, uitgevoerd door private onderneming, binnen grenzen van privacywetgeving nog steeds de mogelijkheid tot waardevolle verkeersdata. Hiervoor zouden de wegbeheerders geen koudwatervrees moeten hebben, ook al betekent dat misschien data over het eigen netwerk aanschaffen bij een derde partij.
- Om de bereikbaarheidsdoelen te bereiken, moet het spitstarief wel gedifferentieerd worden naar gebruik van specifieke wegen. Mij is niet duidelijk of dat nog in de plannen zit.
- PRIMA !
- systeem moet voortvarend worden ingevoerd, overgangsfase niet te lang maken!
- Twee belangrijke aandachtspunten.
 1. Privacy - de NL overheid (kabinet) toont zich onbetrouwbaar in het respecteren van de privacy van haar burgers - zie bijv. opinieartikel NRC Handelsblad 30 januari 2010 over kabinetsstandpunt inzake bewaartermijnen van kentekenregistraties.
 2. Belastingombuigingsoperatie en invoeringsscenario van de KMP. De financiële impact van de ombuiging is voor individuen zo groot voor een invoeringsperiode van 5 jaar dat een systeem van loting leidt tot grote onzekerheid met risico's als kopersstaking tot gevolg. Hiervoor kan vast een beter alternatief worden ontwikkeld dat miljoenen belastingbetalers meer zekerheid en rechtvaardigheid biedt.
- Veel gaat afhangen van de hoogte van de heffing naar wegvak en tijd. Maar doordat de meerderheid van de automobilisten er niet op achteruit mag gaan (politiek uitgangspunt!), zal hooguit de groei van het autoverkeer iets worden afgeremd. En zakelijk verkeer, leaserijders en vrachtverkeer zien de kosten niet. Dus na een kleine terugval zal alles als vanouds gaan.
- veel te complex systeem, zowel technisch als organisatorisch en daarom niet haalbaar, dus niet invoeren
- vervang BPM en MRB door een gelijkkoppeling op Europees niveau van de brandstofprijzen.
- voorstel staat of valt bij het houden aan de belofte om alle overige verkeersbelastingen af te schaffen, dus niet later toch weer invoeren cq later of uiteindelijk helemaal niet afschaffen
- Ik werk zelfstandig vanuit huis en reis bijna altijd buiten de spits. Verwacht u van mij aangepast reisgedrag? Net als de OV-chipkaart vind ik dit voorstel cruciaal in het beter prijzen van de mobiliteit en gunstig voor bereikbaarheid en milieu. Maar verandering wekt altijd veel weerstand. Samen met de populistische manier van nieuws brengen en reageren door 'de burger', mag dit niet leiden tot onverstandige keuzes waarbij rekening gehouden moet worden met kinderziekten die er dus na verloop van tijd uit zijn.
- Ik zal voornamelijk op andere tijden gaan rijden bij een spitstarief.
- Betaling per kilometer en voor het tijdstip van het rijden doet recht aan het uitgangspunt dat de gebruiker betaalt voor zijn benutting van het wegennet. Het moet de politiek onmogelijk gemaakt worden de opbrengsten voor andere doeleinden te bestemmen.
- De afschaffing van de BPM en de verrekening van de derving van die belastinginkomsten voor de staat door opname daarvan in de km-heffing moet teruggedraaid worden! De afschaffing BPM is altijd door de Nederlandse autobranche nagestreefd en is naar mijn mening ook alleen van belang voor die automobielerbranche vanuit de hoop meer nieuwe auto's te kunnen verkopen, alsmede vooral in het voordeel van de kopers van nieuwe auto's. Het is echter niet in het belang van de meeste particuliere automobilisten die vnl. in oudere auto's rijden, nu in de overgangperiode extra MRB moeten opbrengen en later in de km-prijs extra moeten meebetalen aan de belastingen, die tot nu toe door de kopers van nieuwe auto's worden opgebracht. Daarnaast worden grote, wellicht zelfs onoplosbare problemen voorzien voor de handel in auto's in de laatste twee jaren voordat de BPM volledig verdwenen is.