

M.A. van Ulden  
Kenastraat 7  
2011 MV Haarlem  
Telefoon: 06 XXXXXXXX  
E-mail: info@kilometerheffing-NEE.nl

aan:  
de Commissie voor Verzoekschriften en Burgerinitiatieven  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag  
Telefoon: 070 318 20 66  
Fax: 070 318 33 85  
E-mail: verzoekschriften@tweedekamer.nl

Betreft: Burgerinitiatief [www.kilometerheffing-NEE.nl](http://www.kilometerheffing-NEE.nl), tussenstand  
aantal steunbetuigingen op 21 december 2009, 1300 uur: 132.700

Haarlem, maandag 21 december 2009

Geachte leden van de Commissie voor Verzoekschriften en Burgerinitiatieven,

Naar aanleiding van de zich ontwikkelende wetgeving (Wet Kilometerprijs) met betrekking tot het invoeren van een kilometerheffingsysteem is ondergetekende op 17 november 2009 een burgerinitiatief gestart via de internet-website 'www.kilometerheffing-NEE.nl'.

Het systeem waar thans over wordt gedebatteerd pleegt in grote mate inbreuk op de privacy van de automobilist. Met het invoeren van volgsystemen, datalinks en gecentraliseerde databases komt er steeds meer onnodige controlemacht bij de overheid. Hiermee verzwakt ons huis van checks-and-balances. Enig historisch besef en kennis van actualiteit zijn voldoende om scenario's te kunnen bedenken waarbij dergelijke systemen een grote bedreiging voor onze democratie betekenen. Garanties over de toekomstige politieke stabiliteit van ons land en het voortbestaan van een betrouwbare, de privacy niet schendende overheid kunnen immers onmogelijk worden gegeven.

Naast het privacy-aspect heeft ook de financiële kant van de beoogde wetgeving grote relevantie. Het, nota bene in crisistijd streven naar een systeem dat vele miljarden gaat kosten en bol staat van onzekerheden en aannames is beslist niet iets dat het electoraat koud laat. Over de volle breedte van de samenleving ontbreekt het vertrouwen in de schets dat het uitgeven van miljarden gaat leiden tot lagere prijzen voor het merendeel van de automobilisten. Forensen die geen hoog inkomen genieten en nu voor hun werk dagelijks in een, op zichzelf al tot alternatieven prikkelende, file aansluiten, zullen zich straks "gepakt" voelen. Zij doen hun best om hun maatschappelijke bijdrage te leveren, maar worden vervolgens met hogere mobiliteits-kosten opgezadeld. Het is asociaal wanneer financieel welgestelden straks bij hoge spitstarieven beter kunnen doorrijden ten laste van financieel minder welgestelden. Verder heeft de ANWB berekeningen gemaakt op basis van nieuwe auto's die zonder bpm straks goedkoper worden en waarmee de rijder op jaarbasis minder kwijt zou zijn. Maar hoe ziet het eruit voor de grote groep die reeds een auto bezit en niet voornemens of in de gelegenheid is om deze te vervangen?

Mijn rechtsgevoel zegt mij dat een besluit om een systeem te implementeren zoals thans voorgesteld, slechts na een referendum, waarvan de uitkomst is dat de meerderheid van de kiezers de wet steunt, zou mogen worden genomen. Alleen deze werkwijze garandeert

dat Nederlanders, zeker in de huidige tijd vol financiële en sociaal-maatschappelijke uitdagingen, maar vooral onzekerheden, de plannen voldoende kritisch tegen het licht houden. Nu ziet het ernaar uit dat dit kabinet en parlement onomkeerbare stappen willen maken, terwijl de kilometerheffing nooit een verkiezingsitem is geweest. Bovendien is de uitleg dat verkiezingen, waarbij op een programma gestemd wordt, een valide manier vormen om tot een besluit over een "issue" als de kilometerheffing te komen uiterst dubieus en de moderne tijd onwaardig. Het simpele feit dat bij de laatste kamerverkiezingen alle partijen – behalve de PVV - in hun verkiezingsprogramma's hadden opgenomen voorstander te zijn van (een vorm van) kilometerheffing, toont aan dat de kiezer op dit stuk feitelijk weinig te kiezen had.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft draagvlak als voorwaarde voor het invoeren van de Wet Kilometerprijs gesteld. Het kan toch niet zo zijn dat een positief uitgevallen meningspeiling onder enkele duizenden ANWB-leden het door de minister bedoelde draagvlak vormt? Een referendum lost dit democratisch deficit op, want het al dan niet aanwezig zijn van het noodzakelijke draagvlak voor het kabinetsvoorstel tot de Wet Kilometerprijs kan op deze wijze onomstotelijk worden vastgesteld.

Het voorstel van dit burgerinitiatief gaat in hoofdzaak dus niet direct inhoudelijk over het plan van de kilometerheffing zelf, maar over de kwestie dat een besluit in dezen pas na een daartoe strekkend referendum genomen zou moeten worden. Een dergelijk referendum zou recht doen aan de Nederlandse kernwaarden van vrijheid, medezeggenschap en openbaarheid van bestuur. Bovendien biedt een referendum een uitgelezen mogelijkheid om de veelvuldig besproken kloof tussen politiek en burgermaatschappij te verkleinen.

Het aanbieden van de petitie, die voorlopig open blijft voor nieuwe steunbetuigingen, dient te worden gelezen als een inleidend verzoek tot het vaststellen van een wet die een referendum over het kabinetsvoorstel tot de Wet Kilometerprijs mogelijk maakt. De tijdelijke Referendumwet van 2002 tot 2005 zou van toepassing zijn geweest op het oude kabinetsvoorstel Wet Kilometerheffing uit september 2004, als dit wetsvoorstel destijds was aangenomen door het parlement. Dan was er voor het electoraat de mogelijkheid geweest om een referendum te initiëren over een wetsvoorstel, dat op een aantal belangrijke onderdelen qua principe, doelstelling en/of uitvoering overeenkomt met het huidige kabinetsvoorstel Wet Kilometerprijs. Het onderhavige burgerinitiatief biedt het parlement de mogelijkheid een dergelijk referendum-besluit bij wet vast te leggen.

Op de website '[www.kilometerheffing-NEE.nl](http://www.kilometerheffing-NEE.nl)' kunt u nota nemen van het initiatief met de daaraan gekoppelde petitie. Graag zou ik namens alle steunbetuigers het burgerinitiatief in de week na het kerstreces willen indienen middels het persoonlijk overhandigen van de petitie en bijbehorende, tot dan toe verzamelde, steunbetuigingen aan uw commissie.

Gaarne maak ik in de toekomst gebruik van het recht tot het, gevraagd of ongevraagd, aanleveren van aanvullende gegevens betrekking hebbende op onderhavig burgerinitiatief.

Als laatste wil ik opmerken dat het aantal steunbetuigers, wanneer de media haar verantwoordelijkheden inzake burgerparticipatie serieus zou nemen, met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid, een veelvoud van het tot op heden verzamelde aantal zou zijn.

Met dank voor uw aandacht en in afwachting van uw antwoord,  
Met vriendelijke groeten,  
Hoogachtend,  
Maurice van Ulden  
Initiatiefnemer/sitebeheerder [www.kilometerheffing-NEE.nl](http://www.kilometerheffing-NEE.nl)

## Bijlage 1x: "65% bedrijfsleven tegen kilometerheffing"

Bron: <http://www.businesscompleet.nl/kennisbank/3472-65-procent-bedrijfsleven-tegen-kilometerheffing.html>

ABCOUDE - Alleen met voldoende draagvlak komt er een kilometerheffing. Dat beloofde Minister Eurlings in een recent Kamerdebat. Met die publieke garantie moet de bewindvoerder de invoering ervan stopzetten, nu blijkt dat 65 procent van het bedrijfsleven de kilometerheffing niet steunt. MKB portal BusinessCompleet.nl ondervroeg afgelopen week 655 ondernemers en constateert dat zij geen heil zien in een belasting per gereden kilometer.

Het bedrijfsleven is de ruggengraat van de Nederlandse economie en daarmee een belangrijke groep voor de uitvoering van de kilometerheffing. Daarom is in samenspraak met Charlie Aptroot, Tweede Kamerlid en columnist voor BusinessCompleet.nl, onderzoek gedaan naar de mening over de laatste kabinetsplannen. Opvallend is dat een ruime meerderheid niet weet welke invloed de heffing zal hebben op de verkeersdrukke. Slechts een kleine 19 procent verwacht een afname van de files, tegenover 23 procent die juist een toename verwacht.

### Hogere kosten

Voorals angst houdt de ondernemer in zijn greep. Bijna 60 procent vermoedt dat de autokosten hoger gaan uitvallen. Uitgeefdirecteur Serge Eikhoudt van BusinessCompleet.nl benadrukt: "Extra kosten in een tijd van financiële malaise kunnen schadelijk zijn voor het broze economische herstel. Het bedrijfsleven is vooral gebaat bij duidelijkheid en rust. De spookverhalen over kosten en technische problemen dragen daar niet aan bij." Eikhoudt vervolgt: "Dat de ondernemer denkt duurder uit te zijn is begrijpelijk. In de berekening heeft het kabinet geen rekening gehouden met de spitstarieven en de provinciale opcenten."

### 65 procent zou nu tegen stemmen

**Op de vraag wat men nu kiest bij een referendum over de kilometerheffing, stemt een ruime meerderheid tegen. Nog geen kwart zou voor het nieuwe systeem stemmen. Van draagvlak is na al die jaren van discussiëren nog steeds geen sprake. Maatschappelijk draagvlak is wel een cruciale voorwaarde van verkeersminister Eurlings om de invoering door te zetten.**

### Technische problemen

Naast de kosten vrezen de ondernemers ook massaal dat de overheid technische problemen niet kan voorkomen. Ruim 72 procent verwacht veel tot zeer veel mankementen. "Dat is geen verrassing" zegt Eikhoudt. "De invoering van de OV-Chipkaart gaat gepaard met veel storingen. De nieuwste generatie bankpassen is al gekraakt door de universiteit van Cambridge in Engeland. Bovendien moeten stemgerechtigden weer met het potlood gaan stemmen, omdat de elektronische stemkasten op afstand beïnvloed kunnen worden."

#### Privacy ligt gevoelig

Een logisch gevolg is dat het bedrijfsleven geen vertrouwen heeft in de privacy van de kastjes die in alle auto's geplaatst moeten worden. Meer dan 26 procent heeft weinig vertrouwen en ruim 44 procent heeft zelfs zeer weinig vertrouwen in de privacy van de verzamelde gegevens.

#### Geen goed alternatief

Ongeacht de vrees voor alle gevolgen, verwacht maar liefst driekwart van de ondernemers dat zij de auto blijven gebruiken na de kilometerheffing. Op de vraag welk alternatief men kiest als de auto toch geen optie is, houdt 45 procent vol de auto te blijven gebruiken. Op enige afstand gevolgd door langer thuiswerken en dan pas het openbaar vervoer. Terwijl de overheid automobilisten juist probeert te stimuleren vaker de auto te laten staan. Ondanks de verwachte extra kosten en andere negatieve gevolgen lijkt de auto onmisbaar voor de ondernemer.

#### Betere bestemming voor 3,8 miljard

Ondernemers zien veel liever dat de overheid helemaal geen 3,8 miljard investeert in autokastjes. Ruim 90 procent wil dat geld beschikbaar stellen voor beter openbaar vervoer en infrastructuur. Zeer opvallend is dat 88 procent ook wil investeren in de gezondheidszorg, het bedrijfsleven zelf (79%) en het onderwijs (76%). Tevens wil 60 procent geld beschikbaar stellen voor het aflossen van de staatsschuld en niet de kilometerheffing. Nagenoeg niemand heeft budget over voor defensie of sport.

#### Anders variabel belasten

Als de overheid dan toch variabel wil belasten, kiest een op drie ondernemers voor meer accijns op benzine en 22 procent ziet ruimte voor tolwegen. Een op acht respondenten wil helemaal geen variabele belasting. Dat is nog altijd meer dan de 10 procent die de kilometerheffing als ideale oplossing ziet.