

Benzineprijspalen

Bij tankstations en langs rijkswegen?

17 Juli 2007

Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Bureau Dokumentatie
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Wordt niet uitgeleend

D 2390



Rijkswaterstaat

Benzineprijspalen

Bij tankstations en langs rijkswegen?

17 Juli 2007

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-generaal Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer & Vervoer

Informatie: Ir. F.J.J.M. Merkx

Uitgevoerd door:
Frans Merkx
Claudine van der Sluijs

Opmaak:

Datum: 17 juli 2007

Status: Definitief

Versienummer: 1

Samenvatting 5

- 1. Inleiding 7**
 - 1.1 Aanleiding van onderzoek 7
 - 1.2 Onderzoeksdoel 7
 - 1.3 Projectuitwerking 7
- 2. Achtergronden bij de situatie in Nederland 9**
- 3. Internationale vergelijking 11**
 - 3.1 Frankrijk 11
 - 3.1.1. Beschrijving van de prijspalen 11
 - 3.1.2. Prijsvergelijkende website 13
 - 3.1.3. Ervaringen in Frankrijk 14
 - 3.2 Spanje 15
 - 3.3 België 15
 - 3.4 Duitsland en Oostenrijk 16
 - 3.5 Verenigd Koninkrijk 17
 - 3.6 Zweden en Finland 17
 - 3.7 Samenvatting van de internationale vergelijking 18
- 4. Multidisciplinaire workshop 19**
 - 4.1 Opzet workshop van verkeersdeskundigen 19
 - 4.2 Resultaten van de workshop 19
 - 4.2.1. Scenario 1: Prijspaal op tankstation zelf 19
 - 4.2.2. Scenario 2 t/m 5: Prijspalen langs de hoofdrijbaan van de rijksweg 21
 - 4.2.3. Overige opmerkingen 23
 - 4.3 Schatting van de kosten van benzineprijspalen 24
- 5. Conclusies en advies 25**
 - 5.1 Conclusies betreffende deel 1 van de motie 25
 - 5.2 Conclusies betreffende deel 2 van de motie 25
 - 5.3 Adviezen 26
 - 5.4 Alternatieven 27

• • • • •

Samenvatting

Op 22 december 2005 heeft de Tweede kamer een motie van de heer Hofstra aangenomen over benzineprijspalen. De kamer verzoekt in deze motie de regering zorg te dragen voor:

1. Prijspalen bij tankstations langs rijkswegen waarop de brandstofprijzen duidelijk staan vermeld;
2. Prijspalen langs de rijkswegen waarop brandstofprijzen van de eerstvolgende drie à vier tankstations langs de desbetreffende rijksweg duidelijk zichtbaar worden gemaakt.

De vragen die in dit rapport behandeld worden

Betreffende deel 1 van de motie: hoe, en waar zou zo'n paal het beste geplaatst kunnen worden?

Betreffende deel 2 van de motie: wat zijn de effecten van prijsvergelijkende brandstofprijspalen in het buitenland, en geef aan welke effecten te verwachten zijn in de Nederlandse situatie.

Aanpak

AVV heeft voor de beantwoording van deze vragen deskresearch gepleegd, via (buitenlandse) contacten informatie verzameld en een multidisciplinaire expertmeeting belegd.

Conclusies en advies

Betreffende deel 1: in verband met de veiligheid dient plaatsing zorgvuldig te gebeuren, met gebruikmaking van o.a. de AVV-uitgave "Wegbeeld, probleemherkenning en -analyse";

Betreffende deel 2: prijsvergelijkende prijspalen langs de snelweg zijn alleen in Frankrijk aangetroffen. Enkele andere landen hebben wel plaatsing overwogen en vervolgens verworpen (of gaan dit waarschijnlijk verwerpen), vooral vanwege de veiligheid. Het wordt afgeraden om prijspalen langs de hoofdrijbaan van de snelweg te plaatsen. Hierbij geldt: hoe meer, of complexer de informatie die men op het bord wil plaatsen, des te sterker wordt dit afgeraden. Een prijspaal langs de hoofdrijbaan met prijzen van slechts één tankstation wordt beschouwd als nog enigszins acceptabel.

Als twee alternatieve vormen van prijsvergelijking worden genoemd de al bestaande brandstof-prijsvergelijkende websites en de te verwachten ontwikkeling van prijsvergelijking als onderdeel van navigatiesystemen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van onderzoek

Op 22 december 2005 heeft Tweede Kamerlid Hofstra c.s. een motie ingediend aangaande benzineprijspalen langs rijkswegen, en deze motie is door de Tweede Kamer aangenomen. De Kamer verzoekt de regering zorg te dragen voor:

1. Prijspalen bij tankstations langs rijkswegen waarop de brandstofprijzen duidelijk staan vermeld;
2. Prijspalen langs de rijkswegen waarop brandstofprijzen van de eerstvolgende drie à vier tankstations langs de desbetreffende rijksweg duidelijk zichtbaar worden gemaakt.

In een brief aan de Tweede Kamer van 3 mei 2007 heeft de Minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie:

Een onderzoek wordt uitgevoerd naar de doelmatigheid en de haalbaarheid van het implementeren van een dergelijk systeem in Nederland. Hierbij worden de relevante brancheverenigingen en de ANWB betrokken. Voor dit onderzoek wordt onder meer gekeken naar de ervaringen in Frankrijk.

1.2 Onderzoeksdoel

Betreffende deel 1 van de motie

Geef een advies over de vormgeving en mogelijke plaats van de benzineprijspaal zodat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de RWS taak als publieksgerichte dienstverlener terwijl tegelijkertijd zo min mogelijk schade voor de verkeersveiligheid optreedt.

Betreffende deel 2 van de motie

Verricht een onderzoek naar de effecten van deze vergelijkende brandstofprijspalen in het buitenland, en geef aan welke effecten te verwachten zijn in de Nederlandse situatie. De vraag is om de verkeerskundige, economische en veiligheidseffecten in kaart te brengen evenals de effecten voor de weggebruiker.

1.3 Projectuitwerking

Voor de beantwoording van de bovengestelde vragen is de volgende aanpak voorgesteld:

Stap 1 Inventarisatie van de ervaringen buitenland

Aan de hand van deskresearch en het inschakelen van verkeersattachés in Europese landen wordt onderzocht welke vergelijkende systemen in

het buitenland worden gebruikt en welke ervaringen daarmee bekend zijn. De landen die worden meegenomen in deze vergelijkende studie zijn:

- Frankrijk
- Spanje
- Duitsland
- Oostenrijk
- België
- Verenigd Koninkrijk
- Zweden en Finland.

Stap 2 Multidisciplinaire workshop

Op basis van de ervaringen in het buitenland is er een brainstormsessie georganiseerd om met de aanwezige kennis en expertise een eerste beantwoording van de vragen te formuleren. Er was binnen de beperkte doorlooptijd van het project geen tijd voor een gekwantificeerde inschatting van de effecten. Aan de hand van verschillende scenario's is nagedacht over de effecten, kansen en bedreigingen die aan het implementeren van deze borden verbonden zijn.

Vanuit verschillende invalshoeken is meegewerkt aan de workshop:

- Economie en Goederenvervoer
- Omgevingsverkenningen / publieksgericht
- Veiligheid en Milieu
- Infrastructuur en Bereikbaarheid
- Weginrichting

Stap 3 Verslaglegging

De resultaten van deze workshop en van de internationale vergelijking zijn verwerkt in deze notitie. Naast het beoordelen van de mogelijkheden van het plaatsen van benzineprijspalen zal ook worden gerapporteerd over andere maatregelen die in de prijsvergelijking kunnen voorzien. Deze notitie wordt ter bespreking voorgelegd aan Staf DG.

Stap 4 Bespreking met de branche

Als laatste stap wordt het conceptrapport met de branchepartijen (ANWB en VNPI, de Vereniging van Nederlandse Petroleum Industrie) besproken.

2. Achtergronden bij de situatie in Nederland

Dit hoofdstuk beschrijft de context en achtergronden bij het onderzoek.

Enkele punten uit de "Benzinescan 2005/2006"¹

Volgens de Bovag waren er in 2005 in Nederland 4.319 tankstations. Hiervan liggen 256 tankstations op rijksgrond langs de rijkswegen in Nederland, waarvan 207 (5%) langs A-wegen. Uit cijfers van Catalist² blijkt dat dit het hoogste percentage is in West-Europa. Ter vergelijking: in Duitsland is dit 3,3%, in België, Frankrijk en Engeland is dit 1 à 1,5%.

Over heel Nederland (inclusief OVN) is in 2005 het geschatte marktaandeel van de vijf grootste maatschappijen samen: in volume 70% (diesel en benzine voor personenauto's), in aantal tankstations is hun geschat aandeel 58%.

Van de 207 tankstations langs A-wegen zijn er 186 (90%) in handen van de vijf grootste maatschappijen.

Geschat wordt dat 25% van het totaal verkochte volume brandstof verkocht wordt in tankstations langs de snelweg, voor een belangrijk deel bij de 50 grootste tankstations. Hiervan is, naar schatting van Catalist, 10% voor vrachtauto's, en 15% voor personenauto's (en lichte bestelauto's).

Bemand of onbemand: in 2005 was 22% van de tankstations in Nederland onbemand. Het eerste onbemande tankstation langs de snelweg (A7, bij Joure) kwam in januari 2006. In Zwitserland (hoogste percentage in Europa) is circa 60% van de tankstations onbemand.

(Het gebruik van) het Hoofdwegennet:

Er is in Nederland ongeveer 3.000 km rijkswegennet, waarvan ongeveer 2.200 km snelweg. Met de eerder genoemde 256 tankstations langs rijkswegen is er dus (in iedere richting) op rijkswegen gemiddeld om de 24 kilometer een tankstation.

Van de ritten in het personenverkeer die het hoofdwegennet aandoen, wordt gemiddeld 37 km op het hoofdwegennet afgelegd. Van deze ritten is 53% van deur tot deur korter dan 30 km en 17% langer dan 60 km. (Cijfers over 2000, bewerking van Atlas Hoofdwegennet³).

Autobezit en autogebruik

Volgens het CBS waren er in Nederland op 1 januari 2006 net iets meer dan 7 miljoen personenauto's in Nederland, waarvan 11% (791.000)

¹ Benzinescan 2005/2006, NMa

² Catalist: informatieverancier over de benzinehandel in West-Europa

³ Atlas Hoofdwegennet, augustus 2006, AVV

personenauto's op naam van een bedrijf. Verder waren er op die datum ook 863.000 lichte bestelauto's in Nederland.

Onderzoek ANWB

Volgens een onderzoek van de ANWB in 2005 onder 300 tankstations bleek dat op ruim de helft van de tankstations de prijs niet goed zichtbaar was, en dan vooral bij tankstations langs de snelweg. In januari 2007 heeft de ANWB hun leden via hun blad en de website opgeroepen om hun mening over de huidige situatie door te geven. Gedurende een maand hebben 480 ANWB-leden gereageerd. Meer dan de helft van de mensen vindt de prijzen onduidelijk. Het valt de ANWB op dat de kritiek niet alleen tankstations langs de snelwegen betreft; In tweederde van de gevallen leidt de kritiek naar tankstations langs andere wegen.

Overige

Rijkswaterstaat heeft een gratis telefoonnummer 0800-8002, waarop weggebruikers met vragen, klachten of anderszins terecht kunnen. Dit nummer wordt ook veelvuldig op DRIPs vermeld. Er is uitgebreid onderzocht of hier ook publieksmeldingen, opmerkingen of klachten over (prijsvergelijkende) benzineprijspalen gedaan zijn. Dit blijkt niet het geval te zijn; er is nooit een soortgelijke vraag/opmerking/klacht binnengekomen.

Volgens een medewerker van Athlon Car Lease (die op hun website aangeeft waar de goedkoopste nabije tankstations zich bevinden) wordt hun service zo'n 35.000 keer per maand geraadpleegd. Volgens een (zeer) ruwe schatting is het aantal tankbeurten in Nederland door personenverkeer zo'n 200 à 300 miljoen tankbeurten per maand.

3. Internationale vergelijking

Voor deze internationale vergelijking is onderzoek gedaan middels deskresearch en contacten met o.a. de verkeersattachés van de Nederlandse ambassades in o.a. Frankrijk, Spanje, Duitsland en België. Ook is geprobeerd informatie over Italië te verzamelen, maar hier is (nog) niets van bekend.

Er is vooral informatie verzameld over de volgende vragen, met daarbij aandacht voor de rol van de overheid:

- Zijn er vergelijkende prijspalen? Zijn er plannen in deze richting?
- Zijn er prijsvergelijkende internetsites of andere systemen waarbij de overheid betrokken is?
- Welke effecten zijn bekend over de systemen?

3.1 Frankrijk

Op basis van deskresearch, de verkeersattaché en contacten bij het Ministerie van Transport in Frankrijk is informatie verzameld over het Franse systeem van benzineprijspalen.

Enkele cijfers:

In Frankrijk zijn ongeveer 13.500⁴ tankstations, waarvan zo'n 400⁵ langs snelwegen. Het snelwegennet is 11.500 kilometer. De verhouding in Frankrijk is dus, in beide richtingen, één tankstation per ongeveer 60 snelwegkilometer.

3.1.1. Beschrijving van de prijspalen

In Frankrijk zijn benzinestations sinds 1988 (het "Arrêté 8 juillet 1988 relatif à la publicité des prix de vente des carburants")⁶ verplicht om de benzineprijzen zichtbaar te maken vanaf de weg. De benzinestations gelegen langs snelwegen dienen 500 à 1000 meter voor het station een benzineprijspaal te plaatsen.



⁴ UFIP, Union Française des Industries Pétrolières, www.ufip.fr

⁵ Conseil de la Concurrence. Décision no 03-D-17 du 31 mars 2003 relative à des pratiques sur le marché de la distribution des carburants sur autoroutes, zie ook par. 3.1.3

⁶ Journal Officiel de la République Française, 10 juillet 1988



Bovendien zijn de stationshouders langs de snelwegen verplicht de consumenten te informeren over de prijzen van benzine en diesel middels borden bij de belangrijkste opritten van de snelwegen. Het beheer van deze borden ligt bij de wegbeheerders, de zogenaamde sociétés d'autoroutes. Prijswijzigingen dienen binnen 2 uur na ingang te worden doorgegeven aan de wegbeheerder, die vervolgens de borden aanpast. De wegbeheerder heeft de mogelijkheid enkel de eerste vijf tankstations te vermelden op de borden bij de oprit. De overige stations worden op borden weergegeven langs de snelweg.

Deze wet is in 1990 ("Arrêté du 10 avril 1990")⁷ aangepast met betrekking tot de wijze waarop de prijzen worden weergegeven op de borden. De borden die meerdere brandstofsoorten bevatten moeten de volgende volgorde aanhouden:

1. loodvrije superbenzine
2. superbenzine
3. benzine
4. diesel
5. gas

Verder schrijft deze wetsaanpassing de benaming van de brandstofsoorten op de borden voor.

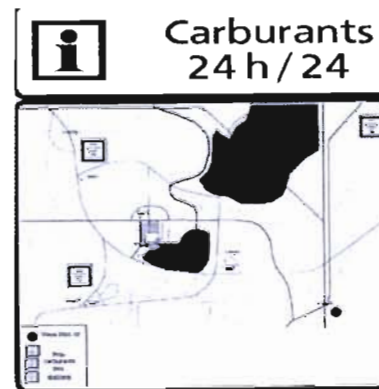
Een tweede wetaanpassing dateert van 12 juli 2001 ("Arrêté du 12 juillet 2001 modifiant l'arrêté du 8 juillet 1988 relatif à la publicité des prix de vente des carburants")⁸. Deze aanpassing heeft als doel de concurrentie tussen tankstations langs de snelwegen en tankstations op het onderliggend wegennet te vergroten. De wet maakt het mogelijk voor tankstations dicht bij de afrit om prijspalen langs de snelweg te plaatsen. Er zijn enkele regels:

- Het station ligt maximaal 10 km van de afrit;
- Bij meerdere stations worden er maximaal 5 per bord vermeld;
- Maximaal 10 dichtbij zijnde tankstations mogen hun prijzen publiceren langs de hoofdrijbaan;
- 5 km voor de afrit wordt een prijspaal geplaatst;
- De borden mogen, naast de prijs en de afstand ook het logo van de distributeur bevatten;
- De routebeschrijving naar het station komt op een apart bord op de afrit;
- De borden worden geplaatst en beheerd door de wegbeheerder, de kosten van de borden zijn voor rekening van de tankstations.

⁷ Journal Officiel de la République Française, 18 avril 1990

⁸ Journal Officiel numéro 161 du 13 juillet 2001 page 11225.

N° 10		5	
hors autoroute			
		SP95	GAZOLE
6 km	6.89	4.92	
9 km	7.02	5.23	
12 km	7.08	5.92	
14 km	6.89	4.92	
15 km	7.02	5.23	



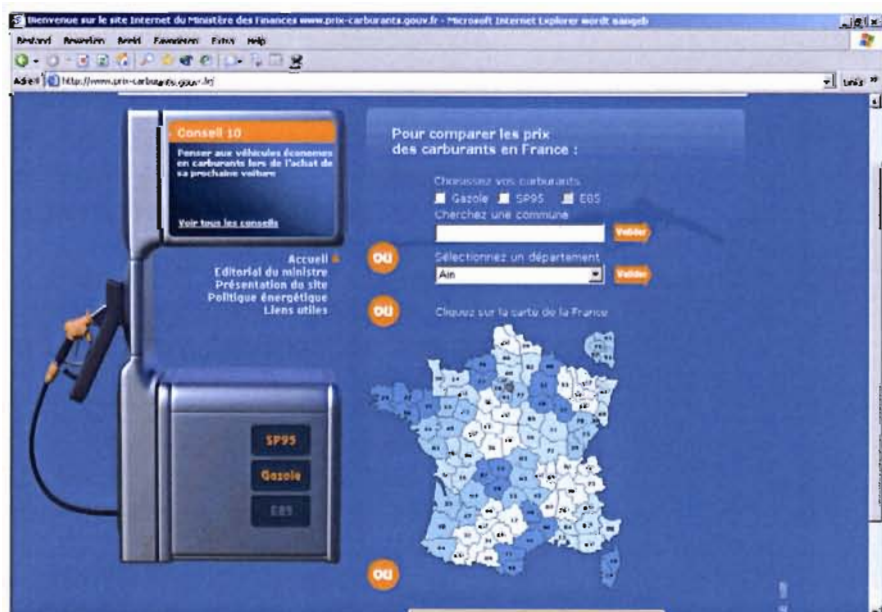
3.1.2. Prijsvergelijkende website

Op 2 januari 2007 ("Arrêté du 12 décembre 2006") is in Frankrijk een prijsvergelijkende website gelanceerd door het Ministerie van Economie, Financiën en Industrie, te weten www.prix-carburants.gouv.fr.

De website is een instrument voor transparantie en informatie van de consument. Het Ministerie beoogt hiermee de consument te informeren over actuele benzineprijzen van tankstations en de consument daarmee in staat te stellen de juiste keuze te maken met het oog op de eigen koopkracht. De website vervangt niet het systeem van de benzineprijspalen maar is een extra instrument van prijstransparantie op de brandstofmarkt.

Op de website worden de prijsinformatie gegeven van 8000 tankstations. De tankstations die meer dan 500m³ brandstof per jaar verkopen zijn verplicht hun prijzen te publiceren. Kleinere stations mogen zich vrijwillig aanmelden.

De tankstations dienen iedere prijswijziging onmiddellijk door te geven aan de webbeheerder. Zij mogen tevens de wijziging vooraf doorgeven met vermelding van datum en tijd van in werkingtreding.



De website biedt de mogelijkheid om op verschillende manieren te zoeken:

- Op gemeente
- Op departement (uit lijst en op de kaart)
- Op reistraject

Alleen van loodvrije superbenezine, diesel en waar mogelijk biobrandstof wordt de prijs op de site vermeld. Daarnaast bevat de site ook informatie over aangeboden diensten bij de tankstations, openingstijden en consumentenvoorlichting, zoals adviezen over zuinig rijden en energiekeuze.

Naast deze overheidswebsite bestaan er in Frankrijk verscheidene commerciële vergelijkende websites, overigens niet allemaal even volledig:

- www.zagaz.com
- www.carbeo.com
- www.francecarburants.org
- www.carburantmalin.com
- www.prixcarburants.com

3.1.3. Ervaringen in Frankrijk

Een gesignaleerd nadeel van het systeem van vergelijkende prijspalen is dat op de borden niet alle soorten brandstoffen weergegeven worden ("Conseil de Concurrence" 2003)⁹. Ten tweede worden ook niet alle tankstations erop vermeld.

Verder heeft de Conseil de Concurrence met betrekking tot de totstandkoming van de brandstofprijzen geconstateerd dat er sprake is van "artificiële transparantie". Uit het onderzoek blijkt dat de tankhouders prijsinformatie uitwisselden met tankhouders van concurrerende merken. Via het hoofdkantoor werden vervolgens de prijzen aangepast. De Conseil de Concurrence concludeerde dat deze informatie-uitwisseling de concurrentie ontmoedigt, omdat bij een prijsverlaging de concurrenten te snel reageren. Hierdoor bleven de prijzen kunstmatig hoog. De betrokken bedrijven zijn hiervoor veroordeeld.

In Frankrijk is in juni 2006 een klanttevredenheidsonderzoek onder automobilisten op tolwegen gehouden. Daarin is onder ander gevraagd naar de mening van automobilisten over de (informatie)voorzieningen van verzorgingsplaatsen. Deze werd als 'hoog' ervaren¹⁰.

Ook is navraag gedaan naar de kosten (aanschaf, beheer en onderhoud) van de prijspalen in Frankrijk. Hierover is bij het Ministerie

⁹ Conseil de la Concurrence. Décision no 03-D-17 du 31 mars 2003 relative à des pratiques sur le marché de la distribution des carburants sur autoroutes.

¹⁰ "Indicateur de satisfaction du réseau autoroutier", les sociétés d'autoroutes, 2007

van Transport geen informatie bekend, aangezien het beheer en onderhoud is ondergebracht bij de wegbeheerders. Er is echter nog geen informatie beschikbaar. Belangrijk is te beseffen dat de stand van de (communicatie)techniek sinds de eerste plaatsing van de Frans prijspalen drastisch veranderd is. In paragraaf 4.3 wordt door geraadpleegde experts een schatting gegeven van de huidige kosten van een prijsvergelijkende benzineprijspaal in Nederland.

3.2 Spanje

In Spanje zijn bij tankstations wel prijspalen aanwezig, maar die bevatten alleen de prijzen van het tankstation zelf. Voor zover bekend zijn er geen prijsvergelijkende prijspalen in Spanje.

Wel heeft in Spanje het Ministerie van Industrie, Toerisme en Handel ("Ministerio de Industria, Turismo y Comercio") op 19 april 2006 een website (www.mityc.es) gelanceerd. Deze website bevat informatie over de prijzen van brandstoffen in benzinestations (per type brandstof en per provincie, op alfabetische volgorde en naar prijsniveau). Ook worden maandelijks algemene prijsoverzichten gegeven van brandstoffen, waarmee de prijsontwikkeling aangegeven wordt. De informatie wordt geleverd door de benzinestations zelf. Het is wettelijk geregeld dat ze wekelijks (en bij iedere prijswijziging) de prijsinformatie aan moeten leveren aan het ministerie.

3.3 België

Op basis van deskresearch en contact met de verkeersattaché op de Nederlandse ambassade en contacten met ministeries is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van prijspalen in België. Er zijn bij tankstations wel prijspalen aanwezig, maar die bevatten alleen de prijzen van het tankstation zelf. In België zijn er geen prijsvergelijkende prijspalen aangetroffen.

In België worden de maximumprijzen voor brandstof door het Departement van Economische Zaken vastgesteld. De actuele maximumprijzen worden per dag door de overheid, te weten de "Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie" op hun website verstrekt:

http://ecodata.mineco.fgov.be/mdn/ts_structur.jsp?table=ZENQ2

Door de vastgestelde maximumprijzen spelen prijsverschillen niet zo'n grote rol. Er zijn wel regels over de aanduiding van prijzen en kortingen, vastgelegd in een wet van 14 juli 1991. Dit is een algemene wet betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument, en geldt voor alle verkopers die zich tot de consument richten.

De algemene principes van deze wet:

- Elke verkoper die producten (of diensten) te koop aanbiedt aan de consument, moet de verkoopprijs ondubbelzinnig en alles inclusief aanduiden;
- De aanduiding van kortingen is in detail geregeld (wanneer, de wijze waarop, enz.) om ervoor te zorgen dat de consument correct wordt geïnformeerd over het prijsvoordeel dat hij kan behalen;
- Vergelijkende (prijs)reclame is toegestaan; de regels daaromtrent vloeien voort uit een Europese richtlijn. Het is een verkoper dus toegestaan reclame die een prijsvergelijking met een of meer concurrenten, te voeren. De vergelijking in dergelijke reclame moet wel correct, objectief en verifieerbaar zijn.

Ook is geregeld hoe de prijzen aangeduid moeten worden, in een koninklijk besluit van 23 november 1984. Het is voorgeschreven dat dan moet worden aangeduid (zowel binnen als buiten het tankstation):

- De officiële (maximum) verkoopprijs;
- Het prijsvoordeel (de korting);
- De effectieve verkoopprijs;
- Dat het gaat om de aanduiding van de eenheidsprijzen;
- Bovendien is vastgelegd dat de korting niet in grotere tekens mag worden aangeduid dan deze van de werkelijke verkoopprijs.

Er is geen prijsvergelijkende overheidswebsite, wel zijn er verschillende particuliere of commerciële websites:

- www.voordeligtanken.be
- www.brandstofprijzen.be
- www.touring.be (verwijzing naar bovenstaande websites en gemiddelde prijzen in andere Europese landen)

3.4 Duitsland en Oostenrijk

Op basis van deskresearch en contact met de verkeersattaché op de Nederlandse ambassade in Duitsland is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van prijspalen in Duitsland en Oostenrijk. Er zijn bij tankstations wel prijspalen aanwezig, maar die bevatten alleen de prijzen van het tankstation zelf. Volgens de beschikbare informatie zijn er geen prijsvergelijkende prijspalen in Duitsland en Oostenrijk. Ook bij navraag aan de "Duitse ANWB", ADAC is er nooit politiek of maatschappelijk een wens voor dergelijke palen uitgesproken en ook geen discussie daarover gevoerd. Het beleid voor het plaatsen van borden langs de autosnelwegen wordt restrictief gehandhaafd. De huidige ontwikkeling naar het mogelijk maken van het plaatsen van logo's bij de aankondigingsborden van komende tankstations en rustplaatsen wordt al als een uitzondering op het beleid gezien. Het plaatsen van benzineprijzen is hierbij niet aan de orde. Volgens de verkeersattaché is er geen site die door de overheid zou worden (mede) gefinancierd.

Wel zijn er op initiatief van marktpartijen enkele Duitse en Oostenrijkse prijsvergelijkende websites:

- www.clever-tanken.de
- www.nice-prices.de
- www.oeamtc.at/sprit/

3.5 Verenigd Koninkrijk

Op basis van deskresearch en diverse contacten met ministeries is navraag gedaan naar de aanwezigheid van prijspalen in het Verenigd Koninkrijk. Er zijn bij tankstations wel prijspalen aanwezig, maar die bevatten alleen de prijzen van het tankstation zelf. Momenteel mogen de aankondigingsborden voor een tankstation alleen de prijs van ongelode benzine bevatten. Maar veel van deze borden blijven echter ongebruikt ('blank'), vanwege de frequente prijswijzigingen. The Highway Agency is bezig met een fundamentele herziening van de "Roadside Facilities", inclusief verkeersborden en reclame. Hierbij is ook overwogen de prijsvergelijkende prijspalen te introduceren 'zoals in Frankrijk'. De contactpersoon bij de 'Highway Agency' verwacht dat ze niet toegestaan zullen worden. Een overweging daarbij is de veiligheid van "rijders die een pauze nodig hebben en doorrijden om 1 of 2 pence per liter te besparen".

Op niet-snelwegen is er geen voorziening voor het aanduiden van de brandstofprijzen.

Momenteel wordt door de Highway Agency onderzocht of het nuttig en gewenst is om op hun website aan te geven welke maatschappij een tankstation beheert. Dit ten behoeve van vrachtwagenchauffeurs met 'franchise cards'. Hierbij wordt overwogen om ook de mogelijkheid van prijsvergelijking op te nemen.

Er zijn twee (niet-overheids)-prijsvergelijkende websites gevonden:

- www.petrolprices.com
- www.catalist.com

3.6 Zweden en Finland

Het volgende is te melden over Zweden en Finland.

In Zweden is recent een onderzoek uitgevoerd naar het bewegwijzeringssysteem. In samenhang daarmee zijn er ook discussies geweest met de benzine-branche over de behoeften en meningen over bebording naar servicestations (inclusief benzinestations). Dat heeft onder andere geresulteerd in het feit dat er nu waarschijnlijk een nieuwe bewegwijzeringsverordening komt waarbij de bebording naar zo genoemd "service aan de weg" [stations] beter uitgevoerd kan worden.

In het kader van die discussies is het onderwerp benzineprijsinformatie of de mogelijkheden daaromtrent door niemand ter sprake gebracht.

Borden met benzineprijzen zouden met de huidige wetgeving waarschijnlijk opgevat worden als reclameborden. Besluiten over het neerzetten van deze borden wordt per geval overgelaten aan de desbetreffende wegbeheerder (regio).

Via een contact met een medewerker bij het ministerie van Buitenlandse Zaken van Finland is de volgende informatie binnengekomen. Er zijn in Finland wel prijspalen die de prijzen aangeven, maar die bevatten alleen de prijzen van één tankstation. Er is geen overheidswebsite met benzineprijzen. Ook zijn er geen plannen van overheidswege voor prijspalen of websites.

3.7 Samenvatting van de internationale vergelijking

Prijspalen met prijzen van één station

In veel landen worden de prijzen op het tankstation zelf aangegeven. Van de beschouwde landen lijken Frankrijk en België hier de duidelijkste en meest uitgebreide richtlijnen voor te hebben. In een klein aantal landen is het toegestaan om langs de hoofdrijbaan van de snelweg de brandstofprijzen weer te geven. In het Verenigd Koninkrijk mag momenteel alleen de prijs van loodvrije benzine worden vermeld. Naar aanleiding van een lopend onderzoek blijft dit waarschijnlijk zo.

Prijspalen met prijzen van meerdere stations

Voor zover bekend, komen deze prijsvergelijkende prijspalen alleen in Frankrijk voor. Sinds 2001 is het daar ook toegestaan dat er verwijzingsborden geplaatst worden met vergelijkende prijsinformatie over tankstations op het OWN. In het Verenigd Koninkrijk worden ze, na rijp beraad, waarschijnlijk niet toegestaan vanwege de veiligheid.

Websites ondersteund door de overheid

In Frankrijk en Spanje heeft de overheid initiatieven ontplooid om via internet vergelijking van benzineprijzen te faciliteren. In de andere landen wordt dit niet door de overheid gedaan. Op een mogelijke ontwikkeling voor vrachtwagens in het Verenigde Koninkrijk na, zijn er ook geen plannen in deze richting. Wel zijn er in vele landen commerciële of particuliere websites aangetroffen die prijzen vergelijken.

Onderzoek naar effecten

Er zijn in de loop van de internationale vergelijking wel enige onderzoeken genoemd, zoals in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Het rapport uit het Verenigd Koninkrijk is (nog) niet beschikbaar, het rapport uit Frankrijk geeft nauwelijks of geen specifieke informatie over benzineprijspalen.

4. Multidisciplinaire workshop

4.1 Opzet workshop van verkeersdeskundigen

Het doel van de workshop was een expert opinion te krijgen over de prijspalen en de mogelijke kwalitatieve effecten ervan. Hierbij is vooral gelet op de volgende vier aspecten:

- Verkeersveiligheid
- De weggebruiker
- Economie (ruim geïnterpreteerd als prijs transparantie, -verlaging, concurrentie e.d.)
- Verkeerskunde

De kwalitatieve effecten op deze vier aspecten zijn door de experts ingeschat aan de hand van de volgende vijf scenario's. Telkens is ingeschat wat de kansen en bedreigingen zijn van dat scenario. Het is (in deze fase) niet de bedoeling om een kwantitatieve analyse te geven.

Gebruikte scenario's:

1. Een prijspaal op tankstation, met alleen prijsgegevens van het tankstation zelf;
2. Een prijspaal leesbaar op de hoofdrijbaan op korte afstand vóór een tankstation, met alleen prijsgegevens van dat tankstation;
3. Een prijspaal leesbaar op de hoofdrijbaan op korte afstand vóór een tankstation, met prijsgegevens van dat, én het volgende tankstation;
4. Een prijspaal leesbaar op de hoofdrijbaan met gegevens van 3 à 4 tankstations langs de rijksweg;
5. Een prijspaal leesbaar op de hoofdrijbaan met gegevens van 3 à 4 tankstations langs de rijksweg en van tankstations die op het OWN, dicht bij een afrit liggen.

De workshop werd ingeleid met de resultaten van de internationale vergelijking.

4.2 Resultaten van de workshop

Er bleek een groot verschil te zijn tussen de beoordeling van scenario 1 enerzijds en scenario 2 t/m 5 anderzijds. Bij deze laatste vier scenario's werden veelvuldig dezelfde effecten (kansen en bedreigingen) genoemd, zij het telkens in verschillende mate. Deze grote overeenkomst tussen deze vier scenario's is de belangrijkste reden dat ze hieronder in 3.3.2 gezamenlijk besproken zullen worden.

4.2.1. Scenario 1: Prijspaal op tankstation zelf

In grote lijnen konden de deelnemers aan de workshop zich wel vinden in dit scenario, zij het dat er daarbij uiteraard wel voorwaarden werden gesteld aan de vorm en plaats van de prijspaal.

Veiligheid

Kansen

Het voordeel van dit scenario is dat de verkeersveiligheid op de hoofdrijbaan niet in gevaar komt. Ten eerste is er geen afleiding van de primaire rijtaak. Ten tweede hoeft er geen extra obstakel met de bijbehorende vergrote botskans langs de hoofdrijbaan geplaatst te worden.

Bedreigingen en voorwaarden

Belangrijk in dit scenario is dat het bord zo geplaatst dient te worden dat het vanaf de hoofdrijbaan niet te lezen is, zodat de automobilist niet van de rijtaak wordt afgeleid. Ook werd nadrukkelijk genoemd dat ook hier veel aandacht moet zijn om de precieze plaats te bepalen, om aarzelend en daardoor onveilig rijgedrag op het terrein van tankstation te voorkomen.

Als de automobilist na raadpleging van de prijs alsnog doorrijdt, geeft dit, vergeleken met het wél hier tanken, in totaal (namelijk op het volgende tankstation) een extra uitvoeg- en invoegbeweging en daardoor extra onveiligheid.

Ook is het mogelijk dat de doorrijdende automobilist over het tankstation doorrijdt, en sneller dan het gebruikelijke tankverkeer.

Weggebruiker

Voor wat betreft de weggebruiker is niet goed bekend wat zijn mening is over prijspalen en wat de motieven zijn bij het huidige tankgedrag. Zonder nader gebruikersonderzoek zijn hier geen goede uitspraken over te doen. De uitspraken hieronder zijn dan ook vooral bedoeld om een inschatting te geven van mogelijke verschillen tussen de verschillende scenario's. In hoofdstuk 2 is wel een overzicht gegeven van bronnen die, weliswaar fragmentarisch, enigszins inzicht kunnen geven in de mogelijke wensen van de weggebruiker.

Kansen

De weggebruiker krijgt een goede kans om de prijs te zien voordat hij stilstaat, en weet dus waar hij/zij aan toe is. Bovendien is, vergeleken met scenario 2 t/m 5, de prijs beter leesbaar vanwege de lagere snelheid dan op de hoofdrijbaan.

De weggebruiker wordt geïnformeerd voordat hij gaat tanken.

Bedreigingen

Een mogelijk nadeel van dit scenario zou kunnen zijn dat er geen prijsvergelijking mogelijk is met het volgende station. Of dit daadwerkelijk een nadeel is zou moeten blijken uit een eventueel gebruikersonderzoek.

Economie

Kansen

De prijstransparantie wordt door dit scenario bevorderd. Ook werd verwacht dat door een duidelijke prijsaanduiding de consument al oplettender wordt, waardoor concurrentie en marktwerking bevorderd wordt. Een voordeel van dit scenario (weer vergeleken met scenario 2 t/m 5) is verder dat het beheer en onderhoud van de prijspaal is onder te brengen bij de tankstationhouder, zodat de wegbeheerder geen bemoeienis heeft met plaatsing en beheer.

Bedreigingen

Een nadeel is dat directe prijsvergelijking nog steeds niet goed mogelijk is.

Verkeerskunde

Bedreigingen

Een mogelijk verkeerskundig nadeel van dit scenario is dat de automobilist het terrein van het tankstation oprijdt, en na het zien van de prijs alsnog doorrijdt naar het volgende tankstation. In de workshop werd daarbij de vergelijking gemaakt met de problematiek van sluijperverkeer over verzorgingsplaatsen langs files.

4.2.2. Scenario 2 t/m 5: Prijspalen langs de hoofdrijbaan van de rijksweg

In de scenario's 2 t/m 5 wordt de prijspaal telkens langs de hoofdrijbaan geplaatst. Op deze prijspaal worden de brandstofprijzen van respectievelijk 1, 2, 3-à-4 (telkens HWN-stations) en tenslotte 3 à 4 HWN/OWN-tankstations weergegeven.

In het algemeen kan de uitgave "Wegbeeld, probleemherkenning en -analyse"¹¹ ondersteunend zijn bij het plaatsen van objecten langs de snelweg. Hierin wordt onderzocht wat de invloed is van objecten langs de weg op de rijtaak, waarbij o.a. windmolens, gebouwen, vliegtuigen en reclame wordt bekeken. Het bevat ook stappenplannen (object-analyse, locatieanalyse en aandachtspuntenanalyse) om nieuw te plaatsen object snel te beoordelen. Hoewel deze uitgave in eerste instantie is bedoeld voor objecten langs de hoofdrijbaan van de snelweg, zijn de principes met wat voorzichtigheid ook toepasbaar voor scenario 1, waar de prijspaal op het terrein van het tankstation geplaatst wordt.

Zoals eerder beschreven, zijn in de discussie over deze scenario's vooral kansen en bedreigingen benoemd die voor alle vier deze scenario's gelden.

¹¹ Wegbeeld, probleemherkenning en -analyse, juni 2006, AVV

Veiligheid

Kans

Een klein veiligheidsvoordeel is dat, vergeleken met scenario 1, er op het terrein van het tankstation zelf minder onduidelijkheid is. Door zekerheid over de prijs kan het zijn dat de weggebruiker een meer gefundeerde beslissing neemt over het tanken, en bewuster en zekerder uitvoegt. Ook wordt overbodig uit- en invoegen voorkomen.

Bedreigingen

Over de veiligheid werden vooral bedreigingen genoemd, waarbij vooral de afleiding van de primaire rijtaak als een groot nadeel werd gezien. Daarbij werd ingeschat: hoe meer en hoe gecompliceerder de informatie, des te meer afleiding en des te meer bedreiging voor de veiligheid. Dit werd als ernstiger gezien als ook lichtbakken of andere reclame-uitingen toegestaan zouden worden. Bovendien werd ingeschat dat de rijsnelheid vaak te hoog is om de informatie te kunnen lezen, welk risico toeneemt als meer prijzen worden vermeld. Daarmee samenhangend is het gevaar dat, tijdens de afweging om al dan niet te gaan tanken, automobilisten langzamer, minder voorspelbaar en daarmee onveiliger gaan rijden.

Een andere bedreiging is dat een automobilist gaat gokken op het n t kunnen halen van een verder gelegen tankstation, met een verhoogd risico van voertuigen met brandstofgebrek op de vluchtstrook. Dit geldt vooral bij scenario's 3 t/m 5.

Het plaatsen van een extra blikvanger is noodzakelijk omdat de huidige aankondiging van het tankstation te laat staat voor dergelijke uitgebreide informatie. Daardoor wordt de botskans vergroot, omdat er een extra potentieel obstakel langs de weg geplaatst is.

Bij scenario 5 is nog genoemd dat dit extra kilometers op het OWN kan veroorzaken, wat over het algemeen onveilige kilometers zijn.

Weggebruiker

Voor wat betreft de weggebruiker is niet goed bekend wat zijn mening is over prijspalen en wat de motieven zijn bij het huidige tankgedrag. Zonder nader gebruikersonderzoek zijn hier geen goede uitspraken over te doen. De uitspraken hieronder zijn dan ook vooral bedoeld om een inschatting te geven van mogelijke verschillen tussen de verschillende scenario's. In hoofdstuk 2 is wel een overzicht gegeven van bronnen die, weliswaar fragmentarisch, inzicht kunnen geven in de mogelijke wensen van de weggebruiker.

Kansen

Een voordeel is dat de weggebruiker al snel, al v or het uitvoegen, zekerheid over de prijzen heeft.

Bedreigingen

Er bleken veel vraagtekens of "de weggebruiker" zit te wachten op de vergelijkende informatie, en er bleek ook nauwelijks informatie over bekend te zijn. Er werd geopperd dat voor iemand die tankt op het HWN de prijs niet (alleen) doorslaggevend is, ofwel omdat de brandstofkosten door een andere partij worden gedragen (lease-maatschappij, werkgever) ofwel omdat andere argumenten (gemak, snelheid, service, bijna lege tank, merkentrouw) belangrijker gevonden worden.

De doelgroep voor de prijsvergelijkende prijspalen van scenario 3 en 4 is de groep die over een wat grotere afstand over dezelfde rijksweg blijft rijden. Dit aandeel lange-afstandrijders werd ingeschat als laag.

Economie

Kansen

De informatie zorgt voor prijstransparantie. Als kans werd genoemd dat de vrije marktwerking gestimuleerd wordt door de prijsvergelijking. De verwachting is dat de prijzen zullen dalen.

Als kans van met name scenario 5 werd nog een alternatief genoemd. In plaats van de prijspaal langs de hoofdrijbaan zou een informatiebord op het terrein van het tankstation zelf geplaatst kunnen worden, met daarop bredere regionale toeristische informatie.

Bedreigingen

Een bedreiging is dat er meer reclame-uitingen langs de hoofdrijbaan kunnen komen.

De kosten van het systeem zijn te beschouwen als een bedreiging/-nadeel. Ook is er nog onduidelijkheid over wie die kosten draagt en wie verantwoordelijk is voor de informatie, beheer en onderhoud.

Verkeerskunde

Bedreigingen

Een nadeel van met name scenario 5 is dat er waarschijnlijk extra kilometers gereden gaan worden op het OWN. Dit is niet alleen slecht voor de veiligheid (zoals daar al genoemd), maar ook (door de extra emissies en geluid) voor de leefbaarheid en de belasting van de weg. Ook bij de andere scenario's is er een risico dat er extra kilometers gereden gaan worden naar het volgende station.

Nog een bedreiging is dat er een extra systeem langs de wegkant komt, met een kans op falen en daardoor benodigd onderhoud met bijkomende gevaren.

4.2.3. Overige opmerkingen

Naast de opmerkingen die bij de bespreking van de scenario's al genoemd zijn, werden nog een aantal algemene reacties gegeven, die moeilijker onder de vier effecten zijn te rangschikken.

- In Frankrijk is de situatie en het weggebruik anders: de afgelegde afstanden op de wegen met vergelijkende prijspalen zijn (veel) groter dan in Nederland, en daarmee ook de kans dat men een verderop gelegen station daadwerkelijk tegenkomt.
- Ook werd ingeschat dat de afstand tussen tankstations in Nederland (veel) kleiner is dan in Frankrijk. Dit blijkt ook uit de cijfers: in hoofdstuk 2 is genoemd dat in Nederland 1 tankstation per 24 kilometer is, in Frankrijk (zie paragraaf 3.1) is dit 1 tankstation per 60 kilometer.
- Het Nederlandse wegennet is meer vertakt dan het Franse, zodat de weergave van de locatie van de tankstations in Nederland gecompliceerder zal zijn.

-
- Als alternatief voor scenario 5 werd ook nog genoemd om borden onderaan de afrit te plaatsen met een verwijzing naar het dichtstbijzijnde tankstation. Hiermee zouden de weggebruikers wel geïnformeerd worden, maar er zou geen aanzuigende werking van uit gaan.

4.3 Schatting van de kosten van benzineprijspalen

Zoals in 3.1.3. gemeld, is er nog geen informatie over de kosten van het Franse systeem bekend. Met de huidige stand van de techniek is te verwachten dat een nieuw systeem met prijsvergelijkende benzineprijspalen anders opgezet zal worden, en dus ook andere kosten zal hebben. Een schatting komt uit op een bedrag van 180 à 250.000 euro per prijspaal voor aanschaf en plaatsing, afhankelijk van o.a. ondergrond, formaat, functionaliteit en uitvoering van het bord. Als vóór ieder van de 256 (zie hoofdstuk 2) tankstations langs rijkswegen één prijsvergelijkende benzineprijspaal geplaatst zou worden, komt dit dus neer op een bedrag in de orde van grootte van 50 à 60 miljoen euro. In dit bedrag is geen beheer en onderhoud, ontwerp, verkeersmaatregelen e.d. opgenomen.

5. Conclusies en advies

5.1 Conclusies betreffende deel 1 van de motie

“Geef een advies over de vormgeving en mogelijke plaats van benzineprijspaal op het tankstation zodat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de RWS taak als publieksgerichte dienstverlener terwijl tegelijkertijd zo min mogelijk schade voor de verkeersveiligheid optreedt.”

In paragraaf 4.3 zijn verschillende scenario's besproken. Op basis van expert judgement lijkt scenario 1, met een goed geplaatste prijspaal op het tankstation zelf vooral voordelen op te leveren.

Als belangrijke randvoorwaarden voor plaatsing zijn expliciet genoemd:

- Niet leesbaar vanaf de hoofdrijbaan;
- De paal moet zodanig geplaatst zijn dat de snelheid van de auto bij het lezen al voldoende gezakt is;
- De paal moet zó geplaatst worden dat er nog tijd is om te beslissen om wel of niet te gaan tanken, vóór het verkeer zich op het tankstation daadwerkelijk splitst. Dit om onduidelijk (onveilig) rijgedrag aldaar te voorkomen.

5.2 Conclusies betreffende deel 2 van de motie

“Verricht een onderzoek naar de effecten van deze vergelijkende brandstofprijspalen in het buitenland, en geef aan welke effecten er te verwachten zijn in de Nederlandse situatie. De vraag is om de verkeerskundig, economische en veiligheidseffecten in kaart te brengen evenals de effecten voor de weggebruiker.”

De prijsvergelijkende prijspalen zijn in slechts één land (Frankrijk) aangetroffen. Er is in Frankrijk wel een onderzoek uitgevoerd naar de waardering van de informatievoorziening op de tolwegen. Deze is over het algemeen wel positief, maar gaat niet specifiek over benzineprijspalen. In Engeland is recent een onderzoek gedaan naar een fundamentele herziening van de “Roadside Facilities”. Hierbij wordt wel overwogen om prijsvergelijkende prijspalen toe te gaan staan, maar de contactpersoon bij de “Highway Agency” verwacht dat dit niet gaat gebeuren, met name vanwege de veiligheid van de weggebruikers.

De te verwachten effecten van prijspalen langs de snelweg in Nederland zijn middels expert judgement als volgt ingeschat. Als de vergelijkende prijspalen langs de hoofdrijbaan van de snelweg geplaatst worden (scenario 2 t/m 5 in paragraaf 4.3) wordt verwacht dat dit nadelige gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid, vooral door afleiding van de rijtaak en het daardoor onduidelijker rijgedrag, en ook door de verhoogde ongevalsrisico's. Ook verkeerskundig worden vooral nadelen verwacht, vooral door extra afgelegde autokilometers.

Het is grotendeels onbekend wat de motieven voor het huidige tankgedrag voor de weggebruiker zijn, en daarmee ook wat de te verwachten effecten zullen zijn. Mogelijk is de prijs als argument voor de automobilist op het Hoofdwegennet minder belangrijk dan bijvoorbeeld gemak, snelheid of merkentrouw. De prijspalen verhogen wel de prijstransparantie maar het is onzeker of het gedrag van de weggebruiker hierdoor anders wordt.

Als randvoorwaarden bij een eventuele plaatsing van een (prijvergelijkende) prijspaal langs de hoofdrijbaan zijn genoemd:

- Geen onnodige reclame-uitingen;
- Een standaard volgorde van de informatie;
- Geen bewegende of lichtgevende toevoeging;
- Kies voor informatie en eenvoud;
- Geen plaatsing bij ingewikkelde verkeerssituaties;
- Ruim vóór een benzinestation, zodat de automobilist tijdig kan besluiten om al dan niet te gaan tanken;
- Het bord dient buiten de obstakelvrije zone te worden geplaatst. Indien dit niet mogelijk is, dient een botsvriendelijke constructie te worden toegepast;
- Voor nadere uitwerking van de plaatsing kan de AVV-uitgave "Wegbeeld, Probleemherkenning en -analyse" gevolgd worden, met gebruikmaking van de stappenplannen.

5.3 Adviezen

Advies 1:

Geadviseerd wordt om bij het plaatsen van een prijspaal op een tankstation rekening te houden met de voorwaarden voor de plaatsing die in paragraaf 5.1 genoemd zijn. Dit om de veiligheid op het tankstation en de hoofdrijbaan zo min mogelijk in gevaar te brengen.

Advies 2:

Het wordt afgeraden om prijspalen langs de hoofdrijbaan van de snelweg te plaatsen. Hierbij geldt: hoe meer of complexer de informatie die men op het bord wil plaatsen, des te sterker wordt dit afgeraden. Een prijspaal langs de hoofdrijbaan met prijzen van slechts één tankstation wordt beschouwd als nog enigszins acceptabel. Hierbij dient wel het volgende aangetekend te worden. De nadelige effecten op verkeersveiligheid en verkeerskunde worden zwaarder ingeschat dan de mogelijk positieve economische effecten en de effecten op de gebruiker. Over de wensen en het tankgedrag van de weggebruikers is niet veel bekend, en daarmee samenhangend zijn ook de te verwachten economische effecten moeilijk in te schatten.

Indien toch gewenst wordt om prijvergelijkende prijspalen langs de hoofdrijbaan te plaatsen, is het aanvullende advies om daarbij de volgende alternatieven nader te beschouwen.

5.4 Alternatieven

Naast de vergelijkende prijspalen zijn er andere middelen om prijsinformatie te verschaffen.

Prijsvergelijkende websites

De inschatting is dat de prijsvergelijkende websites een grote rol kunnen gaan spelen. Volgens Athlon Car Lease wordt de prijsvergelijkende service op hun website zo'n 35.000 keer per maand geraadpleegd. Het voordeel van het gebruik van de websites voor brandstofprijzvergelijking is dat de veiligheid op de weg hierdoor niet verslechtert. Tevens biedt het als voordeel dat als de informatie vooraf aan de rit kan worden opgezocht en dan de meest directe route kan worden gekozen.

Navigatiesystemen

Ook werd de verwachting uitgesproken dat navigatiesystemen de brandstofprijzen op zullen gaan nemen, zeker als er concrete vraag naar komt. Er zijn hierover geen concrete plannen bekend. Een medewerker van Athlon Car Lease meldde desgevraagd dat hier binnen Athlon Car Lease wel over gedacht wordt, ook in een wat ruimer kader van bewustwording van de autobestuurder.

