

## **Gebruikersonderzoek Kilometerprijs**

Focusgroepen over privacy en tarieven ten  
behoefte van het ministerie van Verkeer en  
Waterstaat (projectteam Anders Betalen voor  
Mobiliteit)

Uitgevoerd door: Intomart GfK bv

Uw contact: Tom van Dijk / Marjolein Nijhof

Tel.: +31 (0)35-6258411 / Fax: +31 (0)35-6246532

E-mail: [tom.vandijk@intomartgfk.nl](mailto:tom.vandijk@intomartgfk.nl) / [marjolein.nijhof@intomartgfk.nl](mailto:marjolein.nijhof@intomartgfk.nl)

Projectnummer: 18536

Datum: 01-04-2008

**© Auteursrecht voorbehouden**

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale verwerking of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de hiervoor genoemde instanties.

## INHOUD

	<b>Pagina</b>
<b>Management samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1. Inleiding</b>	<b>10</b>
1.1 Achtergrond en doel	10
1.2 Onderzoeksmatige context	10
1.2.1 Onderzoeksmethode	10
1.2.2 Werving en selectie deelnemers	11
1.2.3 Werkwijze en inhoud	11
1.3 Leeswijzer	12
<b>Hoofdstuk 2. Samenvattende bevindingen</b>	<b>13</b>
2.1 Automobilititeit in Nederland: beleving heden en verwachtingen toekomst	13
2.2 Spontane bekendheid met kilometerprijs en de principes erachter	14
2.3 Draagvlak voor kilometerprijs	15
2.3.1 Initiële attitude ten aanzien van kilometerprijs en de principes erachter	15
2.3.2 Privacyrisico's en kilometerprijs	15
2.3.3 Vertrouwen in praktische uitvoerbaarheid systeem	16
2.3.4 Houding ten aanzien van de principes achter de kilometerprijs	16
2.3.5 Vertrouwen in effect kilometerprijs op gedragsverandering automobilisten	17
2.3.6 Vertrouwen in effect kilometerprijs op files, milieu, verkeersveiligheid	18
2.3.7 Uiteindelijke attitude ten aanzien van kilometerprijs	20
2.4 Tarifiering kilometerprijs	20
2.4.1 Algehele prijsperceptie kilometerprijs	20
2.4.2 Houding ten aanzien van variatie in tarieven	21
2.4.3 Frequentie van tariefsaanpassing	23
2.4.4 Informatievoorziening over tarieven	23
2.5 Betaling / facturatie	23
2.5.1 Privacy en facturatie	23
2.5.2 Voorkeur facturatiemodellen	24

2.5.3	Frequentie facturatie	26
2.5.4	Verstrekking verplaatsingsgegevens aan derden	26
2.6	Werking (technisch) systeem	27
2.6.1	Kosten voertuigapparaat	27
2.6.2	Defecten aan voertuigapparaat	27
2.6.3	Overige aspecten voertuigapparaat	28
<b>Hoofdstuk 3.</b>	<b>Overall conclusies en aanbevelingen</b>	<b>29</b>
3.1	Conclusies	29
3.2	Aanbevelingen	32

**BIJLAGEN:**

- 1. Gesprek leidraad**
- 2. Voorgelegd toonmateriaal focusgroepen**
- 3. Respondentenoverzicht**

## Management samenvatting

### Achtergrond

Het kabinet heeft op 30 november 2007 besloten tot invoering van een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen. Dit wordt gefaseerd uitgerold. Vanaf 2012 krijgen de eerste automobilisten te maken met een kilometerprijs. De weggebruiker betaalt dan niet langer vaste autobelastingen maar gaat betalen per kilometer. Op drukke tijden en locaties geldt er een hoger tarief. Om dit mogelijk te maken is er een registratiesysteem nodig dat het aantal gereden kilometers registreert en waar en wanneer deze kilometers zijn gereden.

### Onderzoeksopzet in vogelvlucht

#### *Onderzoeksdoel en centrale vragen*

Voor verdere ontwikkeling van beleid en beleidscommunicatie heeft Verkeer en Waterstaat behoefte aan inzicht in de opinies en attitudes van automobilisten ten aanzien van:

- de hoofdlijnen en achterliggende basisprincipes van kilometerprijs;
- het thema privacy en betalen/facturatie;
- de opbouw en mate van complexiteit van de tarifiering;
- en aspecten ten aanzien van het voertuigapparaat.

Hiertoe heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat Intomart GfK opdracht gegeven om een gebruikersonderzoek te houden met automobilisten.

#### *Onderzoeksmethode*

Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden en de doelstelling te realiseren, is gekozen voor een kwalitatief onderzoek met weggebruikers (automobilisten) bestaande uit vier focusgroepen van anderhalf per focusgroep, elk bestaande uit 9 deelnemers per groep (in totaal hebben 36 aan het onderzoek deelgenomen).

De respondenten zijn zorgvuldig geworven door onze eigen afdeling Werving en Selectie en onderverdeeld in de volgende groepen:

- Focusgroep 1: automobilisten die vrijwel nooit in de spits rijden of maximaal twee keer per week in de spits rijden en woonachtig zijn in de Randstad, regio Den Haag.
- Focusgroep 2: automobilisten die minimaal 3 dagen per week in de spits rijden en woonachtig zijn in de Randstad, regio Den Haag.
- Focusgroep 3: automobilisten die tussen 5.000 en 15.000 km afleggen en woonachtig zijn buiten de Randstad, regio Zwolle.
- Focusgroep 4: automobilisten die jaarlijks meer dan 15.000 km afleggen en woonachtig zijn buiten de Randstad, regio Zwolle.

Binnen de groepen is gezorgd voor een spreiding naar leeftijd, geslacht en opleiding. Tevens is ervoor gezorgd dat de deelnemers niet beroepshalve met het onderzoeksthema te maken hebben.

## Hoofdconclusies

### ***Huidige situatie op de weg en toekomstbeeld***

- Nederlanders hebben zowel met de huidige situatie als de verwachte toekomstige situatie op het gebied van mobiliteit vooral negatieve associaties, die vooral te maken hebben met drukte op de weg. Er is een breed gedeeld besef van nut en noodzaak om te komen tot structurele oplossingen van deze problematiek.

### ***Spontane bekendheid met kilometerprijs***

- De bekendheid met overheidsmaatregelen om de automobilitieitproblematiek aan te pakken is beperkt. Men heeft op voorhand weinig vertrouwen in de regering voor het aandragen van een adequate oplossing; het beeld leeft dat er al tien jaar vooral wordt gepraat zonder dat er feitelijk iets gebeurt. In verband hiermee worden spontaan 'rekeningrijden', 'spitsheffing' en 'kilometerprijs' genoemd. Filebestrijding ziet men als hoofddoel hiervan.
- Globale kennis over wat deze plannen behelzen (zoals de principes 'de gebruiker betaalt' en 'op drukke tijden moet meer worden betaald') is redelijk aanwezig. Echter specifieke kennis over praktische uitvoeringsaspecten en de status quo is slechts beperkt aanwezig. Zo zijn weggebruikers onbekend met het feit dat tot invoering van de kilometerprijs is besloten.

### ***Draagvlak voor kilometerprijs***

- Er zit, in tegenstelling tot de afgelopen jaren, veel beweging zit in de opinie en attitude van automobilisten ten aanzien van kilometerprijs. Bij alle groepsdiscussies was het gros van de deelnemers aan het begin (apert) tegen de kilometerprijs, terwijl aan het eind minimaal de helft tot de meerderheid zich voorstander van de maatregelen verklaarde.
- Aspecten die een belangrijke rol spelen bij de attitude voor kilometerprijs zijn:
  - *Gepercipieerde privacyrisico's*: de kilometerprijs wordt geassocieerd met privacyrisico's.
  - *Vertrouwen in de praktische uitvoerbaarheid van het systeem*. Sommige weggebruikers zijn sceptisch over kilometerprijs omdat zij geen vertrouwen hebben in de praktische uitvoerbaarheid van het systeem en/of de vermeende uitvoeringsorganisatie (de Belastingdienst) en geen succesvol vertrouwenwekkend voorbeeld kennen.
  - *Attitude ten aanzien van de achterliggende principes kilometerprijs*. Voor het principe 'de gebruiker betaalt' is veel steun: dit vindt men eerlijker dan de huidige situatie. Voor het principe 'op drukke tijden betaal je meer' is steun, mits automobilisten dan ook in staat worden gesteld om daadwerkelijk andere keuzes te maken met betrekking tot rijtijden (met name door flexibilisering arbeidstijden) en vervoersmiddel (door de beschikking van betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer dat dan echt een reëel alternatief is). Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, vinden de meeste mensen dit principe niet echt redelijk omdat mensen lang niet altijd de keuze hebben in waar en wanneer ze werken. Voor het principe 'de vervuiler betaalt' is relatief de minste steun wanneer dit doorvertaald naar verschillende tarieven op grond van de zuinigheid van de auto. Men vindt het namelijk niet fair dat dit mensen treft die in een oude, onzuinige auto rijden omdat zij een nieuwere, schonere auto niet kunnen betalen.

- *Attitude ten aanzien effect kilometerprijs op gedragsverandering automobilisten.* Er bestaan in eerste instantie twijfels of de maatregelen wel een substantieel effect zullen hebben op het gedrag van automobilisten. Enerzijds omdat mensen zich moeilijk kunnen voorstellen wie de groep is die nu onnodig in de spits rijdt, anderzijds omdat zij denken dat er een grote groep automobilisten is die zijn gedrag niet kan of wil aanpassen. Als wordt voldaan aan de voorwaarden om werktijden te flexibiliseren en het openbaar vervoer te verbeteren (dus als mensen een keuzemogelijkheid hebben) gelooft men wel dat een bepaalde groep zijn gedrag zal aanpassen.
- *Attitude ten aanzien van effect kilometerprijs op files, milieu en verkeersveiligheid.* Automobilisten vinden de voorgelegde effecten op deze terreinen niet echt geloofwaardig en (te) ambitieus, waarbij het argument dat experts dat hebben onderzocht niet bijdraagt aan de geloofwaardigheid. Zij willen eerst bewijsvoering zien, eerst zien dan geloven. Dat is belangrijk want als deze effecten daadwerkelijk worden bereikt, zou dat vermoedelijk positief kunnen bijdragen aan het draagvlak voor de maatregelen.

### **Tarifering kilometerprijs**

- Mensen hebben weinig zicht op wat ze nu precies kwijt zijn en wat ze in de nieuwe situatie, in geval van kilometerprijs, kwijt zijn. Overwegend de meerderheid verwacht in de nieuwe situatie duurder uit te zijn.
- Qua tarifieringsopties ziet het gros van de ondervraagden nut en noodzaak in van een uitsplitsing naar basis- en spitstarief, waarbij een verdere uitsplitsing naar regio's aanvaardbaar is. Echter automobilisten zien geen heil in een verdere uitsplitsing binnen het spitstarief naar een schoudertarief omdat dit te complex wordt, zij het nut er niet van inzien of zelfs ongewenste effecten verwachten. Over een uitsplitsing van het basistarief naar milieuvriendelijkheid van de auto variëren de meningen; een aanzienlijk deel vindt het niet fair dat mensen die een zuinigere auto niet kunnen betalen zo worden gestraft.
- Qua frequentie van de tariefsaanpassing gaat de voorkeur uit naar een jaarlijkse herziening.
- De meerderheid geeft er de voorkeur aan om realtime via het voertuigapparaat de actuele tarieven te kunnen zien (dus niet via wegborden). Hiernaast is er behoefte aan informatie voorafgaand aan het maken van een rit.

### **Betaling / facturatie**

- Bij de betaling / facturatie leeft het dilemma controlemogelijkheden versus privacy sterk. Hierbij spelen de volgende aspecten een rol: de angst dat deze registratie van deze gegevens problemen opleveren in de relationele sfeer, de vrees dat wegens inadequate bescherming van de gegevens door de overheid deze in verkeerde handen kunnen vallen (criminelen, werkgevers, verzekeraars) en een gevoel van aantasting van de persoonlijke vrijheid door deze verregerende vorm van overheidscontrole zoals men dat ervaart.
- De verplaatsingsgegevens mogen volgens weggebruikers dan ook absoluut niet aan commerciële derden mogen worden verstrekt en slechts onder strikte voorwaarden aan niet-commerciële derden.

- Qua facturatie gaat de voorkeur uit naar maandelijkse facturatie, waarbij deelnemers qua facturatiemodus kunnen kiezen uit een door hen zelf gesuggereerd model: model 4 (men ontvangt de gegevens van model 2 op de factuur en kan men de nadere specificatie zelf op een persoonlijke internetpagina opzoeken) of model 5 (zoals model 4, echter de specificatie is alleen in het voertuigapparaat bekend en kan men ophalen en uitlezen op de pc).

### **Voertuigapparaat**

- Er is veel weerstand tegen de mogelijkheid om gebruikers zelf te laten betalen voor het kastje. In ieder geval moet het kastje mobiel zijn, zodat het een eenmalige uitgave vergt.
- In geval van een defect apparaat, wensen gebruikers niet op te draaien voor de kosten of de gevolgen: zelf een kilometerregistratie bijhouden is voor hen niet in kwestie, zij willen geen kosten betalen voor de periode waarin het kastje defect is en zij willen dat het kastje gratis en zonder veel moeite gemaakt kan worden bij een servicepunt. De overheid mag gebruikers in geval van een defect paraat wel verplichten om dit binnen een redelijke termijn, van bijvoorbeeld een week, te laten repareren.
- Mensen maken zich zorgen om de fraudegevoeligheid van het apparaat.

### **Aanbevelingen**

- Kies, om zo goed mogelijk aan te sluiten op de wijze waarop de beweging in opinies en attitudes ontstaat, als insteek bij de beleidscommunicatie voor een vorm van dialogische communicatie waarbij telkens bij de beleidsvoordelen ook de mogelijke twijfels, zorgen, angsten en tegenargumenten van de beleidsdoelgroepen aan bod komen.
- Focus in de hoofdboodschap van de beleidscommunicatie op daadkracht: geen woorden meer maar daden zijn nodig om Nederland in de toekomst mobiel te houden.
- Draag in de beleidscommunicatie zorg voor een adequate bewijsvoering van de beleidseffecten, zo mogelijk met succesvolle praktijkcases uit het buitenland.
- Biedt burgers op eenvoudige wijze de mogelijkheid om de financiële gevolgen verbonden aan de kilometerprijs voor hen zelf in te schatten, bijvoorbeeld via een online rekentool.
- Splits het spitstarief verder uit naar regio, maar zie zo mogelijk af van uitsplitsing naar een schouderpitstarief.
- Tref, om de aanvaardbaarheid van het 'milieutarief' te vergroten, zo mogelijk verzachtende maatregelen voor de groep mensen die in een onzuinige auto rijdt omdat zij zich geen andere auto kunnen permitteren. Besteed in ieder geval in de beleidscommunicatie aandacht aan hoe hiermee wordt omgegaan.
- Draag in de beleidspresentatie en communicatie waar mogelijk bij aan de perceptie dat 'de overheid' geen mogelijkheid onbenut laat om handelingsalternatieven te creëren voor weggebruikers om hen zo (enige) keuzevrijheid te bieden wat betreft rijtijden en vervoersmiddel. Bijvoorbeeld door te laten zien dat de overheid inzet op flexibilisering van de arbeidstijden en verbetering van het openbaar vervoer. In ieder geval is het in de communicatie van belang om de boodschap over te brengen dat er 'iets' wordt gedaan om alternatieven te creëren, los van de vraag hoe effectief deze precies zullen zijn.



- Faciliteer weggebruikers bij het maken van een zorgvuldige afweging voor het te kiezen vervoersmiddel voorafgaand aan een reis, bijvoorbeeld via het aanbieden van een reisadvieswebsite, die inzichtelijk maakt welke kosten en reistijden diverse vervoermiddelen met zich mee brengen en mensen desgewenst van een persoonlijk advies worden voorzien. Een dergelijke website kan bijdragen aan het gevoel van keuzevrijheid.
- Biedt het facturatiemodel aan dat de meeste controlemogelijkheden geeft voor gebruikers zelf en tegelijkertijd de minste privacyrisico's voor hen met zich meebrengt. Namelijk: een facturatiemodel waarbij op de factuur alleen de gegevens uit model 2 staan vermeld en weggebruikers voor verder inzicht in de kostenopbouw kunnen kiezen uit twee opties om de gegevens van model 3 in te zien: via een persoonlijke webpagina of door deze gegevens zelf op te halen uit het voertuigapparaat en uit te lezen op de computer.
- Garandeer weggebruikers dat verplaatsingsgegevens onder geen beding aan commerciële derden worden verstrekt en besteed aandacht aan maatregelen ter preventie van fraude.
- Verdeel zo mogelijk de aanschafkosten van het voertuigapparaat evenredig over weggebruiker en overheid (handhaver), zorg voor laagdrempelige servicepunten waar defecte apparaten kunnen worden gerepareerd en verbindt een wettelijke termijn aan reparatie in plaats van weggebruikers te vragen in de tussenliggende periode zelf een kilometerregistratie bij te houden.

## **1. Inleiding**

### **1.1 Achtergrond en doel**

Het kabinet heeft op 30 november 2007 besloten tot invoering van een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen. Dit wordt gefaseerd uitgerold. Vanaf 2012 krijgen de eerste automobilisten te maken met een kilometerprijs. De weggebruiker betaalt dan niet langer vaste autobelastingen maar gaat betalen per kilometer. Op drukke tijden en locaties geldt er een hoger tarief. Om dit mogelijk te maken is er een registratiesysteem nodig dat het aantal gereden kilometers registreert en waar en wanneer deze kilometers zijn gereden. Dat kan bijvoorbeeld met een "kastje" in de auto (de on-board unit), gekoppeld aan registratie via een GPS satellietstelsel. Bepaalde gegevens worden vervolgens doorgestuurd naar een rekencentrum, van waaruit er een factuur gestuurd wordt aan de weggebruiker. Verkeer en Waterstaat heeft, vanuit privacy-optiek, verschillende modellen uitgewerkt waarin de 'verplaatsingsgegevens' op verschillende plekken worden verwerkt (decentraal in het "kastje" of centraal in een landelijke database). Keuze van het model heeft consequenties voor de wijze waarop de privacy is geborgd, maar bijvoorbeeld ook hoe de factuur er uit komt te zien (mate van detail) en eventueel ook de onderbouwing van facturen bij bezwaar en beroep.

Voor verdere ontwikkeling van beleid en beleidscommunicatie heeft Verkeer en Waterstaat behoefte aan inzicht in de opinies en attitudes van automobilisten ten aanzien van de hoofdlijnen en achterliggende basisprincipes van kilometerprijs, ten aanzien van het thema privacy en betalen/facturatie, opbouw en mate van complexiteit van de tarifiering en aspecten ten aanzien van het voertuigapparaat. Hiertoe heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat Intomart GfK opdracht gegeven om een gebruikersonderzoek te houden met automobilisten.

### **1.2 Onderzoeksmatige context**

#### **1.2.1 Onderzoeksmethode**

Als onderzoeksmethode is gekozen om kwalitatief onderzoek te houden. Kwalitatief onderzoek is bij uitstek geschikt om in de diepte meer te weten te komen over gedachten, opvattingen, achterliggende motivaties, frames en beleving van burgers ten aanzien van het betreffende issue, situatie of thema en de hiermee verbonden communicatieve aspecten. Bovendien kunnen we met behulp van kwalitatief onderzoek Als specifieke kwalitatieve methode is gekozen voor focusgroepen, omdat focusgroepen als methode lenig genoeg zijn om langs de klippen van heden en verleden heen te swingen wat van groot belang is bij dit onderzoeksthema waar immers al veel over te doen is geweest en mensen allesbehalve blanco in staan. Bovendien bieden focusgroepen het synergetische voordeel van de interactie waarbij groepsleden elkaar onderling corrigeren en stimuleren, wat de mogelijkheid biedt om op adequate en efficiënte wijze zowel in de diepte als de breedte te inventariseren wat er bij de beleidsdoelgroep leeft ten

aanzien van het thema. Dit levert doorgaans verrassende inzichten en ideeën op als input voor de beleidsontwikkeling en beleidspresentatie.

### **1.2.2 Werving en selectie deelnemers**

Voor het onderzoek zijn in totaal 36 automobilisten geselecteerd om deel te nemen aan het onderzoek (8-9 deelnemers per groep); alle 36 geselecteerde automobilisten hebben daadwerkelijk deelgenomen.

De respondenten zijn zorgvuldig geworven door de eigen afdeling Werving en Selectie van Intomart GfK en onderverdeeld in de volgende groepen:

- Focusgroep 1: automobilisten die vrijwel nooit in de spits rijden of maximaal twee keer per week in de spits rijden en woonachtig zijn in de Randstad, regio Den Haag.
- Focusgroep 2: automobilisten die minimaal 3 dagen per week in de spits rijden en woonachtig zijn in de Randstad, regio Den Haag.
- Focusgroep 3: automobilisten die tussen 5.000 en 15.000 km afleggen en woonachtig zijn buiten de Randstad, regio Zwolle.
- Focusgroep 4: automobilisten die jaarlijks meer dan 15.000 km afleggen en woonachtig zijn buiten de Randstad, regio Zwolle.

Binnen deze groepen is gezorgd voor een spreiding naar leeftijd, geslacht en opleiding. Tevens is ervoor gezorgd dat de deelnemers niet beroepshalve met het onderzoeksthema te maken hebben. Een geanonimiseerd overzicht van de respondenten en hun demografische kenmerken treft u in de bijlagen aan.

De focusgroepen duurden anderhalf uur per groep. De eerste twee focusgroepen vonden op dinsdag 4 maart 2008 bij het Mercure Hotel in Den Haag plaats van 16.00 – 17.30 uur en van 19.00 – 20.30 uur. De derde en vierde focusgroep vonden op dinsdag 11 maart 2008 bij het Mercure Hotel in Zwolle op dezelfde tijden.

### **1.2.3 Werkwijze en inhoud**

Voor de interviews is een semi-gestructureerde gespreksleidraad ontwikkeld en toonmateriaal.

In vogelvlucht is de hierbij de volgende opzet gehanteerd:

- korte inleiding over de werkwijze van het groepsgesprek;
- huidige ervaringen en belevingen ten aanzien van mobiliteit in Nederland en verwachtingen over de toekomst;
- huidige spontane kennis over overheidsmaatregelen ten aanzien van mobiliteitsproblematiek;
- initiële opinie en houding ten aanzien van kabinetsbesluit over kilometerprijs (hiertoe kregen deelnemers informatie op A4's uitgereikt);
- opinies en houding ten aanzien van tarifieringsopties;
- opinies en houding ten aanzien van betaling. Hierbij is drie optionele facturatiemodellen modellen voorgelegd en is ingegaan op het dilemma controlemogelijkheden versus privacy;

- opinies ten aanzien van het voertuigapparaat;
- geloofwaardigheid beleidseffecten;
- uiteindelijke opinie en attitude ten aanzien van de kilometerprijs.

### 1.3 Leeswijzer

In deze rapportage treft u de belangrijkste bevindingen uit het kwalitatieve onderzoek aan.

- In **hoofdstuk 2** geven we per hoofdthema ten aanzien van de kilometerprijs een samenvattend overzicht van de belangrijkste bevindingen, waar relevant geïllustreerd met passende citaten van respondenten.
- In **hoofdstuk 3** vatten we de belangrijkste conclusies samen en formuleren we op basis hiervan aanbevelingen voor beleid en beleidspresentatie rondom de kilometerprijs.

In de bijlagen treft u het volgende aan:

- Bijlage 1: gespreksleidraad focusgroepen
- Bijlage 2: geanonimiseerde respondentenlijst

Tot slot willen we aangeven dat kwalitatief onderzoek indicatief van aard is. De resultaten geven inzicht in de opvattingen, redeneringen en gevoelens van de respondenten.

## 2. Samenvattende bevindingen

In dit hoofdstuk geven we per hoofdthema ten aanzien van de kilometerprijs (toekomstbeeld, tarieven, privacy, werking apparaat) een samenvattend overzicht van de belangrijkste bevindingen, verrijkt met illustratieve citaten van respondenten. Citaten zijn cursief en tussen aanhalingstekens weergegeven als illustratie van de hoofdlijnen die in dit rapport beschreven worden.

Bij bepaalde thema's is respondenten gevraagd om rapportcijfers te geven. Hierbij geven we telkens per groep de gemiddelde rapportcijfers weer. Overigens is het bij deze rapportcijfers belangrijk om in het achterhoofd te houden dat het hier gaat om kwalitatief onderzoek en dat de rapportcijfers zijn verkregen zijn op basis van de waarderingen van circa 32 respondenten<sup>1</sup>.

### 2.1 Automobilititeit in Nederland: beleving heden en verwachtingen toekomst

Automobilisten hebben voornamelijk negatieve associaties ten aanzien van de huidige situatie op het gebied van automobilititeit. Problemen die zij hierbij noemen: drukte op de weg, hoge kosten van het autorijden, milieuvervuiling, parkeerproblemen, agressie in het verkeer en het gebrek aan een goed vervoersalternatief (men vindt het huidige openbaar vervoer te duur en onvoldoende toegankelijk). Aan de andere kant geven sommige mensen aan dat automobilititeit an sich, los van deze issues, "makkelijk" en "geweldig" is. *"Autorijden geeft me een gevoel van vrijheid"*.

Als we op de huidige voet verder gaan, zijn automobilisten unaniem somber gestemd over de toekomst van automobilititeit in Nederland. De afgelopen tien jaar is de situatie op de weg erger geworden in de beleving van automobilisten en als het zo doorgaat is hun (schrik)beeld dat er over 10 jaar een permanente file ontstaat met af en toe een onderbreking, wat leidt tot 'nog meer' ergernis en het begrip mobiliteit welhaast laat verworden tot immobiliteit.

*"Het staat dan helemaal vast."*

*"Dan betekent automobilititeit alleen maar auto maar is er geen mobiliteit meer."*

*"Je kunt dan al helemaal geen afspraken meer maken."*

Er is in ieder geval een breed gedeeld besef dat filebestrijding noodzakelijk is en dat 'er iets moet gebeuren.' Kortom, een sense of urgency is sterk aanwezig.

---

<sup>1</sup> Het aantal respondenten dat beoordelingsformulieren heeft ingevuld is niet gelijk aan het totale aantal respondenten omdat bij elke groep 1 à 2 respondenten of geen formulier hebben ingevuld of een formulier onvolledig hebben ingevuld.

## 2.2 Spontane bekendheid met kilometerprijs en de principes erachter

Gevraagd naar wat de overheid doet om deze automobieliteitsproblematiek aan te pakken, reageren weggebruikers in eerste instantie sceptisch.

*"Ze praten."* *"Ze zien de auto als melkkoe."* *"Ze maken het alleen maar duurder."*

Na deze eerste reacties noemen respondenten concretere voorbeelden van overheidsmaatregelen, zoals de verbreding van wegen, het bijmaken van extra spitsstroken, de verhoging van parkeertarieven en het toegangsverbod voor oude auto's om het centrum van Amsterdam in te rijden. In alle groepen komen dan ook spontaan de vermeende plannen van het kabinet om "rekeningrijden", "spitsheffing", "spitsbelasting" of "kilometerheffing" in te voeren naar voren, waarbij de term rekeningrijden overigens het meest is ingeburgerd.

De meeste deelnemers hebben weinig kennis over de status quo van deze plannen. Zij denken weliswaar dat het kabinet het wil invoeren, maar weten nog niet dat er al daadwerkelijk een kabinetsbesluit over is genomen. Over het algemeen verwachten zij niet dat de er op korte termijn iets zal gebeuren.

*"Pfff, ze zijn er al tien jaar mee bezig."*

*"Geen enkele regering durft de knoop door te hakken, dit is al jaren een heet hangijzer."*

*"Dat is toch uitgesteld?"*

*"Ik weet alleen dat Eurlings en de Belastingdienst ermee bezig zijn."* *"Dus het is al besloten?? Ik dacht dat het een verhaaltje was, je hoort telkens verschillende dingen hierover."*

*"Er is elk kabinet weer een ander verhaal."*

*"Er komt wel iets maar wat en wanneer?"*

Wat de plannen behelzen, lijkt bij de meeste mensen in eerste instantie niet heel concreet duidelijk te zijn, maar gaandeweg blijkt er toch wel redelijke kennis aanwezig over de hoofdlijnen van de plannen. Filebestrijding ziet men als het hoofddoel van kilometerprijs. *"Ze willen mensen die werken meer door te kunnen laten rijden, door mensen die een dagje uit gaan niet in de spits te laten rijden of het OV te laten pakken."*

Om dit doel te bereiken noemen respondenten als maatregelen / achterliggende principes dat de gebruiker betaalt en dat er in de spits meer wordt betaald. *"Je betaalt naar waar, hoeveel en wanneer (spits) je rijdt."* Dat de kilometerprijs geldt voor alle automobilisten en op alle wegen, is lang niet bij iedereen op voorhand duidelijk. *"Op bepaalde wegen moet je meer betalen, dan raken boerenweggetjes toch vol?"* *"Volgens mij willen ze rekeningrijden nu alleen op drukke tijden op drukke wegen doen, vooral in de Randstad dus."*

Opvallend is dat het leveren van een bijdrage aan het verminderen van milieuproblematiek niet spontaan met kilometerprijs in verband wordt gebracht.

Wat betreft de uitvoering van plannen, denken de meeste deelnemers dat dit via camera's langs de weg zal plaatsvinden. Een enkeling weet dat dit via GPS zal gebeuren. *"In Frankrijk kunnen ze je via GPS volgen. Dat is nu ook in Duitsland al zo voor het vrachtverkeer."*

## 2.3 Draagvlak voor kilometerprijs

### 2.3.1 Initiële attitude ten aanzien van kilometerprijs en de principes erachter

Alvorens mensen concrete informatie te geven over het kabinetsbesluit over kilometerprijs, is hen eerst gevraagd of zij voor of tegen zouden stemmen voor invoering van de kilometerprijs op basis van de kennis die ze nu hebben (om zo inzicht te krijgen in hun uitgangshouding). De ruime meerderheid stemt dan tegen.

Vervolgens zijn twee A4's met de hoofdlijnen van het kabinetsbesluit en de planning uitgedeeld en is hen gevraagd naar hun reactie hierop.

#### *Kabinetsbesluit 30 november 2007*

Het Kabinet kiest voor:

- Een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen: betalen naar gebruik
- Basistarief naar milieu: een schone / zuinige auto betaalt minder dan een vuile / onzuinige auto
- Spitstarief op drukke tijden en plaatsen om de bereikbaarheid te verbeteren
- Afschaffen van de MRB (voor bezit) en (gedeeltelijk) afbouwen van BPM (bij aanschaf)
- Een inningsstelsel dat werkt op basis van de satelliettechniek

#### *Planning:*

- Starten met vrachtvervoer in 2011 met België, Frankrijk en Duitsland
- Starten met personenauto's in 2012
- In 2016 het stelsel volledig uitgerold
- Vanaf 2008 tests en mobiliteitsprojecten Doel: techniek testen en gedrags- en bereikbaarheidseffecten realiseren

Hoewel op zichzelf genomen de meeste mensen wel vinden dat er "toch iets moet gebeuren", heeft overwegend de meerderheid twijfels, plaatst kanttekeningen bij of is sceptisch ten aanzien van de kilometerprijs en/of de principes erachter. Deze hebben vooral te maken met gepercipieerde privacyrisico's, de praktische uitvoerbaarheid van het systeem, de 'eerlijkheid' van de principes achter het systeem voor verschillende groepen automobilisten, het vertrouwen in het effect op het gedrag van automobilisten en in andere beleidseffecten. In onderstaande subparagrafen gaan we hier verder op in.

### 2.3.2 Privacyrisico's en kilometerprijs

In de reactie op de kilometerprijs, worden privacyrisico's als een van de eerste zorgpunten naar voren gebracht. Een groot deel van de mensen geeft aan hier problemen mee te hebben. *"Je bent altijd in beeld voor die heffing."* *"Het is heel vreemd dat dan continu bekeken wordt waar je naartoe gaat, overal hangen dan camera's."* *"Waarom wil de overheid dit allemaal weten?"*

Degenen die privacy in algemene geen issue vinden, nuanceren deze zorgen van degenen die privacyrisico's voorzien bij de kilometerprijs door op te merken dat de overheid op dit moment ook al mensen kan volgen; zij ondergaan dit gelaten. *"Dat is nu toch met je geld en je mobieltje traceerbaar, straks ook met de auto."* *"Dat is nu toch ook al met die chipknip."*

### 2.3.3 Vertrouwen in praktische uitvoerbaarheid systeem

Ook zijn sommigen sceptisch over de effectiviteit omdat zij geen vertrouwen hebben in de werking/praktische uitvoerbaarheid van het systeem. Hierbij speelt mee dat, op één deelnemer na die aangeeft dat er iets dergelijks in Londen bestaat dat aardig werkt, er bij geen van de deelnemers een succesvol voorbeeld bekend is uit een ander land. *"Het is iets typisch Nederlands om iets moeilijks te verzinnen wat geen enkel ander land heeft."* *"Dit lijkt mij onwerkbaar."* *"Het is een hele rompslomp, het is te ingewikkeld."* *"Kan de Belastingdienst dit wel aan?"* *"Dit leidt tot chaos, doordat mensen moeilijke constructies gaan bedenken om dit gebeuren te omzeilen."* *"Het is positief, maar het wordt niets."*

### 2.3.4 Houding ten aanzien van de principes achter de kilometerprijs

De meeste steun is er voor het principe 'de gebruiker betaalt'. Vrijwel iedereen vindt dit principe, los van de vraag hoe dit dan vorm krijgt, redelijk en eerlijker dan de huidige situatie waarin iedereen ongeacht het aantal gereden kilometers evenveel betaalt (autobezit wordt naar rato belast, gebruik niet).

Weliswaar iets minder steun, maar nog altijd de steun van overwegend de meerderheid, is er voor het principe dat 'op drukke tijden moet meer worden betaald'. Mensen begrijpen dat dit nodig is om het rijden op andere tijden te stimuleren. Voornaamste kanttekening die bij dit principe wordt geplaatst is dit juist werkenden zou (met name in de Randstad) treffen en dat vindt men niet eerlijk aangezien je als werkende lang niet altijd de keuze hebt om dichterbij je werk te gaan wonen of op andere tijden te gaan werken. *"Je pakt hiermee wel de werkende mens."*

Voor het principe 'de vervuiler betaalt' bestaat op zich bij de meerderheid steun, maar doorvertaald naar variatie in tarieven naar zuinigheid van auto's, neemt deze steun wat af. Zo vindt een deel van de automobilisten het niet fair wanneer dit betekent dat eigenaren van niet-zuinige auto's een hogere kilometerprijs moeten betalen, vanwege de gedachte dat zuinige auto's veelal nieuwere, duurdere auto's zijn en dus niet voor iedereen te betalen zijn. Degene die in oude, goedkopere, maar ook minder zuinige auto's rijden omdat ze een nieuwere, zuinigere auto niet kunnen betalen, worden in hun ogen zo 'gestraft' en dat vinden ze niet fair. Niet iedereen kan het 'helpen' dat hij of zij in een goedkopere, minder zuinige auto rijdt, is de redenering. *"Wat als je niet het geld hebt voor een dure, schone auto. Dan moet je heel veel betalen en dat is lang niet altijd eerlijk."*

Anderen brengen hier tegenin dat deze kosten uiteindelijk wel mee zullen vallen of dat het milieu 'kapot' gaat en dat het onvermijdelijk is dat er iets moet gebeuren en dat een prijs / tol zal hebben. *"Of je betaalt het langs de ene kant, of langs de andere kant."*



*"Door de vermindering van de BPM komen er veel meer betere auto's van mensen die dan een nieuwe auto gaan kopen, goedkoper beschikbaar."*

### **2.3.5 Vertrouwen in effect kilometerprijs op gedragsverandering automobilisten**

Het leeuwendeel van de automobilisten twijfelt eraan of de kilometerprijs daadwerkelijk een substantieel effect zal hebben op het gedrag van automobilisten.

Allereerst omdat zij het moeilijk vinden zich een voorstelling van deze aard en omvang van de groep automobilisten te maken die redelijkerwijs beïnvloedbaar lijkt. Hierbij vragen zij zich af welke mensen nu in de spits rijden terwijl dat eigenlijk niet nodig is: *"Wie rijdt er nou in de spits als het niet hoeft, wie gaat er nou voor zijn lol in de file staan?"*

Naast deze twijfels over de omvang en aard van de verwachte beïnvloedbare groep denken deelnemers dat er een grote groep automobilisten is die het gedrag niet of nauwelijks zullen aanpassen als gevolg van de kilometerprijs.

Eenzijds zijn dit automobilisten die hun gedrag wel willen aanpassen maar dat niet kunnen (zij kunnen de rijtijden niet spreiden omdat ze gebonden zijn aan school- en werktijden en/of zij kunnen geen schonere, zuinige auto betalen). Anderzijds zijn dit automobilisten die zich niet wel kunnen aanpassen, maar daartoe niet snel geneigd zullen zijn omdat zij dat niet willen en/of onvoldoende prikkels zal ervaren om zich aan te passen. Als voorbeelden hiervan worden automobilisten genoemd die:

- autorijden als een recht en/of fun zien. *"Ik lever mijn auto niet in." "Mijn auto is echt mijn tweede huis." "Ik hou gewoon van mijn auto."*
- incidenteel autorijden in de spits, waardoor de kilometerprijs niet echt een prikkel zal zijn om op een ander moment te gaan rijden. *"Bejaarden die een keer per week 's ochtends boodschappen doen met de auto, zullen de extra kosten voor lief nemen."*
- in een leaseauto rijden. *"Er zijn veel leaserijders, dat wordt allemaal vergoed door hun werkgever, dus zij zullen zelf maar weinig merken van de kilometerprijs."*
- hun auto als statusobject zien c.q. genoeg geld hebben en daardoor niet snel zal overstappen naar een zuinigere, kleinere auto. *"Sommige mensen zullen bij de aanschaf van een nieuwe auto rekening houden met het milieu, maar anderen zullen uit status toch een grote dure auto willen blijven rijden." "De dames die in een PCHoof-tractor rijden zullen er echt niet minder om rijden of in een andere auto gaan rijden."*

Toch blijkt naarmate de groepsgesprekken vorderen dat de meeste deelnemers in ieder geval wel geloven dat een bepaalde groep automobilisten zijn of haar gedrag aan zal passen, mits er wel daadwerkelijk keuzemogelijkheden zijn die automobilisten daadwerkelijk in staat stellen om op andere tijden te rijden of om minder vaak met de auto te rijden.

Noodzakelijke voorwaarde voor het vertonen van *flexibeler gedrag* van automobilisten in de vorm van *flexibelere rijtijden* is volgens deelnemers dat scholen en werkgevers dit faciliteren door ruimere werk- c.q. openingstijden aan te bieden.

Filebestrijding / Nederland autobehouders is in de perceptie van automobilisten dus een gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende actoren in de samenleving, waarmee automobilisten een afhankelijkheidsrelatie hebben.

Zo'n integrale benadering waarbij meer flexibiliteit centraal staat, zou ook bevorderlijk zijn voor het draagvlak voor de principes 'de gebruiker betaalt' en 'in de spits betaal je meer', immers automobilisten hebben dan een keuze en dan vinden de deelnemers deze principes aan sich fair.

Noodzakelijke voorwaarde voor *verandering in gedrag qua hoeveelheid autogebruik*, is dat de overheid voor een 'reëel alternatief' zorgt als vervoersmiddel naast de auto. Het huidige Openbaar Vervoer is dat volgens de deelnemers zeker niet, omdat niet efficiënt genoeg is waardoor het reizen per Openbaar Vervoer leidt tot langere reistijden en meer onzekerheid dan reizen via de auto en te duur is. *"Ik schrik van de prijzen van een treinkaartje."* *"Het OV is belachelijk duur."* *"Als je in de dagelijkse file staat weet je in ieder geval hoe lang je er maximaal over doet."*

### 2.3.6 Vertrouwen in effect kilometerprijs op files, milieu, verkeersveiligheid

Naast de mening van respondenten over het al dan niet reëel geachte gedragsbeïnvloedende effect van de kilometerprijs is hun mening ook gevraagd over een aantal andere beleidseffecten. Bij de twee groepen in Den Haag is dit gedaan via een A4 met daarop heel concreet geformuleerde beleidseffecten, waarbij hen gevraagd is om via een rapportcijfer tussen de 1 en de 10 per beleidseffect aan te geven hoe geloofwaardig zij dat vinden. In onderstaand kader staan de voorgelegde beleidseffecten weergegeven, de gemiddelde rapportcijfers van de twee groepen in Den Haag. Het aantal bruikbare formulieren/beoordelingen op basis waarvan de rapportcijfers zijn berekend, is tussen haakjes in de tabel vermeld.

Tabel 1. Beoordeling geloofwaardigheid rapportcijfers beleidseffecten

Beleidseffecten	Gemiddelde rapportcijfers geloofwaardigheid	
	Groep 1 Den Haag (n=7) (automobilisten die max. 2x per week in de spits rijden)	Groep 2 Den Haag (n=7) (automobilisten die min. 3 x per week in de spits rijden)
Structurele files: afname van 45 tot 60 procent	5,4	6,3
Klimaat: afname CO <sub>2</sub> uitstoot met 10 tot 18 procent	5,4	6,6
Verkeersveiligheid: daling van het aantal verkeersdoden met 8 tot 11 procent	5,6	5,9
Luchtkwaliteit: afname fijnstof met 10 tot 18 procent	5,3	6,1

Ter illustratie enkele typerende reacties van respondenten:

*"Tja, net zoals de 80 km zones, dat zorgt soms zelfs voor files. Dat was niet voorzien door deskundigen."*

*"Dit is wel heel ambitieus!"*

*"Steeds meer gezinnen nemen meer auto's, helemaal als dan de BPM wordt afgebouwd."*

*"Bij de wegenbelasting betaal je voor grote auto's ook meer, ik geloof het niet helemaal dat het bijdraagt aan het milieu. Rokers blijven ook roken."*

*"Ik kan mijn gezin wel in een cinquecento proppen, maar dat doe ik liever niet. Bij de keuze voor een auto spelen naast het milieu nog zoveel andere dingen mee."*

*"De meeste doden vallen 's nachts op provinciale wegen, niet in de spits."*

Het is duidelijk dat mensen de diverse beleidseffecten stuk voor stuk niet bepaald geloofwaardig vinden. Bij de groepen in Zwolle zijn de beleidseffecten daarom minder concreet voorgelegd; de moderator heeft deze globaal mondeling toegelicht.

Ook dan blijkt dat mensen, zij het wellicht iets minder, sceptisch staan tegenover de beleidseffecten. Er heerst een soort houding van eerst zien dan geloven. Het argument dat deskundigen hebben berekend dat deze beleidseffecten naar verwachting zullen worden gerealiseerd, draagt niet bij aan de geloofwaardigheid ervan.

Dit heeft ook te maken met allerlei voorbeelden die vers in het geheugen blijken te liggen van mensen, waarbij 'deskundigen' ook allerlei positieve effecten hadden voorspeld maar wat lang niet altijd bewaarheid bleek. Zoals bijvoorbeeld de 80km zones, maar ook de marktwerking in de zorg. *"Ik wil er graag in geloven maar het lukt niet echt."*

*"Het probleem is dat je geen houvast hebt om te geloven dat het werkt. Geen enkel ander land heeft het."*

Hiernaast voorzien enkele deelnemers zelf nog andere, negatieve bijeffecten van de kilometerprijs. Zo wordt opgemerkt dat de als gevolg van de kilometerprijs de transportkosten duurder worden, wat dan aan consumenten wordt doorberekend: *"De consument betaalt de duurdere kip."* Ook vraagt iemand zich af wat de gevolgen zijn voor de economie, als er echt veel minder gebruik zal worden gemaakt van de auto. *"Wat doet het met de schatkist als we straks veel minder gaan rijden?"* Hierbij valt op dat mogelijke positieve effecten voor de economie, namelijk minder reistijd ten gunste van de werktijd, slechts door één deelnemer spontaan wordt genoemd.

Belangrijke bevinding is dat als het wel daadwerkelijk zo zou zijn, dat de meerderheid kilometerprijs dan een goed systeem vindt en voorstander hiervan is. Alles in ogenschouw nemend, en onder de voorwaarde dat de beleidseffecten daadwerkelijk worden gerealiseerd, zou de meerderheid als zij de Tweede Kamer waren, dan stemmen voor het doorzetten van dit plan. Omdat het dan "eerlijker", "veiliger" en "minder druk" is. *"Er moet wat gebeuren om Nederland mooi te houden."*

### **2.3.7 Uiteindelijke attitude ten aanzien van kilometerprijs**

Zeer opvallend is dat de opinies en attitudes 'heen en weer wiebelen', er zit beweging in. Telkens blijkt dat waar de meerderheid van de deelnemers aan het begin van de groepen niet bepaald warm liepen voor kilometerprijs en vooral twijfels, kanttekeningen en tegenargumenten naar voren brachten in de discussie, zij gaandeweg de discussie, gevoed door toelichtingen, overwegingen en uitleg van elkaar, van de moderator en voorgelegde informatie, toch meer begrip kregen en het draagvlak zienderogen groeide. De door de moderator voorgelegde overweging / fictieve boodschap van minister Eurlings dat de tijd nu aangebroken is om in plaats van praten echt door te pakken, lijkt hierbij hout te snijden / deelnemers aan te spreken.

Op het eind van de discussie is deelnemers nogmaals gevraagd om zich voor te stellen dat zij de Tweede Kamer waren en voor of tegen de invoeren van de kilometerprijs te stemmen. Waar aan het begin van de discussie slechts een minderheid zich voorstander verklaarde, blijkt dit aan het eind van discussies minimaal de helft of de meerderheid te voor te zijn.

Hierbij zien we een verschil tussen mensen die relatief veel gebruik maken van de weg. Degenen die intensief gebruik maken van de auto (de tweede groep in Den Haag, de veelrijders in de spits, en de tweede groep in Zwolle, degenen die meer dan 15.000 km per jaar rijden) gaan relatief minder 'overstag' (uiteindelijk is de helft voor invoering van de kilometerprijs) dan degenen die minder gebruik maken van de auto (de eerste groep in Den Haag en in Zwolle, respectievelijk degenen die af en toe in de spits rijden en degenen die minder dan 15.000 km op jaarbasis rijden). Dit is logisch aangezien degenen die veel gebruik maken van de auto eerder persoonlijke nadelen zullen ondervinden van de kilometerprijs, terwijl degene die beperkt of weinig gebruik maken van de auto juist voordeel zullen ondervinden.

Echter er blijft een harde kern van tegenstanders. Deze bestaat uit mensen die echt niet geloven dat de maatregelen substantiële effecten zullen hebben op de files en milieu of verwachten dat er zelfs negatieve neveneffecten van uit zullen gaan en/of er grote bezwaren hebben tegen het feit dat ze gecontroleerd / gevolgd worden door de overheid (vanuit wantrouwen jegens de overheid of vanwege het gevoel dat hun vrijheid zo – nog verder – wordt aangetast "*Ik kan straks helemaal geen auto meer rijden*").

## **2.4 Tarifiering kilometerprijs**

### **2.4.1 Algehele prijsperceptie kilometerprijs**

Respondenten is ook gevraagd naar hun mening over voorbeelden van tarieven en allerlei mogelijke variaties daarin. Hiertoe hebben ze een drietal A4's gehad met daarop de informatie dat de MRB komt te vervallen, dat de BPM wordt afgebouwd, een voorbeeld van een gemiddeld basistarief, een voorbeeld van een gemiddeld spitstarief en een voorbeeld van hoe de tarieven gevarieerd naar milieukeurmerken van de auto zouden kunnen worden.

*Voorbeeld tarieven*

- Tarieven afhankelijk van mate van afbouw vaste belastingen MRB en BPM. Gemiddeld basistarief 3,2 tot 6,3 eurocent per km.
- Op termijn op drukke locaties en tijdstippen een extra spitstarief van bijvoorbeeld 10 cent per kilometer
- Voorbeeld: gemiddeld basistarief van 5,3 eurocent.  
(MRB volledig en BPM voor 75 procent afbouwen)
- Klein benzine: 1,5 cent per kilometer
- Middenklasse benzine: 3,6 cent per kilometer
- Groot diesel: 9,9 cent per kilometer

De eerste reactie op de tarieven, met name op het spitstarief, is dat men deze 'fors', 'pittig' en 'een duur grapje' vindt. Aan de andere kant verwachten mensen wel dat de afschaffing van de MRB dit (deels) compenseert. Om wat meer inzicht te krijgen in het gevoel dat mensen bij de tarieven hebben en de gevolgen voor het kostenplaatje voor hen als automobilist, is hen gevraagd in te schatten / op te schrijven wat ze in de huidige situatie kwijt zijn en wat ze in de toekomstige situatie kwijt zullen zijn.

Dit bleek een lastige taak, mensen weten niet zo precies wat ze nu kwijt zijn en vinden het moeilijk om in te schatten wat ze dan kwijt zijn, hoe moeten ze de BPM afbouw meenemen in deze berekeningen, hoe kunnen mensen met een bestaande auto daar dan voordeel aan hebben? Gevraagd naar hun gevoel bij de tarieven denkt ongeveer de helft van de deelnemers straks duurder uit te zijn, iets minder dan de helft denkt straks goedkoper uit te zijn en een klein deel verwacht even duur uit te zijn. Hierbij zien we logischerwijs dat mensen die veel op de weg zitten eerder verwachten duurder uit te zijn en degenen die minder/ weinig op de weg zitten eerder verwachten goedkoper uit te zijn. Kortom, een aanzienlijk deel van de weggebruikers denkt straks niet alleen anders, maar ook meer te gaan betalen.

Vervolgens is hen verteld dat het omslagpunt bij 18.000 km zou kunnen komen te liggen: als je dan niet in een vervuilende auto rijdt en je rijdt tot 18.000 km per jaar, dan moet je er in principe op vooruit gaan. Logischerwijs neemt de steun voor de plannen na deze mededeling onder degenen die minder dan dit omslagpunt rijden dan toe, de eigen portemonnee is een belangrijk argument voor of tegen steun. *"Als ik er beter van word, vind ik het heel egoïstisch gedacht, prima."*

#### **2.4.2 Houding ten aanzien van variatie in tarieven**

Om na te gaan wat mensen acceptabel zouden vinden qua tarifiering is een aantal opties ten voorgelegd en is hen gevraagd of zij dat aanvaardbaar zouden vinden.

- *Basis versus spitstarief.*  
Het gros van de deelnemers vindt dit fair en een noodzakelijke prikkel om effect te sorteren. *"Anders heb je nog niet gehandeld, dit is nodig om de spits te beïnvloeden."* *"Dit is wel logisch, anders krijg je nooit een prikkel om buiten de spits te rijden."* Degenen die het niet fair vinden, noemen als argument wederom dat automobilisten dikwijls afhankelijk zijn van hun werkgever voor wat betreft hun werktijden en dus lang niet altijd een keuze

hebben buiten de spitste rijden. Hierbij wordt opgemerkt dat het openbaar vervoer geen reële alternatieve optie is vanwege de eerder meermaals aangedragen redenen dat het te duur en ontoegankelijk is.

- *Uitsplitsing basistarief naar milieuvriendelijkheid auto*  
 Zoals al eerder aan de orde kwam, vinden de meeste respondenten het achterliggende principe de vervuiler betaalt op zich redelijk, maar betekent dit niet dat zij de doorvertaling hiervan naar aparte basistarieven naar de milieuvriendelijkheid van de auto ook zo redelijk vinden. Een aanzienlijk deel van de deelnemers vindt dit niet fair, omdat zo ook de mensen getroffen worden in een oude, vervuilende auto rijden omdat ze een nieuwere, schonere auto niet kunnen betalen.
- *Uitsplitsing spitstarieven naar regio's*  
 De meeste deelnemers vinden dit, zij het soms na enige discussie, aanvaardbaar. "Het is immers een verschil of je in de Randstad op de weg zit of in Drente." Anderen zijn echter geen voorstander van deze uitsplitsing met als reden dat sommige mensen nu eenmaal geen andere keuze hebben dan in de file te staan omdat ze nu eenmaal in plaats A wonen en plaats B werken. Opvallend is dat ook in Zwolle dergelijke argumenten worden genoemd vanuit solidariteit met 'de mensen in het Westen.' "Je werkt nu eenmaal ergens en dan heb je al een probleem dat je naar je werk moet in de file." "Het is zo makkelijk om 'ja' te zeggen als je er zelf geen last van hebt. Een beetje solidariteit mag er ook wel wezen, anders is het niet eerlijk. Zij hebben net de pech dat ze daar wonen/werken." "Wij wonen aan de goede kant van het land, maar mensen in het Westen zijn de dupe."
- *Schoudertarief aan de randen van de spits*  
 Hierover zijn de meningen verdeeld, waarbij overwegend de meerderheid hier geen heil in ziet (dit komt nog sterker in de regio Zwolle dan in de regio Den Haag naar voren). Voorstanders vinden dit redelijk omdat het logisch is vanuit het principe dat je op drukke tijden meer betaalt. Echter degenen die het niet zien zitten brengen hiertegen in dat het in hun ogen zo te complex wordt en/of dat ze het nut er niet van in zien waarbij sommigen zelfs verwachten dat tot ongewenste effecten leidt, zoals verbreding / verlenging van de spits. "Zo maken ze het wel nodeloos ingewikkeld." "Het is spits of het is geen spits." "Hoe gaat de prijsaanpassing dan in zijn werk?" "Wat win je hiermee? Dan wordt de spits breder." "De mensen die je nu uit de spits haalt, blijf je treffen want ze moeten dan extra betalen omdat ze dan ineens in het randtarief vallen."

### 2.4.3 Frequentie van tariefsaanpassing

Over de frequentie waarmee de tarieven aangepast zouden moeten worden, is spontaan geen duidelijke consensus. In ieder geval is het belangrijk dat de tarieven niet te vaak aangepast worden, het moet niet 'te flexibel worden', omdat mensen dan niet goed weten waar ze aan toe zijn, dit levert onduidelijkheid op. Maar hoe vaak 'niet te vaak' dan precies is, is moeilijk aan te geven. Een enkeling noemt een lange termijn van 3 of zelfs 5 jaar, maar heeft daar bij doorvraag eigenlijk geen argumenten voor. De meesten vinden dit een te lange periode, immers in zo'n tijd zullen er naar verwachting toch verschuivingen op moeten treden in de filedruk. Een aanpassing van 1 x per maand is echter te vaak. Al met al zijn de meeste mensen voorstander van een jaarlijkse aanpassing.

### 2.4.4 Informatievoorziening over tarieven

Het merendeel van de deelnemers geeft de voorkeur aan realtime weergave van de actuele tarieven op het voertuigapparaat (het 'kastje') in de auto. *"Alsof je in de taxi zit."* Dit prefereren zij boven borden langs de weg omdat er al zoveel borden zijn, borden meer afleiden en omdat continue zichtbaarheid op het kastje hen er meer mee confronteert. Een minderheid vindt echter dat weergave van de tarieven op het kastje ook afleidt.

Het gros van de mensen uit hierbij spontaan de wens om ook vooraf de mogelijkheid te hebben om geïnformeerd te worden over de tarieven, ook in vergelijking met andere vervoersmogelijkheden, zodat ze zo mogelijk daaruit kunnen kiezen. Suggestie die hiertoe wordt gedaan is een advieswebsite ('een spitsplanner') waarin de tarieven staan voor de voorkeursroute per auto in vergelijking met andere vervoersmiddelen. Tevens wil men dat de website desgewenst en alternatieve, goedkopere route adviseert. *"Dit levert een bijdrage aan je bewustzijn."* Overigens zal niet iedereen hier gebruik van maken omdat het "een heel gedoe is voor je weggaat" of omdat "het openbaar vervoer toch te duur is dus een vergelijking geen zin heeft". Desalniettemin vindt iedereen het een goed idee dat zo'n website er komt zodat iedereen voor zichzelf bepalen om er al dan niet gebruik van te maken.

## 2.5 Betaling / facturatie

### 2.5.1 Privacy en facturatie

Bij spontane reacties op de plannen rondom kilometerprijs kwam al overduidelijk naar voren dat privacy een issue is dat sterk leeft onder automobilisten en dat een deel van de automobilisten privacyrisico's in verband brengt met de invoering van de kilometerprijs. *"Buiten de mobiele telefoon om is dit weer een extra manier om je in de gaten te houden."* *"Je mobiele telefoon kun je tenminste nog uitzetten. Straks krijg je een chip in je hoofd!"* *"Elke 100 meter ligt vast!"*

Specifiek bij het thema 'facturatie' komt het thema privacy wederom spontaan naar voren bij de vraag over wat mensen op de factuur zouden willen zien.

Waar de meeste mensen het er over eens zijn dat zij het kenteken van de auto, het aantal gereden kilometers totaal en per dag, de data en tijdstippen / perioden, de gehanteerde soorten tarieven én een advies hoe het 'beter' kan via een voordeliger alternatief op de factuur willen zien, lopen de meningen sterk uiteen over vermelding van informatie over waar men heeft gereden (de route/ het traject) op de factuur.

Zo wil een deel van de mensen deze informatie wel graag terugzien op de factuur, omdat zij willen kunnen nagaan of de factuur klopt en om fraude tegen te gaan. Zorgen om privacy zijn voor deze mensen geen issue: 'als je niets te verbergen hebt, waar maak je je dan druk om?' en 'je wordt nu ook al overal in de gaten gehouden.'

Daarentegen wil een deel van de mensen (ongeveer de helft) gegevens over de gereden trajecten (verplaatsingspatronen) absoluut niet terugzien op de factuur omdat zij vrezen dat hun privacy daardoor in het geding komt. Met name in de focusgroepen in Den Haag geven mannen aan dat het wellicht tot problemen in de relationele sfeer zou kunnen leiden wanneer huisgenoten of partners de gegevens kunnen inzien over gereden trajecten. Opvallend is dat dit in Zwolle nauwelijks een issue is: "*Nou, dan heb je echt wat te verbergen.*" "*Het lijkt me niet gezond als dat een probleem is.*"

In alle focusgroepen wordt naar voren gebracht dat wanneer alle gegevens helemaal geregistreerd en gespecificeerd worden (en dus bekend zijn bij de uitvoeringsorganisatie) mensen zich dan wel heel erg gecontroleerd voelen door de overheid. Achterliggende redenen waarom dit dan bezwaarlijk wordt gevonden, zijn:

- wantrouwen jegens de overheid; sommige respondenten vragen zich af wat de overheid allemaal met die gegevens zal doen en zijn bang dat de gegevens worden doorgespeeld naar andere financieel belanghebbende partijen zoals verzekeraars en werkgevers;
- gebrek aan vertrouwen in de overheid voor wat betreft adequate bescherming van hun gegevens waardoor deze in handen van criminelen/fraudeurs zouden kunnen vallen;
- aantasting van het gevoel van vrijheid.

### **2.5.2 Voorkeur facturatiemodellen**

Aansluitend hierop zijn drie voorbeelden van vereenvoudigde systeem- en factuurmodellen voorgelegd en is hen gevraagd een rapportcijfer te geven voor de mate van aanvaardbaarheid hiervan. De voorgelegde modellen en de gemiddelde rapportcijfers per groep zijn weergegeven in tabel 2 op de volgende bladzijde.

Kijkend naar de voorkeur *voor de voorgelegde modellen*, dan is in ieder geval duidelijk dat de voorkeur het minst uitgaat naar model 1 en schommelt tussen model 2 en 3. In hun keuze blijken mensen overigens niet altijd consequent te zijn, zo zagen we bijvoorbeeld bij de eerste groep in Den Haag dat hoewel privacy daar spontaan als belangrijk issue werd gezien, de meerderheid toch voor model 3 koos.



In andere groepen zien we dat deelnemers consequenter kiezen en zien we dat de meningen over model drie meer verdeeld zijn en mensen dit een sterk positieve of sterk negatieve waardering geven afhankelijk van wat voor hen belangrijker is privacy versus controlemogelijkheden. Degenen voor wie privacy niet zo'n issue is en waarvoor inzicht in de kosten meer van belang is, kiezen eerder voor model 3. Dit biedt de mogelijkheid om de correctheid van de factuur te controleren en kan ook inzicht kan bieden / een stimulans kan zijn om het rijgedrag aan te passen / kosten te besparen. *"Ik wil zien wat ik gedaan heb, wil het een prikkel geven."*

Tabel 2. Gemiddelde rapportcijfers aanvaardbaarheid facturatiemodellen

Voorgelegde facturatiemodellen	Gemiddelde rapportcijfers aanvaardbaarheid facturatiemodellen				Overall gemiddelde
	Groep 1 (n = 8)	Groep 2 (n = 8)	Groep 3 (n = 8)	Groep 4 (n = 8)	
<p>Model 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De gegevens over waar en wanneer iemand gereden heeft zijn alleen bekend in het "kastje" en niet bij de uitvoeringsorganisatie.</li> <li>Het kastje berekent het totale bedrag dat betaald moet worden en stuurt deze informatie door aan de backoffice.</li> <li>De uitvoeringsorganisatie verstuurt de factuur.</li> <li>Op de factuur kan alleen het totaalbedrag staan.</li> </ul>	4,1	2,6	3	3,9	3,4
<p>Model 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De gegevens over waar en wanneer iemand gereden heeft zijn alleen bekend in het "kastje" en niet bij de uitvoeringsorganisatie.</li> <li>Het "kastje" berekent hoeveel kilometers er zijn gereden tegen het basistarief en tegen het spitstarief.</li> <li>De uitvoeringsorganisatie berekent het factuurbedrag en verstuurt de factuur.</li> <li>Op de factuur staat hoeveel kilometers u heeft gereden tegen een basistarief en een spitstarief.</li> </ul>	5,9	6	7	6	6,2
<p>Model 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle gegevens over waar de auto rijdt en wanneer worden door het kastje geregistreerd en worden doorgestuurd naar de uitvoeringsorganisatie.</li> <li>Deze informatie is dus bekend bij de uitvoeringsorganisatie. De uitvoeringsorganisatie bewaart deze gegevens.</li> <li>De uitvoeringsorganisatie berekent het factuurbedrag en verstuurt de factuur.</li> <li>Op de factuur kan staan hoeveel kilometers u heeft gereden, waar en wanneer en hoeveel en tegen welk tarief.</li> </ul>	7,9	5,4	5,5	6,5	6,3

Belangrijke bevinding bij de beoordeling van de voorgelegde modellen is dat er in alle groepen een of enkele mensen zijn die spontaan aangeven dat geen van de modellen voor hen voldoet en in plaats daarvan met een 'tussenmodel' komen. Concreet betekent dit dat er twee andere modellen worden voorgesteld:

- *Model 4:* hierbij worden op de factuur die men per post ontvangt de gegevens van model 2 vermeld, maar heeft men de mogelijkheid om online via een persoonlijke inlogcode de gegevens /specificatie van model 3 in te zien. Zo blijft de privacy gewaarborgd naar huisgenoten, partners etc. toe en heeft de automobilist toch de mogelijkheid om de factuur te controleren. Men trekt hierbij de vergelijking met de huidige facturatiemethode bij mobiele telefonie. Met het oog op de privacy plaatsen sommigen bij dit model wel als kanttekening dat de gegevens bekend zijn bij de uitvoeringsorganisatie en op internet.
- *Model 5:* net als model 4 worden de gegevens van model 2 op de factuur vermeld, alleen zijn de specificatiegegevens van model 3 nu niet online in te zien, maar zijn alleen bekend en op te halen uit het kastje in de auto, via een USB stick die de automobilist dan zelf op zijn computer kan uitlezen. Dit model brengt de minste privacy risico's met zich mee aangezien de trajectgegevens alleen bekend zijn in het kastje. Dit model wordt voorgesteld door mensen die niet willen dat de specificatiegegevens bij de uitvoeringsorganisatie bekend zijn, omdat ze weinig vertrouwen hebben in de overheid voor het beschermen van de persoonsgegevens. Voor sommigen gaat dit echter te ver of zij vinden het teveel moeite om eerst de gegevens uit het kastje op te halen en dan naar de computer over te hevelen.

Alle deelnemers geven de voorkeur aan model 4 of aan model 5; dit zou de problemen / zorgen om privacyrisico's weg kunnen nemen. Hiernaast wordt opgemerkt dat dit papieren rompslomp scheelt ten opzichte van model 3.

### **2.5.3 Frequentie facturatie**

De voorkeur gaat uit naar een maandelijkse facturatie.

### **2.5.4 Verstrekking verplaatsingsgegevens aan derden**

Gezien privacyrisico's die mensen associëren met de kilometerprijs is het niet verwonderlijk dat de mensen het er unaniem over eens zijn dat de verplaatsingsgegevens absoluut niet aan commerciële derde partijen mogen worden verstrekt. Over het ter beschikking stellen van deze gegevens aan niet-commerciële derden variëren de meningen. Hoewel sommige deelnemers verstrekking van gegevens aan niet-commerciële derden ook bezwaarlijk vinden uit angst dat de gegevens toch in verkeerde handen komen of uiteindelijk toch voor andere doeleinden worden gebruikt, zou overwegend de meerderheid dit wel acceptabel vinden zolang de gegevens geanonimiseerd worden en gebruikt worden voor doeleinden die het maatschappelijk of hun persoonlijk belang dienen. Bijvoorbeeld wanneer de gegevens gebruikt worden voor verkeersveiligheidsdoeleinden of om op grond van een analyse van hun verplaatsingsgegevens hen te voorzien van een persoonlijk advies om beter/voordeliger te rijden. Een dergelijk advies zou echter niet proactief mogen worden gegeven, maar alleen op verzoek van de gebruiker zelf.

## 2.6 Werking (technisch) systeem

### 2.6.1 Kosten voertuigapparaat

Deelnemers is verteld dat de kosten van de aanschaf van het voertuigapparaat 100 euro zouden kunnen gaan bedragen. De deelnemers is de vraag voorgelegd of ze het acceptabel vinden als besloten wordt dat deze kosten voor de rekening komen voor de houder van een motorvoertuig. Niet de kosten van het kastje, maar het feit dat gebruikers het kastje zelf moeten betalen, stuit op hevig verzet. Mensen vinden het oneerlijk dat zij dit moeten betalen, ze zien de kilometerprijs als iets dat de overheid wil en hen wordt 'opgedrongen' en vinden dan ook dat de overheid het kastje zou moeten betalen.

Een door de moderator voorgelegde vergelijking met een bromfietshelm die je als bromfietser toch ook zelf moet betalen, vinden zij hierbij geen hout snijden, omdat dat dan nog voor je eigen veiligheid (eigen belang is) en 'dat kastje' is dat volgens hen niet. *"Je krijgt echt niets cadeau, moet je ook nog dat kastje kopen...."* *"De regering legt dit op en gaat eraan verdienen, dus zij moeten het betalen!"*

Wanneer de gebruiker het kastje toch zelf moet betalen, is de wens in ieder geval dat het mobiel en mee te nemen is, zodat het een eenmalige uitgave vergt.

### 2.6.2 Defecten aan voertuigapparaat

Wanneer het apparaat defect is, wenst de meerderheid hierover via een lichtsignaal te worden geïnformeerd omdat een geluidssignaal te veel afleidt.

In geval van defecten aan het kastje, zien de deelnemers dat absoluut niet als hun verantwoordelijkheid maar als die van de overheid. Zij zouden het dan ook zeer onredelijk vinden als dit hen veel extra kosten en/of moeite zou opleveren, zij wensen niet op te draaien voor de gevolgen van een defect apparaat. Dit betekent volgens hen dat de kosten voor reparatie voor de overheid zouden moeten zijn, dat het apparaat zonder al te veel moeite gerepareerd of vervangen moet kunnen worden, dat zij niet handmatig een kilometerregistratie willen bijhouden en vinden dat de kosten van de gereden kilometers tijdens het defect van het apparaat ook voor rekening van de overheid zouden moeten zijn. *"Ik ga dat echt niet zelf bijhouden, dan hebben zij op dat moment gewoon pech en kan ik even gratis rijden."* *"Dat is onredelijk en een rompslomp."* *"Je moet al meer betalen, je moet 100 euro investeren in een kastje waar je niet op zit te wachten, dus als dat kapot gaat moeten zij dat maar regelen."* *"Waarom vertrouwen ze me wel als het kastje kapot is en waarom kan ik dan niet überhaupt zelf de kilometers bijhouden, waarom is zo'n kastje dan nodig?"*

Wel vindt men het redelijk wanneer de gebruiker in geval van een defect apparaat verplicht wordt om dit binnen een bepaalde korte, maar redelijke termijn van bijvoorbeeld een week, te laten maken. *"Dat is redelijk, eigenlijk net zoals bij de APK."*

Voorwaarde hiervoor is dat dit niet te veel moeite kost, bijvoorbeeld doordat er een centraal meldpunt komt en voldoende servicepunten verspreid over Nederland. *"Er moet in de buurt een servicepunt hebben om het te laten maken."*

### **2.6.3 Overige aspecten voertuigapparaat**

Mensen merken hiernaast zelf nog op dat zij zich afvragen hoe de overheid ervoor gaat zorgen dat het apparaat beveiligd wordt tegen fraude. Wat bijvoorbeeld als het apparaat gestolen wordt uit de auto en iemand anders gaat op kosten van de betreffende gebruiker ermee frauderen? Genoemd wordt ook hier het issue rondom de OV-chipkaart. *"ja ja , net zoals met de OV chipkaart, alles is te kraken." "Ik geloof niet dat de informatie alleen in het kastje blijft, dat zend je echt wel mee. Ze moeten toch de factuur bepalen."*

### 3. Overall conclusies en aanbevelingen

#### 3.1 Conclusies

##### ***Huidige situatie op de weg en toekomstbeeld***

- Nederlanders hebben vooral negatieve associaties met de huidige situatie op het gebied van mobiliteit, waarbij de drukte op de weg een van de grootste problemen is.
- Voor de toekomst van automobilititeit leeft een soort doemscenario waarbij Nederland over 10 jaar helemaal vast staat en een grote file is, met zo nu en dan een onderbreking.
- Er is een breed gedeeld besef van nut en noodzaak om te komen tot structurele oplossingen van deze problematiek.

##### ***Spontane bekendheid met kilometerprijs***

- De bekendheid met overheidsmaatregelen om de automobilititeitproblematiek aan te pakken is beperkt. Men heeft op voorhand weinig vertrouwen in de regering voor het aandragen van een adequate oplossing, omdat het beeld leeft dat er al tien jaar vooral wordt gepraat over oplossingen, zonder dat er feitelijk iets gebeurt. In verband hiermee wordt in alle groepen spontaan 'rekeningrijden', 'spitsheffing' en 'kilometerprijs' naar voren gebracht, waarbij het begrip rekeningrijden het meest spontaan bekend is / ingeburgerd is.
- Globale kennis over wat deze plannen behelzen is op voorhand redelijk aanwezig: zo kent men doorgaans belangrijke achterliggende principes van kilometerprijs: de gebruiker betaalt en op drukke tijden / in de spits moet meer worden betaald. Filebestrijding ziet men als hoofddoel. Opvallend hierbij is dat men geen milieudoelen met de kilometerprijs en verband brengt en in lijn hiermee ook niet bekend is dat de vervuiler betaalt ook een achterliggend principe is van de maatregelen.
- Daarentegen is specifieke kennis over praktische uitvoeringsaspecten en de status quo van de plannen slechts beperkt aanwezig en is lang niet altijd correct: zo denkt een aanzienlijk deel van de mensen dat de gereden kilometers via camera's langs de weg worden geregistreerd en dat de heffing vooral op autosnelwegen in de Randstad zal gelden. Bovendien heerst er grote onbekendheid met het feit dat het kabinet daadwerkelijk een besluit heeft genomen om de kilometerprijs in te voeren en de verdere planning.

##### ***Draagvlak voor kilometerprijs***

- Zeer opvallend is dat er veel beweging zit in de opinie en attitude van automobilisten ten aanzien van kilometerprijs. Bij alle groepen was het gros van de deelnemers aan het begin van de discussie (apert) tegenstander van de kilometerprijs, terwijl aan het eind van de discussie minimaal de helft tot de meerderheid 'bekeerd' was en zich voorstander van de maatregelen verklaarde. Er lijkt een belangrijke kentering op te treden ten aanzien van de afgelopen jaren (van onbuigzaamheid in opinies en attitudes naar buigzaamheid).

- Aspecten die een belangrijke rol spelen bij de attitude voor kilometerprijs zijn:
  - *gepercipieerde privacyrisico's*: de meerderheid van de ondervraagden associeert kilometerprijs spontaan met privacyrisico's.
  - *Vertrouwen in de praktische uitvoerbaarheid van het systeem*. Sommige ondervraagden zijn sceptisch over kilometerprijs omdat zij geen vertrouwen hebben in de praktische uitvoerbaarheid van het systeem en/of de vermeende uitvoeringsorganisatie (de Belastingdienst) en geen succesvol vertrouwenwekkend voorbeeld kennen.
  - *Attitude ten aanzien van de achterliggende principes kilometerprijs*. Voor het principe 'de gebruiker betaalt' is veel steun: dit vindt men eerlijker dan de huidige situatie. Voor het principe 'op drukke tijden betaal je meer' is steun, mits automobilisten dan ook in staat worden gesteld om daadwerkelijk andere keuzes te maken met betrekking tot rijtijden (met name door flexibilisering arbeidstijden) en vervoersmiddel (door de beschikking van betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer dat dan echt een reëel alternatief is). Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, vinden de meeste mensen dit principe niet echt redelijk omdat mensen lang niet altijd de keuze hebben in waar en wanneer ze werken. Voor het principe 'de vervuiler betaalt' is relatief de minste steun wanneer dit doorvertaald naar verschillende tarieven op grond van de zuinigheid van de auto. Men vindt het namelijk niet fair dat dit mensen treft die in een oude, onzuinige auto rijden omdat zij een nieuwere, schonere auto niet kunnen betalen.
  - *Attitude ten aanzien effect kilometerprijs op gedragsverandering automobilisten*. Er bestaan in eerste instantie twijfels of de maatregelen wel een substantieel effect zullen hebben op het gedrag van automobilisten. Enerzijds omdat mensen zich moeilijk kunnen voorstellen wie de groep is die nu onnodig in de spits rijdt, anderzijds omdat zij denken dat er een grote groep automobilisten is die zijn gedrag niet kan of wil aanpassen. Als wordt voldaan aan de voorwaarden om werktijden te flexibiliseren en het openbaar vervoer te verbeteren (dus als mensen een keuzemogelijkheid hebben) gelooft men wel dat een bepaalde groep zijn gedrag zal aanpassen.
  - *Attitude ten aanzien van effect kilometerprijs op files, milieu en verkeersveiligheid*. Automobilisten vinden de voorgelegde effecten op deze terreinen niet echt geloofwaardig en (te) ambitieus, waarbij het argument dat experts dat hebben onderzocht niet bijdraagt aan de geloofwaardigheid. Zij willen eerst bewijsvoering zien, eerst zien dan geloven. Dat is belangrijk want als deze effecten daadwerkelijk worden bereikt, zou dat vermoedelijk positief kunnen bijdragen aan het draagvlak voor de maatregelen.

### ***Tarifiering kilometerprijs***

- De eerste indruk van de hoogte van de getoonde indicatieve tarieven is dat men deze fors vindt.
- Mensen hebben weinig zicht op wat ze nu precies kwijt zijn en wat ze in de nieuwe situatie, in geval van kilometerprijs, kwijt zijn. Hierbij speelt ook de vraag mee hoe mensen voordeel kunnen hebben aan de BMP afbouw, wanneer zij geen nieuwe auto kopen? Overwegend de meerderheid verwacht in de nieuwe situatie duurder uit te zijn, logischerwijs zijn dit met name mensen die vaak op de weg zitten.
- Qua tarifieringsopties ziet het gros van de ondervraagden nut en noodzaak in van een uitsplitsing naar basis- en spitstarief, waarbij een verdere uitsplitsing naar regio's aanvaardbaar is. Echter automobilisten zien geen heil in een verdere uitsplitsing binnen het spitstarief naar een schouder tarief omdat dit te complex wordt, zij het nut er niet van inzien of zelfs ongewenste effecten verwachten. Over een uitsplitsing van het basistarief naar milieuvriendelijkheid van de auto variëren de meningen; een aanzienlijk deel vindt het niet fair dat mensen die een zuinigere auto niet kunnen betalen zo worden gestraft.
- Qua frequentie van de tariefsaanpassing gaat de voorkeur uit naar een jaarlijkse herziening.
- De meerderheid geeft er de voorkeur aan om realtime via het voertuigapparaat de actuele tarieven te kunnen zien (dus niet via wegborden). Hiernaast is er behoefte aan informatie voorafgaand aan het maken van een rit. Bijvoorbeeld via een reisadvieswebsite waarbij de tarieven en totaalkosten voor de ingegeven voorkeursroute per auto worden weergegeven in vergelijking met de kosten van andere vervoersmiddelen en waarbij ook desgewenst een goedkoper alternatief wordt aangedragen.

### ***Betaling / facturatie***

- Bij de betaling / facturatie leeft het dilemma controlemogelijkheden versus privacy sterk. Hierbij spelen de volgende aspecten een rol: de angst dat deze registratie van deze gegevens problemen opleveren in de relationele sfeer, de vrees dat wegens inadequate bescherming van de gegevens door de overheid deze in verkeerde handen kunnen vallen (criminelen, werkgevers, verzekeraars) en een gevoel van aantasting van de persoonlijke vrijheid door deze verregaande vorm van overheidscontrole zoals men dat ervaart.
- Gevolg hiervan is dat de verplaatsingsgegevens absoluut niet aan commerciële derden mogen worden verstrekt en slechts onder strikte voorwaarden (uitdrukkelijke toestemming van de gebruikers, in geanonimiseerde vorm en alleen voor doelen die het maatschappelijk of persoonlijk belang dienen) mogen worden verstrekt aan niet-commerciële derden.
- Qua facturatie gaat de voorkeur uit naar maandelijks facturatie, waarbij deelnemers qua facturatiemethode kunnen kiezen uit een door henzelf gesuggereerd model: model 4 (hierbij ontvangt men de gegevens van model 2 op de factuur thuis en kan men de nadere specificatie van gegevens van model zelf op een persoonlijke internetpagina opzoeken) of model 5 (hetzelfde als model 4, maar de specificatiegegevens zijn dan alleen in het voertuigapparaat bekend en kan men ophalen en uitlezen op de pc).

### ***Voertuigapparaat***

- Er is veel weerstand tegen de mogelijkheid om gebruikers zelf te laten betalen voor het kastje. In ieder geval moet het kastje mobiel zijn, zodat het een eenmalige uitgave vergt.
- In geval van een defect apparaat, wensen gebruikers niet op te draaien voor de kosten of de gevolgen: zelf een kilometerregistratie bijhouden is voor hen niet in de gaten, zij willen geen kosten betalen voor de periode waarin het kastje defect is en zij willen dat het kastje gratis en zonder veel moeite of rompslomp gemaakt kan worden bij een servicepunt. De overheid mag gebruikers in geval van een defect paraat wel verplichten om dit binnen een redelijke termijn, van bijvoorbeeld een week, te laten repareren.
- Mensen maken zich zorgen om de fraudegevoeligheid van het apparaat.

## **3.2 Aanbevelingen**

### ***Kies als insteek bij de beleidscommunicatie voor een vorm van dialogische communicatie***

De beweging die in de opinies en attitude van automobilisten lijkt te bestaan ten aanzien van de kilometerprijs is nieuw en biedt kansen voor het verkrijgen van acceptatie. Om deze kansen te benutten is het wenselijk om met de beleidscommunicatie zoveel mogelijk aan te sluiten op de wijze waarop deze beweging ontstaat, namelijk in dialogen waarbij opinies en attitudes gevoed door nieuwe inzichten en invalshoeken telkens iets opschuiven ten gunste van de maatregelen. Dit vraagt om een vorm van dialogische communicatie waarbij telkens bij de beleidsvoordelen ook de mogelijke twijfels, zorgen, angsten en tegenargumenten van de beleidsdoelgroepen aan bod komen.

### ***Focus in de hoofdboodschap van de beleidscommunicatie op daadkracht***

Als startpunt bij de beleidscommunicatie zou het vruchtbaar kunnen zijn om in te spelen op het breed gedeelde besef dat de huidige situatie niet langer houdbaar is, dat er met het oog op de toekomst nu echt wat moet gebeuren en de beleving dat 'de overheid' tot nu toe 'alleen maar praat.' Wanneer de huidige regering in de persoon van minister Eurlings duidelijk naar buiten treedt als probleemeigenaar met de wil en de daadkracht om de problemen echt aan te pakken, zal dit naar verwachting tot begrip en steun bij een groot deel van de weggebruikers leiden. Een passende hoofdboodschap hierbij zou een boodschap kunnen zijn in de trant van: 'Na jarenlang gepraat en allerlei (suboptimale) maatregelen, is de tijd nu rijp om echt door te pakken, om Nederland in de toekomst mobiel te houden, geen woorden meer maar daden.'

### ***Draag in de beleidscommunicatie zorg voor een adequate bewijsvoering van de beleidseffecten***

Hiernaast is het zaak om in de beleidscommunicatie te zorgen voor een adequate bewijsvoering van de beleidseffecten, ter vergroting van de geloofwaardigheid hiervan en het vertrouwen hierin.



Een sterke bewijsvoering (bij voorkeur ook met bestaande 'successtories' / praktijkcases uit het buitenland met vergelijkbare systemen) zal zeker bijdragen aan de acceptatie van de kilometerprijs.

Mensen zijn immers sceptisch over de beleidseffecten, maar willen er tegelijkertijd wel graag in geloven. Hierbij zou de overheid burgers kunnen beloven dat de maatregelen worden herzien als ze na evaluatie onvoldoende effectief blijken te zijn.

***Biedt burgers op eenvoudige wijze de mogelijkheid om de financiële gevolgen verbonden aan de kilometerprijs voor henzelf in te schatten***

Belangrijk aspect voor acceptatie is ook de eigen portemonnee. Weggebruikers zullen derhalve behoefte hebben aan een adequate inschatting de financiële consequenties van kilometerprijs in vergelijking met de vroegere situatie. Om in deze behoefte te voorzien, zou het nuttig kunnen zijn om een 'fool-proof' online rekentool aan te bieden waarop weggebruikers op eenvoudige wijze het kostenplaatje in de nieuwe en in de oude situatie kunnen vergelijken.

***Splits het spitstarief verder uit naar regio, maar zie zo mogelijk af van uitsplitsing naar een schouderspitstarief***

Kijkend naar de aanvaardbaarheid van de tarifiering, dan lijkt een verdere uitsplitsing naar regio's binnen het spitstarief aanvaardbaar maar lijkt een uitsplitsing binnen het spitstarief naar een schouderstarief niet opportuun. De aanvaardbaarheid van het 'milieutarief' zou kunnen worden vergroot door zo mogelijk verzachtende maatregelen te treffen voor de groep mensen die in een onzuinige auto rijdt omdat zij zich geen andere auto kunnen permitteren. In ieder geval is belangrijk om in de beleidscommunicatie aandacht te besteden aan hoe hiermee wordt omgegaan.

***Draag in de beleidspresentatie en communicatie waar mogelijk bij aan de perceptie dat 'de overheid' geen mogelijkheid onbenut laat om handelingsalternatieven te creëren voor weggebruikers om hen zo (enige) keuzevrijheid te bieden wat betreft rijtijden en vervoersmiddel***

Een essentiële factor voor het ontstaan van acceptatie voor de kilometerprijs en de tarifiering daarbinnen is dat mensen het gevoel hebben daadwerkelijk handelingsalternatieven hebben en zo een gevoel hebben van (enige) keuzevrijheid. Idealiter zou dit vorm krijgen via een integrale benadering, waarbij samen met andere actoren sterk wordt ingezet flexibilisering van werktijden (en schooltijden) zodat mensen qua rijtijden een keuze hebben. In de beleidscommunicatie zouden de convenanten met werkgevers die hiertoe worden gesloten, dan ook een prominente plaats kunnen krijgen. Om ook qua vervoersmiddel een reële keuze te hebben, zou het hiernaast idealiter zeer wenselijk zijn dat het openbaar vervoer daadwerkelijk een aantrekkelijk alternatief wordt. Zodra hier concrete plannen voor bestaan, is het ook zaak hier in de beleidscommunicatie aan te refereren. Nuancering bij deze aanbeveling is dat het in de praktijk de vraag is in hoeverre deze 'ideale' alternatieven haalbaar zijn en wat de daadwerkelijke effectiviteit hiervan zal zijn.

In ieder geval is het in de communicatie naar burgers toe van belang om de boodschap over te brengen dat er 'iets' wordt gedaan om alternatieven te creëren, los van de vraag hoe effectief deze alternatieven precies zullen zijn.

***Faciliteer weggebruikers bij het maken van een zorgvuldige afweging voor het te kiezen vervoersmiddel voorafgaand aan een reis, bijvoorbeeld via het aanbieden van een reisadvieswebsite***

Teneinde mensen zo goed mogelijk in staat te stellen om voorafgaand aan het reizen een keuze te maken, verdient het de aanbeveling om de door hen gewenste reisadvieswebsite te ontwikkelen, die inzichtelijk maakt welke kosten en reistijden diverse vervoermiddelen met zich mee brengen en mensen desgewenst van een persoonlijk advies worden voorzien. Een dergelijke website kan bijdragen aan het gevoel van keuzevrijheid.

***Biedt het facturatiemodel aan dat de meeste controlemogelijkheden heeft voor gebruikers zelf en tegelijkertijd de minste privacyrisico's voor hen met zich meebrengt.***

Ook ten aanzien van de facturatie van de kilometerprijs speelt het hebben van een keuze een rol, tezamen met zwaarwegende privacyzorgen. Mensen willen zoveel mogelijk zelf de regie houden over specifieke gegevens, met name ten aanzien van de gereden trajecten. Voor de facturatie zou daarom het meest wenselijk zijn om op de factuur alleen de gegevens uit model twee te vermelden en mensen voor verder inzicht in de kostenopbouw te laten kiezen uit twee opties om de gegevens van model 3 in te zien: via een persoonlijke webpagina of door deze gegevens zelf op te halen uit het voertuigapparaat en uit te lezen op de computer.

Het aanbieden van deze twee opties zou weerstand tegen kilometerprijs vanuit privacyoverwegingen goeddeels weg kunnen nemen, omdat deze modellen relatief de meeste controlemogelijkheden bieden voor gebruikers zelf en de minste privacyrisico's voor hen met zich meebrengen.

***Garandeer weggebruikers dat verplaatsingsgegevens onder geen beding aan commerciële derden worden verstrekt en besteed aandacht aan maatregelen ter preventie van fraude***

Om privacyzorgen zoveel mogelijk weg te nemen, is het ook van belang om de garantie te communiceren dat de verplaatsingsgegevens nooit en te nimmer aan commerciële derden worden verstrekt en alleen onder zeer strikte voorwaarden aan niet-commerciële derden, en bewijsvoering aan te dragen voor de wijze waarop de overheid fraude voorkomt bij registratie, opslag en verwerking van de gegevens. Hierbij is ook specifiek informatie gewenst over de fraudegevoeligheid van het voertuigapparaat, dat is een zorgpunt.

***Verdeel zo mogelijk de aanschafkosten van het voertuigapparaat evenredig over weggebruiker en overheid (handhaver), zorg voor laagdrempelige servicepunten waar defecte apparaten kunnen worden gerepareerd en verbindt een wettelijke termijn aan reparatie in plaats van weggebruikers te vragen in de tussenliggende periode zelf een kilometerregistratie bij te houden***

Kijkend naar het voertuigapparaat, dan zou een deel van de weerstand tegen de kosten hiervan (a 100 euro voor rekening van de gebruiker) wellicht weggenomen kunnen worden wanneer de overheid de helft van de kosten voor haar rekening neemt en de gebruiker de andere helft, of door de kosten minder zichtbaar te maken door deze te verdisconteren in de laatste periode(n) van de wegenbelasting. Tevens verdient het de aanbeveling om te zorgen voor een dekkend netwerk van servicepunten waar mensen een defect apparaat kosteloos kunnen laten maken. In geval van een defect apparaat lijkt het niet reëel om van burgers te vragen zelf een kilometerregistratie bij te houden, maar kan hen wel verplicht worden om de periode van niet-registratie zo beperkt mogelijk te houden door een termijn aan de reparatie te verbinden.

**BIJLAGE 1**

**Gesprek leidraad**

### *Introductie*

- uitleg gang van zaken
- camera's, meekijkers, privacy
- voorstelronde (naam, werk, reisgedrag (autokilometers, OV, etc))

### *Inleidend*

- Hoe gaat het met de automobilititeit? Belangrijkste problemen, kansen?
- Wat gebeurt er met de automobilititeit als we doorgaan op de huidige manier?
- Wat doet cq gaat het kabinet doen aan 'deze' problemen?
- Schriftelijk: wat weten de respondenten van de invoering van de kilometerprijs.

### Kernelementen:

- differentiatie kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken
- start in 2011 met vrachtvervoer, daarna personenauto's, vanaf 2016 volledig ingevoerd
- basis in 'Platform anders betalen voor mobiliteit'
- doelen:
  - Een eerlijke verdeling van de lasten (betalen voor gebruik i.p.v. bezit).
  - Een bijdrage aan betere bereikbaarheid ten behoeve van de ruimtelijk-economische structuur
  - Verbeteren milieukwaliteit en verkeersveiligheid
- discussie over afbouw van de Motorrijtuigen Belasting (MRB) en de vermindering van de belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM)
- discussie over privacy
- hoogte tarieven (basistarief 3-5 ct per km, spitstarief 10 ct per km)

NB als deze items niet spontaan worden genoemd, worden ze op dit moment ook nog niet door de moderator ingebracht.

### *Tarieven*

De weggebruiker gaat niet meer, maar anders betalen! Afhankelijk van hoeveel vaste belastingen (MRB en BPM) worden omgezet in de kilometerprijs gaat de weggebruiker gemiddeld een tarief betalen van zo'n 3 tot 5 eurocent per kilometer.

Dit "**basistarief**" is afhankelijk van de auto. Iemand die rijdt met een schone en/of zuinige auto betaalt een lager tarief dan gemiddeld, iemand die rijdt in een vuile en/of onzuinige auto betaalt een hoger tarief dan gemiddeld.

Tijdens spitsuren krijgt de weggebruiker op drukke locaties te maken met een "**spitstarief**". De weggebruiker betaalt dan bijvoorbeeld 10 eurocent per kilometer extra op bepaalde locaties.

N.B. De hier genoemde tarieven zijn indicatief. Over de hoogte van de tarieven wordt in het wetsvoorstel kilometerprijs een besluit genomen.

- Begrijpt de weggebruiker het onderscheid tussen het basistarief en het spitstarief?
- Hoe complex kunnen de tarieven worden gemaakt? Moet er sprake zijn van een vast spitstarief overal waar het wordt toegepast of mag dit tarief variëren per regio of locatie?
- Overwogen wordt om aan de "randen van de spits" een soort overgangstarief te laten gelden (schoudertarief) van bijvoorbeeld 5 in plaats van 10 eurocent per kilometer. Begrijpt de weggebruiker dit?
- Hoe vaak kunnen de tarieven worden aangepast (jaarlijks, maandelijks etc.)?
- Op welke wijze wil de weggebruiker geïnformeerd worden over de tarieven? Moet het tarief zichtbaar zijn in de auto (display) of juist liever niet? Of buiten de auto op borden? Is informeren per post voldoende? Is er een relatie met hoe complex de tarieven zijn?
- Op welke wijze wil de weggebruiker het liefst geïnformeerd worden over zijn verbruik? Thuis via internet? Via de facturen (eens per maand of per drie maanden)? In de auto?

### *Privacy*

- Leeft privacy onder de deelnemers? Is privacy in zijn algemeenheid een issue? Ziet men privacyrisico's verbonden aan de invoering van de kilometerprijs? Is er vertrouwen in de overheid voor het beschermen van persoonsgegevens? Leeft het dilemma privacy versus de controlemogelijkheden van de factuur spontaan?

Moderator presenteert en bespreekt de vier modellen . De respondenten krijgen de modellen uitgereikt op een A3-blad. De moderator laat de vier modellen bovendien de revue passeren door middel van een Powerpoint-presentatie.

- De respondenten geven elk van de vier modellen een rapportcijfer voor de aanvaardbaarheid.  
Deze cijfers worden doorgesproken. Achterliggende vraag: wat zijn de vitale drivers?
- Mag er een koppeling gelegd kunnen worden tussen verplaatsingspatronen en een factuur met persoonsgegevens? Wie mogen inzicht hebben in verplaatsingspatronen van weggebruikers? Alleen de weggebruiker zelf? Bij een "trusted third party"? Bij de inningsorganisatie?
- Moet de overheid maatregelen nemen om inbreuk op de privacy te voorkomen (bij invoering van de kilometerprijs)? Is het erg als de privacy bescherming ten kosten gaat van de mogelijkheden om facturen te specificeren en de mogelijkheid tot het aantekenen van bezwaar en beroep? Wat weegt zwaarder?
- Welke informatie acht de weggebruiker wenselijk om de factuur te kunnen controleren? Een gespecificeerde factuur met verplaatsingspatronen (met als gevolg dat deze informatie bekend is bij de overheid)? Of is een overzicht van het totaal aantal gereden kilometers per dag en tarief voldoende (waarbij het lastiger is om in bezwaar te maken)? Maakt het hierbij uit of de tarieven in de auto zichtbaar zijn op het "kastje"? Maakt het uit hoe vaak de weggebruiker een factuur ontvangt (eens paar maand versus eens per drie maanden)?
- Vindt men het acceptabel dat de informatie uit de kilometerprijs wordt gebruikt voor andere doeleinden, commercieel dan wel niet commercieel. Bijvoorbeeld voor het doen van aanbiedingen, analyse doeleinden enz.

#### *Werking (technisch) systeem*

- Hoe wil de gebruiker geïnformeerd worden over de juiste werking (of defect) van zijn voertuigapparaat? Per post? Door middel van een lampje op of een signaal van het apparaat?
- Welke procedure is acceptabel bij een defect aan het voertuigapparaat? Binnen welke termijn en op welke wijze?
- Kan de weggebruiker gevraagd worden een kilometerregistratie bij te houden bij een defect aan zijn voertuigapparaat? Zo ja, hoe dan?

### Model 1

- De gegevens over waar en wanneer iemand gereden heeft zijn alleen bekend in het "kastje" en niet bij de uitvoeringsorganisatie. Kenteken: 01 AA BB  
Periode: 01-01-2012 tot 31-01-2012
- Het kastje berekent het totale bedrag dat betaald moet worden en stuurt deze informatie door aan de backoffice. Factuurbedrag: 50 euro
- De uitvoeringsorganisatie verstuurt de factuur.
- Op de factuur kan alleen het totaalbedrag staan.

### Model 2

- De gegevens over waar en wanneer iemand gereden heeft zijn alleen bekend in het "kastje" en niet bij de uitvoeringsorganisatie. Kenteken: 01 AA BB  
Periode: 01-01-2012 tot 31-01-2012
- Het "kastje" berekent hoeveel kilometers er zijn gereden tegen het basistarief en tegen het spitstarief. Basistarief 5ct/km: .....km = €....  
Spitstarief A 10ct/km: .....km = €....  
Spitstarief B 11ct/km: .....km = €....
- De uitvoeringsorganisatie berekent het factuurbedrag en verstuurt de factuur. Factuurbedrag: 50 euro
- Op de factuur staat hoeveel kilometers u heeft gereden tegen een basistarief en een spitstarief.

### Model 3

- Alle gegevens over waar de auto rijdt en wanneer worden door het kastje geregistreerd en worden doorgestuurd naar de uitvoeringsorganisatie. Kenteken: 01 AA BB  
01-01-2012, 6.05 – 6.35 uur,  
45 km x 5ct = €....
- Deze informatie is dus bekend bij de uitvoeringsorganisatie. De uitvoeringsorganisatie bewaart deze gegevens. A4 Den Haag richting Amsterdam  
01-01-2012, 17.15 – 17.43,  
30 km x 15ct = €....
- De uitvoeringsorganisatie berekent het factuurbedrag en verstuurt de factuur. A9 Amsterdam richting Almere
- Op de factuur kan staan hoeveel kilometers u heeft gereden, waar en wanneer en hoeveel en tegen welk tarief. Factuurbedrag: 50 euro



## **BIJLAGE 2**

### **Voorgelegd toonmateriaal focusgroepen**

## Voorgelegde informatie over het Kabinetsbesluit kilometerprijs

Kabinetsbesluit  
30 november 2007

Het Kabinet kiest voor:

- Een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen: betalen naar gebruik
- Basistarief naar milieu: een schone / zuinige auto betaalt minder dan een vuile / onzuinige auto
- Spitstarief op drukke tijden en plaatsen om de bereikbaarheid te verbeteren
- Afschaffen van de MRB (voor bezit) en (gedeeltelijk) afbouwen van BPM (bij aanschaf)
- Een inningssysteem dat werkt op basis van de satelliettechniek

## Voorgelegde informatie over de planning

Planning

- Starten met vrachtvervoer in 2011 met België, Frankrijk en Duitsland
- Starten met personenauto's in 2012
- In 2016 het systeem volledig uitgerold
- Vanaf 2008 tests en mobiliteitsprojecten Doel: techniek testen en gedrags- en bereikbaarheidseffecten realiseren

## Voorgelegde informatie / voorbeelden van tarieven

Voorbeeld tarieven

- Tarieven afhankelijk van mate van afbouw vaste belastingen MRB en BPM. Gemiddeld basistarief 3,2 tot 6,3 eurocent per km.
- Op termijn op drukke locaties en tijdstippen een extra spitstarief van bijvoorbeeld 10 cent per kilometer
- Voorbeeld: gemiddeld basistarief van 5,3 eurocent:  
(MRB volledig en BPM voor 75 procent afbouwen)

**Klein**



1,5 cent per km

**Middenklasse benzine**



3,6 cent per km

**Groot diesel**



9,9 cent per km

## **Voorgelegde informatie over verwachte beleidseffecten kilometerprijs**

Effecten kilometerprijs

(ten opzichte van de situatie zonder kilometerprijs)

- Structurele files: afname van 45 tot 60 procent
- Klimaat: afname CO<sub>2</sub> uitstoot met 10 tot 18 procent
- Verkeersveiligheid: daling van het aantal verkeersdoden met 8 tot 11 procent
- Luchtkwaliteit: afname fijnstof met 10 tot 18 procent

**BIJLAGE 3**

**Respondentenoverzicht**

**Groep 1: Automobilisten die vrijwel nooit in de spits of maximaal 2x per week in de spits rijden (Den Haag)**

Datum: 4 maart

Tijd: 16:00 uur

NR	Naam	M/ V	Lftd	Beroep	Opleiding	Bijzonderheden
1	P. van der K.	M	45	Ict	Mulo	2-3 dagen per week
2	G. K.	M	61	Flo	Mbo	2 dagen per week
3	A. van M.	M	51	Docent	Hbo	Af en toe
4	J. van der H.	V	56	Ondememer	Mbo	Af en toe
5	P. de N.	M	47	Huisman	Mbo	Zelden
6	L. P.	V	46	Docent	Wo	1-2 per week
7	R. van Z.	V	53	Front office medewerker Nationale Nederlanden	Hbo	1 per week
8	S. H.	v	47	Ondememer	Mbo	Zelden
9	S. C.	M	25	Student	Wo	Zelden

**Groep 2: Automobilisten die minimaal drie keer per in de spits rijden (Den Haag)**

Datum: 4 maart

Tijd: 19:00 uur

<b>Nr</b>	<b>Naam</b>	<b>M/ V</b>	<b>Lftd</b>	<b>Beroep</b>	<b>Opleiding</b>	<b>Bijzonderheden</b>
1	S. V.	V	35	Adm.medw	Mavo	25.000 km
2	K. K.	V	42	Adm.medw	Leao	15.000 km 4 dagen per weer ochtend spits
3	J. D.	V	39	Adm.medw	Mbo	>20.000 km
4	R. S.	M	45	Administrateur	Hbo	20.000 km min 4 dagen spits
5	R. van H.	M	37	Manager	Hbo	Dagelijks > 25.000 km
6	J. S.	M	57	Econoom	WO	Bijna dagelijks
7	S. B.	M	43	Slaapkamer monteur	Lts	Dagelijks
8	J. F.	M	28	Credit manager	Mbo	Dagelijks
9	F. vd Z.	V	22	Student sph	Hbo	Minimaal 3 per week

**Groep 3: Automobilisten die tussen 5.000 en 15.000 km per jaar rijden (Zwolle)**

Datum: 11 maart

Tijd: 16:00 uur

Tijd	Naam	M/ V	Lftd	Beroep	Opleiding	Bijzonderheden
1	J. P.	M	63	Pensioen	Mbo	6.000-7.000 km
2	K. la F.	V	33	Huisvrouw	WO	2.000 km
3	P. B.	V	44	Tnt	Havo	2.000 km
4	B. W.	v	44	Persoonlijk assistent	Hbo	Minder 5.000 km
5	P. P.	M	55	Activiteitenbegeleider	MBO	10.000
6	C. van der M.	M	40	Ambulance verpleegkundige	MBO	Woonwerk 10.000 – 12.000
7	W. W.	M	46	Shop begeleider verhuur	MBO	Ongeveer 10.000
8	G. L.	V	50	Laborante	MBO	10.000
9	M. D.	V	28	Cateringbeheerder	MBO	9.000

**Groep 4: Automobilisten die meer dan 15.000 km per jaar rijden (Zwolle)**

Datum: 11 maart

Tijd: 19:00 uur

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>M/V</b>	<b>Lftd</b>	<b>Beroep</b>	<b>Opleiding</b>	<b>Bijzonderheden</b>
1	B. K.	M	44	Houtbewerker	Lts	20.000 km
2	P. F.	M	27	Docent	Hbo	35.000 km
3	J. S.	M	60	Vut	Hbo	20.000 km
4	M. S.	V	47	Examen surveillant	Havo	20.000 km
5	J. B.	M	43	Adm.med	Lbo	15-20.000 km
6	M. K.	M	41	Beveiliging	Mbo	70.000 km
7	H. H.	M	37	Politie	Mbo	15.000 km
8	M. de W.	V	34	Huisvrouw	Mbo	20.000
9	J. W.	V	43	Vestigingsass. uitzendbureau	MBO	25.000