

Betalen voor autogebruik

Bas Ebskamp
Maarten Gehem
Liza Sandtke

Betalen voor autogebruik

Bas Ebskamp
Maarten Gehem
Liza Sandtke

Colofon

Betalen voor autogebruik

Auteurs

Bas Ebskamp

Maarten Gehem

Liza Sandtke

Ontwerp

Leonie Lous

Ellen van Diek

De Argumentenfabriek

 2020

www.argumentenfabriek.nl

In opdracht van:

Ministerie van Financiën

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Inleiding De Argumentenfabriek	9
Argumentatie	
Inleiding	10
Elementenkaart	11
Argumentenkaart Betalen per kilometer	12
Argumentenkaart Spitsheffing	16
Argumentenkaart Locatieheffing	20
Argumentenkaart Uitstootafhankelijke heffing	24
Argumentenkaart Registratie gegevens	28
Waarden	
Inleiding	31
Waardenmatrix	33
Waardenkaart Betalen voor autogebruik	34

Voorwoord

Het stelsel van autobelastingen bestaat uit een mix van belastingen op bezit, aanschaf en het verbruik van fossiele brandstoffen. Deze mix komt in de komende jaren onder spanning te staan door de transitie naar emissievrij rijden. De elektrische auto raakt immers steeds verder ingeburgerd en mogelijk zullen andere vormen van emissievrij rijden zich nog aandienen. Een belangrijk deel van de op fossiele brandstoffen gebaseerde grondslagen in de autobelastingen is door deze ontwikkelingen aan erosie onderhevig. In het Klimaatakkoord is daarom geconstateerd dat op termijn een andere vormgeving van het stelsel van autobelastingen noodzakelijk is. Een stelsel waarin de automobilist betaalt voor het gebruik van de weg wordt gezien als een mogelijke oplossingsrichting. Het kabinet heeft daarom in het Klimaatakkoord afgesproken dat het ten behoeve van de volgende kabinetsformatie onderzoek zal doen naar varianten van betalen naar gebruik.

Dit onderzoek bestaat voor een belangrijk deel uit het inzichtelijk maken van de potentiële beleidseffecten die het gevolg kunnen zijn van het invoeren van een specifieke variant van betalen naar gebruik. Deze zogenoemde doorrekeningen leveren waardevolle informatie op voor eventuele politieke besluitvorming tijdens de volgende kabinetsformatie. Maar een doorrekening is slechts een deel van het verhaal. Een verandering van het stelsel van autobelastingen kan forse gevolgen hebben voor Nederland en de Nederlanders. De auto is voor veel Nederlandse burgers en bedrijven een belangrijk, en vaak zelfs het belangrijkste, vervoersmiddel. Een beslissing voor een dergelijke stelselwijziging zou daarom niet alleen gebaseerd moeten zijn op modelmatig verkregen cijfers over bijvoorbeeld voertuigverliesuren of megatonnen CO₂-reductie. Een nieuw stelsel van autobelastingen moet (juist ook) voldoen aan de maatschappelijke verwachtingen en opvattingen rondom auto's en belastingen.

Draagvlak voor een nieuw stelsel en een beeld van wat Nederlanders verwachten van een stelsel van betalen naar gebruik is essentieel voor goede besluitvorming. Het kabinet heeft daarom de Argumentenfabriek gevraagd in gesprek te gaan met burgers en maatschappelijke partijen. Het doel van deze opdracht is het verkrijgen van een breed beeld van de argumenten en waarden die een rol kunnen spelen bij hoe Nederland aankijkt tegen een stelsel van betalen naar gebruik en de verschillende aspecten die een rol kunnen spelen binnen zo'n stelsel. Het resultaat is een bundeling van overzichtelijke argumentenkaarten en een waardenkaart waarmee het maatschappelijke debat over (onderdelen van) betalen naar gebruik wordt weergegeven. De inzichten uit deze kaarten kunnen worden ingezet om te komen tot een andere vormgeving van het stelsel van autobelastingen dat aansluit bij maatschappelijke verwachtingen en zijn daarmee relevant voor eventuele besluitvorming over een stelsel van betalen naar gebruik.

Hans Vijlbrief, *staatssecretaris van Financiën*

Inleiding

De Argumentenfabriek

Wat is een autorit je waard? Welk prijskaartje moet de overheid hangen aan autogebruik? En wat is het beste systeem om hiervoor te betalen?

Die vragen kwamen afgelopen jaren in verschillende vormen langs in verhitte debatten. Nu het Rijk nadenkt over hoe een systeem voor ‘betalen voor autogebruik’ eruit kan zien, laaien die debatten weer op. De voors en tegens worden breed uitgemeten in de media, het parlement en in de auto. Is betalen per kilometer dé uitkomst om een systeem van vaste wegbelastingen te vervangen nu inkomsten voor de staat gaan dalen? Beperkt het onze vrijheid en zet het onze privacy onder druk? Brengt het te grote politieke risico's met zich mee, omdat de staat hiervoor een nieuw complex, IT-afhankelijk systeem moet invoeren? Of is het goed voor de gezondheid en veiligheid, omdat het autogebruik vermindert en hiermee verkeersongelukken en schadelijke uitstoot laat dalen?

We hielpen het Rijk om deze argumenten en onderliggende waarden in kaart te brengen. Om het constructieve maatschappelijk debat over betalen voor autogebruik te stimuleren. En om het Rijk en politici te helpen bij een goede afweging over hoe een nieuw stelsel van autobelastingen eruit zou kunnen zien. De resultaten van dit proces – vijf Argumentenkaarten en één Waardenkaart – vindt u in dit Kaartenboek.

Wat staat er in dit boek?

Dit boek beschrijft de belangrijkste argumenten voor én tegen vijf elementen die vaak terugkomen in het debat over betalen voor autogebruik. Wat valt er voor of tegen beprijzing van autogebruik per kilometer te zeggen? Naast argumenten rondom deze fundamentele keuze geven we meer specifieke argumenten die gaan over de inrichting van een systeem voor betalen voor autogebruik: een spitsheffing, een locatieheffing of een uitstootheffing. Daarna staan we stil bij de argumenten rondom

registratie van gegevens – zonder welke een systeem van betalen voor autogebruik ondenkbaar is. We sluiten het boek af met een overzicht van de onderliggende waarden die meespelen bij deze argumenten. Wat vinden mensen vooral belangrijk bij het inrichten van een systeem voor betalen voor autogebruik? Hier draait het om ‘grote woorden’ zoals gelijkheid (“De overheid moet er voor iedereen zijn en proberen sociale ongelijkheid te voorkomen”) of keuzevrijheid (“Mensen moeten zelf kunnen kiezen wanneer en waar zij willen autorijden”).

Voor wie is dit boek bedoeld?

Dit boek is bedoeld voor een breed publiek binnen en buiten de overheid. In eerste instantie helpt het de overheid om rekening te houden met de voors en tegens rond elementen die vaak terugkeren in het debat over betalen voor gebruik. Daarnaast biedt het politici, media en het publiek zicht op de volle breedte van het debat en een handvat om posities te herkennen en te bepalen.

Hoe hebben we dit boek gemaakt?

Om de argumenten en waarden rondom betalen voor autogebruik in kaart te brengen, organiseerden we een reeks gesprekken of ‘denksessies’ met diverse belanghebbenden en experts. In juni en juli 2020 spraken we drie keer met verschillende groepen belangenbehartigers, ‘gewone’ automobilisten, en wetenschappers. Met een kerngroep van medewerkers van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Financiën bereidden we de denksessies voor en verwerkten we nadien de opbrengsten tot de kaarten die u in dit boek aantreft.

De kaarten in dit boek zijn de weerslag van het enthousiasme waarmee belangenbehartigers, burgers, beleidsmakers en experts meedachten. Zonder jullie was dit boek niet mogelijk. Dus: dank voor al jullie denkwerk. En we hopen vooral: veel leesplezier!

Bas Ebskamp, Maarten Gehem, Liza Sandtke
De Argumentenfabriek

Argumentatie

De vijf Argumentenkaarten in dit hoofdstuk beschrijven de belangrijkste argumenten voor en tegen vijf elementen van betalen voor auto-gebruik die vaak langskomen in het maatschappelijke debat.

Betalen voor auto-gebruik is een breed vraagstuk en de argumenten die in het debat spelen gaan dan ook over diverse elementen. Voor de scherpste en het overzicht onderscheiden we voor de argumentatie vijf afzonderlijke elementen. Deze gaan zowel over het principe van betalen voor auto-gebruik per kilometer als over mogelijke invulling van een systeem hiervoor. De hier beschreven elementen zijn geen weergave van politieke of ambtelijke voorkeuren of voorliggende varianten. Ze zijn uitsluitend onderscheiden om de breedte van relevante argumenten en waarden scherp in beeld te krijgen.

Het overzicht hiernaast beschrijft wat we verstaan onder de vijf elementen die we in deze publicatie beargumenteren om een systeem van 'betalen voor auto-gebruik' in te richten. De Argumentenfabriek gebruikte dit overzicht tijdens de denksessies met deskundigen, belangenbehartigers en burgers om de inhoud en het onderscheid tussen de verschillende elementen te verduidelijken.

Wat staat er op de Argumentenkaarten?

De argumenten staan op iedere kaart gegroepeerd in herkenbare categorieën: zoals argumenten van principiële aard, rondom milieu en klimaat, over mobiliteit, welzijn, gevolgen voor de schatkist en uitvoerbaarheid. Argumenten die gaan over het *algemene principe* van betalen voor auto-gebruik staan op de eerste Argumentenkaart. Op de navolgende Argumentenkaarten over specifieke elementen voor de inrichting staan argumenten weergegeven als ze relevant zijn in het debat over dat element en staan de algemene argumenten over betalen voor auto-gebruik niet herhaald.

De kaarten beschrijven de argumenten, maar geven hier geen oordeel over. Het aantal argumenten voor of tegen zegt niets over de weging hiervan. Dat geldt ook voor de volgorde van categorieën argumenten of zinnen binnen een categorie.

Hoe definiëren we de vijf elementen om 'betalen voor autogebruik' in te vullen?

Betalen per kilometer

- Een heffing waarbij automobilisten evenredig per kilometer een bedrag betalen.
- Een heffing die in hoogte jaarlijks wordt vastgesteld door de Rijksoverheid en in heel Nederland geldt.
- Een heffing die de motorrijtuigenbelasting kostenneutraal vervangt.
- Een heffing waarbij overige belastingen voor personenauto's en motorrijwielen (aanschaf en accijnzen) blijven zoals ze zijn.
- Een heffing waarbij vaste kosten voor autobezit dalen.

Spitsheffing

- Een heffing waarbij automobilisten een bedrag betalen voor autorijden op spitswegen tijdens spits tijden.
- Onder spitswegen verstaan we wegen waar structureel files staan.
- Een heffing die in hoogte jaarlijks wordt vastgesteld in heel Nederland en varieert per weg in Nederland.
- Een heffing waarbij huidige belastingen voor auto-aanschaf en accijnzen blijven zoals ze zijn.

Locatieheffing

- Een heffing waarbij automobilisten een variërend bedrag betalen voor autorijden in stedelijk- of buitengebied.
- Een heffing die in hoogte jaarlijks wordt vastgesteld in heel Nederland en varieert per gebied in Nederland.
- Een heffing waarbij huidige belastingen voor auto-aanschaf en accijnzen blijven zoals ze zijn.

Uitstootheffing

- Een heffing waarbij mensen een bedrag betalen voor auto-gebruik afhankelijk van hoe vervuilend deze is.
- Onder vervuilend verstaan we de mate waarin de auto CO₂, stikstof en fijnstof uitstoot.
- Een heffing die in hoogte jaarlijks wordt vastgesteld door de Rijksoverheid en varieert per autotype.
- Een heffing waarbij huidige belastingen voor auto-aanschaf en accijnzen blijven zoals ze zijn.

Registratie van gegevens

- Registratie van plaats, tijd en kilometergegevens van auto's om belasting te heffen voor autogebruik.
- Registratie van gegevens vindt plaats via ingebouwde kastjes in de auto, op naam van één eigenaar.
- Gegevens worden naar de overheid verstuurd en tijdelijk en geanonimiseerd door de overheid opgeslagen.
- De overheid gebruikt gegevens alleen om de heffing door te rekenen aan de autobezitter voor gebruik hiervan.

Argumentenkaart Betalen per kilometer

De kaart hiernaast en op pagina 14/15 beschrijft voor- en tegenargumenten voor het betalen van autogebruik per kilometer.

Met betalen per kilometer bedoelen we een vlakke heffing. Dit betekent dat automobilisten per kilometer een bedrag betalen en het totale bedrag evenredig stijgt met het aantal kilometers dat zij rijden.

De tarieven voor betalen per kilometer worden jaarlijks vastgesteld door de Rijksoverheid en vervangen de motorrijtuigenbelasting (MRB) kostenneutraal. De aanschafbelasting voor personenauto's en motorrijwielen (BPM) en accijnzen blijven zoals ze zijn. Tegelijkertijd dalen de vaste kosten voor autobezit door het verdwijnen van de motorrijtuigenbelasting.

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid

**Wat zijn
voor Nederland
argumenten voor en tegen
betalen voor autogebruik
per kilometer?**

Principes

Milieu en
klimaat

Mobiliteit

Betalen per kilometer is efficiënter

- Betalen per kilometer laat mensen alleen betalen als ze de weg ook echt gebruiken (het profijtbeginsel).
- Betalen per kilometer geeft ritten een betere prijs, mensen wegen zo zuiverder af of de rit de moeite waard is.
- Betalen per kilometer vermindert files, verkleint zo de reistijd en dit leidt tot meer welvaart in Nederland.

Voor

Betalen per kilometer is rechtvaardig

- Betalen per kilometer laat ook buitenlandse auto's die onze wegen gebruiken hiervoor betalen.
- Door te betalen per kilometer gaan ook elektrische auto's belasting betalen voor hun gereden kilometers.
- Betalen per kilometer maakt dat mensen die veel autorijden meer betalen dan mensen die weinig autorijden.

Betalen per kilometer is oneerlijk en vergroot ongelijkheid

- Betalen per kilometer confronteert mensen zonder alternatief voor de auto die veel rijden met hogere kosten.
- Laagbetaalden zijn vaak beperkt in woon- en werkkeuzes, dus ook in de opties autogebruikskosten te drukken.
- Betalen per kilometer kan ertoe leiden dat mensen extra moeten betalen door eerdere woon- en werkkeuzes.

Tegen

Betalen per kilometer beperkt de vrijheid en zet de privacy van mensen onder druk

- Betalen per kilometer beperkt mensen in hun gevoel van vrijheid om de auto te pakken wanneer ze willen.
- Betalen per kilometer beperkt mensen in de woon- en werkkeuzes die zij maken.
- Betalen per kilometer vereist verplichte registratie van autogebruik, deze informatie is privacygevoelig.

Betalen per kilometer heeft een positieve invloed op klimaat en milieu

- Betalen per kilometer vermindert autogebruik en leidt daardoor tot daling van de uitstoot.
- Betalen per kilometer stimuleert werken op afstand of dichterbij huis, dit vermindert op termijn verkeer en dus uitstoot.

Voor

Betalen per kilometer is ineffectief en onnodig om milieu- en klimaatdoelen te halen

- Betalen per kilometer leidt mogelijk tot meer autobezit omdat dit goedkoper wordt, en zo tot meer autogebruik.
- Betalen per kilometer beperkt de mogelijkheden voor de overheid om te sturen op autoaanschaf.

Tegen

Betalen per kilometer vermindert files in Nederland

- Betalen per kilometer ontmoedigt autogebruik, waardoor mensen kiezen voor ander vervoer of werken op afstand.

Voor

Betalen per kilometer biedt kansen voor verbetering van mobiliteit

- Betalen per kilometer levert de overheid informatie waarmee zij mobiliteitsgedrag kan sturen.
- Lagere vaste kosten geven reizigers de financiële ruimte voor nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals deelvervoer.
- Lagere vaste kosten maakt bezit van een auto aantrekkelijker, dit geeft mensen een extra vervoersoptie.

Betalen per kilometer is ineffectief om knelpunten in mobiliteit op te lossen

- Betalen per kilometer spreidt auto's niet beter over tijd en plaats.
- Betalen per kilometer vermindert autogebruik van werkenden niet als werkgevers reiskosten betalen.
- Door te betalen per kilometer rechtvaardigen mensen hun autogebruik voor zichzelf en rijden ze niet minder.
- Betalen per kilometer verkleint de kans dat mensen autodelen, omdat autobezit aantrekkelijk wordt.

Tegen

Argumentenkaart Betalen per kilometer

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn**
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid

**Wat zijn
voor Nederland
argumenten voor en tegen
betalen voor autogebruik
per kilometer?**

Welzijn

Schatkist

Uitvoerbaarheid

Voor

Betalen per kilometer is goed voor de gezondheid en veiligheid

- Betalen per kilometer vermindert autogebruik en dit vermindert het absolute aantal verkeersongelukken.
- Betalen per kilometer vermindert autogebruik en verbetert zo de luchtkwaliteit.
- Betalen per kilometer stimuleert mensen gezonder vervoer te kiezen, zoals fietsen of lopen.

Betalen per kilometer verbetert de kwaliteit van de leefomgeving

- Betalen per kilometer ontmoedigt autogebruik en mogelijk -bezit, wat leidt tot minder auto's in het straatbeeld.
- Betalen per kilometer stimuleert een kortere woon-werkafstand, dit geeft tijdswinst en meer binding met de omgeving.

Betalen per kilometer vermindert de kwaliteit van de leefomgeving

- Betalen per kilometer maakt autobezit goedkoper en dus aantrekkelijker, wat leidt tot meer auto's op straat.

Betalen per kilometer belemmert mensen in hun sociale contacten

- Betalen per kilometer maakt dat mensen minder recreatieve ritten maken, bijvoorbeeld naar familie.
- Betalen per kilometer maakt dat werkgevers mensen vragen meer thuis te werken om reiskosten te beperken.

Betalen per kilometer verstoort de woon- en arbeidsmarkt

- Werkgevers nemen minder snel werknemers aan die ver van huis wonen, vanwege hogere reiskostenvergoeding.
- Werknemers zijn minder snel geneigd ver van huis te gaan werken, omdat reiskosten toenemen.

Tegen

Betalen per kilometer levert stabiele inkomsten voor de schatkist en vermindert uitgaven

- Betalen per kilometer leidt tot minder weggebruik, hierdoor dalen de kosten die Nederland heeft aan de weg.
- Betalen per kilometer vervangt een systeem van wegbelastingen met dalende inkomsten voor de staat.

Betalen per kilometer levert nieuwe problemen op voor de schatkist

- Inkomsten dalen naarmate het effect op autogebruik toeneemt, met mogelijk variabele tarieven tot gevolg.
- Betalen per kilometer vervangt alleen de MRB, dit levert de schatkist weinig op.
- Betalen per kilometer zet druk op alternatieve vervoerssystemen als OV en het opvangen hiervan kost geld.

Voor

Tegen

Betalen per kilometer kan rekenen op draagvlak

- Betalen per kilometer wordt geaccepteerd omdat mensen goed begrijpen waarvoor ze betalen.

Betalen per kilometer leidt tot politieke risico's en kan vertrouwen in de politiek schaden

- Betalen per kilometer is een complex, nieuw systeem en IT-afhankelijk, de uitvoering geeft politieke risico's.
- Betalen per kilometer heeft direct effect op alle automobilisten en ligt dus onder een politiek vergrootglas.

Tegen

Betalen per kilometer kost geld en leidt tot financiële risico's

- Betalen per kilometer is een complex, nieuw systeem wat veel geld kost om in te voeren en te onderhouden.
- Betalen per kilometer brengt frauderisico's met zich mee en het kost overheden geld dit tegen te gaan.

Argumentenkaart Spitsheffing

De kaart beschrijft voor- en tegenargumenten voor Nederland voor het extra betalen voor autogebruik op spitswegen, de spitsheffing. Spitsheffing kan een onderdeel zijn van een systeem van betalen voor autogebruik.

Met betalen van een heffing op spitswegen bedoelen we een heffing waarvan de hoogte stijgt op wegen en tijdstippen waar structureel file is. De tarieven per weg worden jaarlijks vastgesteld door de Rijksoverheid, en komen naast huidige belastingen voor aanschaf en accijnzen.

Het doel van deze heffing is om de opstoppingen op Nederlandse wegen te beperken.

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid

Wat zijn voor Nederland argumenten voor en tegen extra betalen voor autogebruik op spitswegen (spitsheffing)?

Principes

Milieu en klimaat

Mobiliteit

Voor

Spitsheffing is efficiënt en doelgericht

- Spitsheffing benadert het beste het marktmechanisme om schaarste te verdelen.
- Spitsheffing legt uitsluitend extra lasten op in regio's met drukke wegen die een fileprobleem hebben.

Tegen

Spitsheffing is oneerlijk en vergroot ongelijkheid

- Spitsheffing zorgt dat automobilisten die geen alternatief hebben hogere kosten krijgen.
- Spitsheffing vergroot sociale ongelijkheid tussen mensen met verschillende vervoersopties- en vergoedingen.
- Spitsheffing kan ertoe leiden dat mensen extra moeten betalen door eerdere woon- en werkkeuzes.
- Spitsheffing leidt tot hogere lasten voor werkgevers als die reiskosten willen vergoeden.
- Als de spitsheffing er eenmaal is, kan de overheid steeds meer belasting gaan heffen met dit instrument.

Spitsheffing is een gevaar voor privacy

- Voor spitsheffing moet worden bijgehouden wie wanneer waar rijdt, deze informatie is privacygevoelig.

Voor

Spitsheffing heeft een positieve invloed op klimaat en milieu

- Spitsheffing vermindert files en daarmee de uitstoot die ontstaat door filerijden.
- Spitsheffing leidt tot verspreiding van auto's over wegen en tijd en zo tot spreiding van schadelijke emissies.
- Spitsheffing maakt duurzamere alternatieven voor autogebruik aantrekkelijker, zonder er één te bevoordelen.

Tegen

Een spitsheffing draagt weinig bij aan milieu- en klimaatdoelen

- Spitsheffing is ineffectief om milieudoelen te bereiken, want het stuurt niet aan op minder vervuilende auto's.
- Spitsheffing verspreidt auto's over wegen en tijd, hierdoor verspreiden schadelijke emissies over Nederland.
- Spitsheffing maakt autogebruik uiteindelijk aantrekkelijker, omdat er minder files zijn.

Voor

Spitsheffing vermindert files in Nederland op efficiënte wijze

- Spitsheffing stimuleert automobilisten zich te verspreiden over wegen en tijdstippen, wat files vermindert.
- Met een spitsheffing verminderen files zonder dat grote investeringen in alternatieve vervoersmiddelen nodig zijn.

Tegen

Spitsheffing helpt niet om de mobiliteit in Nederland te verbeteren

- Spitsheffing vermindert files onvoldoende omdat mensen gedwongen zijn op bepaalde momenten te reizen.
- Spitsheffing zorgt voor sluipverkeer en extra opstoppingen op 'goedkopere' wegen.

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn**
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid

**Wat zijn voor
Nederland argumenten
voor en tegen extra
betalen voor autogebruik
op spitswegen
(spitsheffing)?**

Welzijn

Schatkist

Uitvoerbaarheid

Spitsheffing vergroot het welzijn van automobilisten

Voor

- Spitsheffing stimuleert mensen vervoersmiddelen te kiezen die de gezondheid bevorderen, zoals de fiets.
- Spitsheffing vergroot het welzijn van mensen omdat zij minder tijd en energie verspillen aan files.
- Spitsheffing verbetert doorstroming op de weg, vermindert reistijd en dit leidt tot meer welvaart in Nederland.
- Spitsheffing maakt wonen en werken in minder drukke gebieden aantrekkelijker.

Spitsheffing verlaagt het welzijn

Tegen

- Spitsheffing remt mensen te gaan wonen en werken rondom spitswegen, ook als dit hun voorkeur heeft.
- Spitsheffing belemmert mensen om te rijden wanneer zij willen, dit beperkt hun sociale leven.

Een spitsheffing verslechtert het functioneren van de arbeids- en woningmarkt

- Spitsheffing beïnvloedt woon- en werkkeuzes van mensen en schaadt hiermee de arbeids- en woningmarkt.

Spitsheffing is goed voor de schatkist

Voor

- Spitsheffing levert geld op voor de schatkist.
- Spitsheffing leidt tot minder spits, hierdoor dalen de benodigde kosten voor aanleg van extra infrastructuur.
- De opbrengsten uit de spitsheffing kunnen gebruikt worden om files nog verder terug te dringen.

Spitsheffing levert nieuwe problemen op voor de schatkist

Tegen

- Voor stabiele inkomsten zal de overheid het spitsstarief steeds moeten verhogen zodra de heffing effectief spits vermindert.
- Spitsheffing zet druk op alternatieve vervoerssystemen als OV en het opvangen hiervan kost geld.

Spitsheffing kan op draagvlak rekenen

Voor

- De recente ervaringen met thuis- en flexibel werken vergroten de acceptatie van alternatieven voor de spits.
- Mensen accepteren spitsheffing omdat zij in hun fysieke omgeving concreet kunnen zien waar zij voor betalen.

Spitsheffing heeft een slecht 'track record'

- Spitsheffing riep eerder zo veel weerstand onder belanghebbenden op, dat invoering opnieuw tot gedoe leidt.

Spitsheffing is zo complex in de uitvoering dat dit het vertrouwen in de overheid schaadt

Tegen

- Spitsheffing vereist nauwkeurige dataverzameling die ingrijpt in de persoonlijke levenssfeer.
- Spitsheffing leidt tot veel discussie onder belanghebbenden over welk tarief waar wanneer geldt.
- Spitsheffing is een nieuw, ongetest systeem met veel IT en hiermee een recept voor fraude en bugs.

Spitsheffing kost geld en leidt tot financiële risico's

- Spitsheffing is een nieuw systeem, het kost dus geld om op te tuigen.
- Spitsheffing is complex en afhankelijk van IT-systemen en is daarmee financieel risicovol.

Argumentenkaart Locatieheffing

De kaart beschrijft argumenten voor en tegen het verschil in tarief tussen stad en buitengebied als onderdeel van een systeem van betalen voor autogebruik.

Met een verschil tussen stad en buitengebied bedoelen we standaard hogere tarieven voor rijden in een stedelijke omgeving vergeleken met het buitengebied. Deze tarieven worden jaarlijks vastgesteld door de (decentrale) overheid, en komen naast huidige belastingen voor aanschaf en accijnzen.

Het doel van deze tariefverschillen in de heffing is om opstoppingen in en rond steden te beperken én negatieve effecten op de leefomgeving in steden te beperken.

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid



Voor

Een toeslag is efficiënt en doelgericht

- Een toeslag legt automobilisten een extra heffing op daar waar het ook druk is, en niet elders.
- Een toeslag is een efficiënte manier om schaarste eerlijk te verdelen.
- Mensen in stedelijk gebied hebben doorgaans meer alternatieven voor autogebruik.

Tegen

Een toeslag is oneerlijk en vergroot de ongelijkheid

- Mensen voor wie het al duur is om in stedelijk gebied te wonen, moeten hiervoor nog extra gaan betalen.
- Een toeslag is oneerlijk omdat je extra moet betalen, maar daar niets voor terug krijgt.

Een toeslag beperkt de vrijheid en zet privacy onder druk

- Een toeslag maakt dat mensen in steden minder snel een auto kopen of gebruiken, terwijl ze dat wel zouden willen.
- Met een toeslag moet worden bijgehouden wie waar rijdt, deze informatie is privacygevoelig.

Voor

Een toeslag draagt bij aan een beter lokaal milieu

- Een toeslag vermindert autogebruik in stedelijke gebieden, wat hier leidt tot minder schadelijke emissies.
- Een toeslag maakt duurzamere alternatieven voor de auto in de stad aantrekkelijker.
- Een toeslag stimuleert bedrijven en winkels om zich te vestigen waar OV en fiets goed kunnen komen.

Tegen

Een toeslag werkt niet om milieu- en klimaatdoelen te halen

- Met een toeslag daalt mogelijk het aantal gereden kilometers buiten de stad minder dan beoogd.
- Door een toeslag kunnen werkgevers en winkels uit de stad trekken; dit leidt tot meer uitstoot.

Voor

Een toeslag verbetert de doorstroming en het mobiliteitssysteem

- Een toeslag vermindert opstoppingen in stedelijk gebied waardoor reistijden hier verbeteren.
- Een toeslag vermindert onnodig autogebruik, dit geeft ruimte op de weg aan automobilisten zonder alternatief.
- Een toeslag leidt tot een betere spreiding van auto's over stedelijk- en buitengebied.
- Een toeslag jaagt innovaties in het mobiliteitssysteem aan, zoals hubs en 'mobiliteit als dienst'.

Tegen

Een toeslag helpt doorstroming onvoldoende verbeteren

- Een toeslag verbetert doorstroming niet of nauwelijks, omdat autogebruikers toch naar de stad moeten.
- Een toeslag verplaatst drukte vanuit stedelijk- naar buitengebied en veroorzaakt daar opstoppingen.
- Door een toeslag kunnen werkgevers en winkels uit de stad trekken; dit leidt tot meer reisebewegingen.
- Door een toeslag vestigen bedrijven en mensen zich mogelijk op de toeslaggrens, wat hier leidt tot druk.

Argumentenkaart Locatieheffing

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn**
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid

**Wat zijn
voor Nederland
argumenten voor en tegen
een verschil in tarief (een
toeslag) tussen stad en
buitengebied?**

Welzijn

Schatkist

Uitvoerbaarheid

Voor

Een toeslag zorgt voor een betere kwaliteit van de leefomgeving

- Een toeslag stimuleert mensen en bedrijven zich te vestigen in buitengebied, zo vermindert druk op de stad.
- Een toeslag vermindert het aantal auto's in stedelijk gebied, dit maakt de leefomgeving gezonder.
- Een toeslag ontmoedigt autogebruik en mogelijk -bezit, dit leidt tot minder auto's in het straatbeeld in de stad.
- Een toeslag vermindert het ruimtebeslag van auto's in stedelijk gebied en speelt zo kostbare ruimte vrij.

Tegen

Een toeslag verlaagt het welzijn

- Een toeslag remt mensen te gaan wonen en werken in stedelijk gebied, ook als dit hun voorkeur heeft.
- Een toeslag belemmert mensen om in en naar stedelijk gebied te rijden, dit beperkt hun sociale leven.

Een toeslag verslechtert het functioneren van de arbeids- en woningmarkt

- Een toeslag beïnvloedt woon- en werkkeuzes van mensen en schaadt hiermee de arbeids- en woningmarkt.
- Een toeslag doet afbreuk aan het vestigingsklimaat en hiermee de economie van stedelijk gebied.

Voor

Een toeslag is goed voor de schatkist

- Indien gemeenten inkomsten (deels) mogen behouden biedt een toeslag hen meer bestedingsruimte.
- Een toeslag vermindert autodrukke in stedelijk gebied en verlaagt hiermee kosten voor infrastructuur.

Tegen

Een toeslag levert nieuwe problemen op voor de schatkist

- Een toeslag zet druk op alternatieve vervoerssystemen in de stad als OV en het opvangen hiervan kost geld.
- Voor stabiele inkomsten zal de overheid tarieven steeds moeten verhogen zodra de heffing effect sorteert.

Voor

Een toeslag kan op draagvlak rekenen

- Mensen accepteren een toeslag omdat zij in hun fysieke omgeving concreet kunnen zien waar zij voor betalen.
- Indien gemeenten de hoogte van de toeslag mogen bepalen, biedt dit kansen om lokaal te sturen.

Tegen

Een toeslag leidt tot bestuurlijke complexiteit en strijd

- Een toeslag leidt tot veel discussie onder belanghebbenden over welk tarief waar moet gelden.
- De optimale toeslag van één gemeente verschilt van de optimale toeslag op regionaal of nationaal niveau.
- Indien gemeenten toeslagen kiezen kan dit leiden tot een onnavolgbare lappendeken van toeslagen.
- Indien gemeenten toeslagen kiezen kan dit leiden tot ongewenst competitief gedrag om auto's te trekken of te weren.
- Eén door het Rijk opgelegde toeslag beperkt de directe democratische verantwoording op de uitgaven.

Een toeslag kost geld en leidt tot financiële risico's

- Een toeslag is een nieuw systeem, het kost dus geld om te ontwikkelen en te onderhouden.
- Een toeslag is complex en afhankelijk van IT-systemen en is daarmee financieel risicovol.

Argumentenkaart Uitstootafhankelijke heffing

De kaart beschrijft voor- en tegenargumenten voor het betalen van een uitstootafhankelijke heffing als onderdeel van een systeem voor betalen voor autogebruik.

Met een uitstootafhankelijke heffing bedoelen we dat de hoogte van de heffing afhankelijk is van de uitstoot (CO₂, stikstof en fijnstof). De hoogte van de heffing wordt jaarlijks vastgesteld door de Rijksoverheid en varieert per autotype. De heffing komt naast huidige belastingen voor aanschaf en accijnzen.

Het doel van deze heffing is te sturen op milieu- en klimaatdoelen.

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid



Met een uitstootheffing betaalt de vervuiler

- Uitstootheffing leidt tot een beprijzing van vervuiling, omdat de heffing afhankelijk is van emissies.
- Uitstootheffing kan nauwkeurig worden vormgegeven door slim de mate van vervuiling per auto te bepalen.

Voor

Uitstootheffing geeft ruimte aan mensen om zelf te kiezen welke auto ze gebruiken

- Uitstootheffing verbiedt automobilisten niet in vervuilende auto's te rijden.

Uitstootheffing is oneerlijk en vergroot ongelijkheid

- Uitstootheffing zorgt dat mensen die geen schonere auto kunnen aanschaffen meer betalen voor autorijden.
- Het verschil tussen geteste uitstoot en feitelijke uitstoot is bij nieuwe auto's groter dan bij oudere auto's.
- Uitstootheffing zorgt voor meer kosten voor mensen die niet van auto wisselen als er zuinigere auto's komen.

Tegen

Uitstootheffing prikkelt mensen maatregelen te nemen die klimaatverandering tegengaan

- Uitstootheffing stimuleert automobilisten milieuvriendelijkere auto's te kopen.
- Uitstootheffing stimuleert automobilisten minder gebruik te maken van vervuilende auto's.

Uitstootheffing stimuleert duurzame innovaties

- Uitstootheffing stimuleert ontwikkeling van duurzamere brandstof, omdat zij vuile brandstof duurder maakt.
- Uitstootheffing stimuleert ontwikkeling van duurzamere auto's, omdat gebruik van vuile auto's duurder wordt.

Voor

Uitstootheffing brengt de energietransitie op gang

- Uitstootheffing vergroot de bewustwording om zorgvuldig om te gaan met grondstoffen.

Uitstootheffing geeft uitdrukking aan bindende klimaatafspraken

- Uitstootheffing draagt bij aan de klimaatdoelen zoals afgesproken in (inter)nationaal verband.

Uitstootheffing heeft niet voldoende positieve invloed op klimaat en milieu

- Uitstootheffing zet geen zoden aan de dijk om gestelde klimaatdoelen te bereiken.
- Uitstootheffing draagt niet significant bij aan milieu en klimaat, omdat files blijven bestaan.

Tegen

Uitstootheffing vermindert files

- Uitstootheffing ontmoedigt gebruik van (vervuilende) auto's, waardoor mensen minder rijden of alternatieven kiezen.

Voor

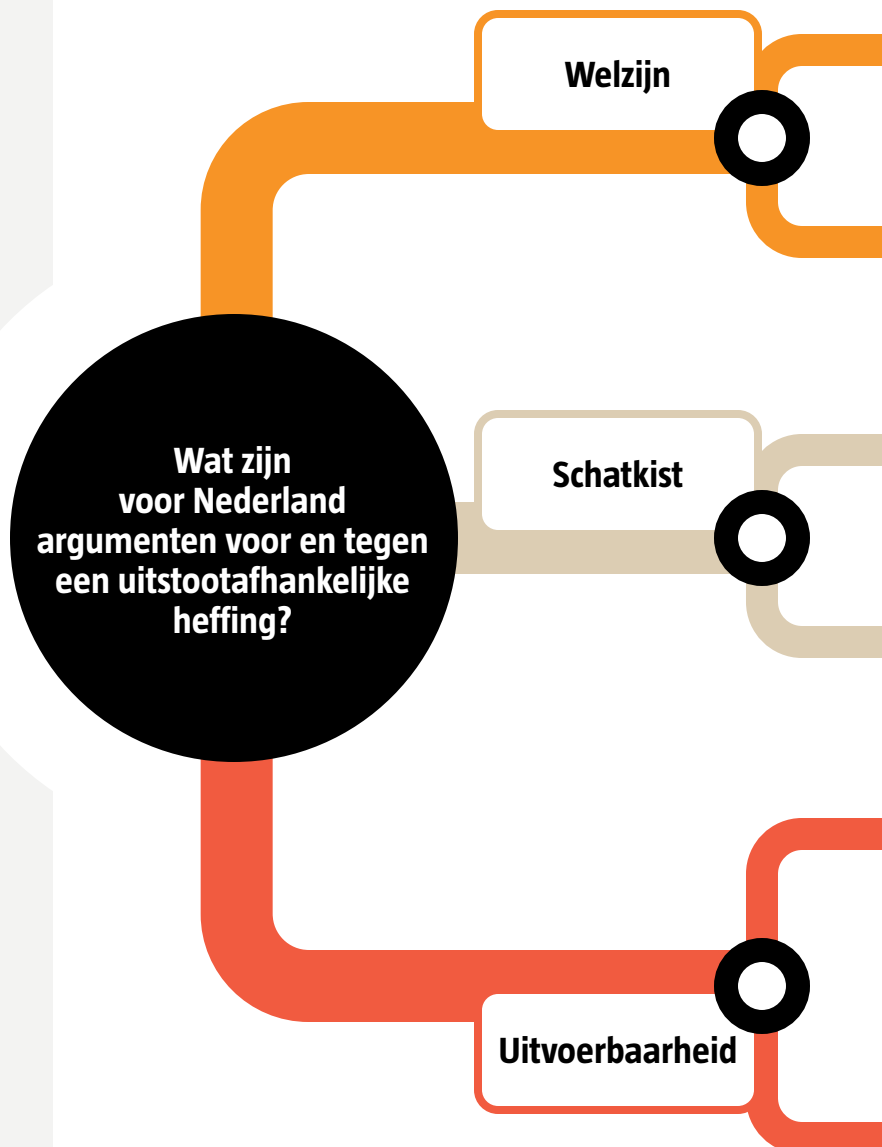
Uitstootheffing vermindert files niet

- Uitstootheffing vermindert files in Nederland niet omdat auto's niet beter verspreiden over wegen.
- Door een uitstootheffing rechtvaardigen mensen hun autogebruik voor zichzelf en rijden ze niet minder.

Tegen

Argumentenkaart Uitstootafhankelijke heffing

- Principes
- Milieu en klimaat
- Mobiliteit
- Welzijn**
- Schatkist
- Uitvoerbaarheid



Uitstootheffing is goed voor de gezondheid, portemonnee en leefomgeving

Voor

- Uitstootheffing stimuleert mensen gezondere manieren van vervoer te kiezen, zoals fietsen of lopen.
- Uitstootheffing ontmoedigt gebruik en bezit van vervuilende auto's wat leidt tot minder oude, vervuilende auto's op straat.
- Uitstootheffing stimuleert mensen zuinige auto's te kopen, waardoor de vervoerskosten dalen.

Uitstootheffing verlaagt het welzijn

Tegen

- Uitstootheffing kan zorgen dat mensen die geen schonere auto aanschaffen, autogebruik niet kunnen veroorloven.
- Uitstootheffing dwingt mensen een schonere auto aan te schaffen, ook als dit niet hun voorkeur heeft.
- Uitstootheffing kost mensen op korte termijn veel geld als zij plots een schonere auto moeten aanschaffen.

Uitstootheffing heeft positieve effecten op onze welvaart

Voor

- Uitstootheffing leidt tot innovatie van minder vervuilende vervoersmiddelen en brandstoffen.
- Uitstootheffing helpt om de schade van klimaatverandering te beperken, en beperkt zo kosten op termijn.
- De overheid kan heffingen aanpassen zodat inkomsten stabiel blijven, zoals met hogere heffing voor elektrische auto's.

Uitstootheffing zet stabiele overheidsinkomsten onder druk

Tegen

- Uitstootheffing stuurt averechts op overheidsinkomsten, die dalen naarmate de heffing meer effect sorteert.
- Uitstootheffing leidt tot meer elektrisch rijden met minder uitstoot, waardoor de heffingsopbrengst daalt.
- Voor stabiele inkomsten zal de overheid het tarief steeds moeten verhogen zodra de heffing effect sorteert.

Uitstootheffing kan rekenen op draagvlak

Voor

- Uitstootheffing wordt geaccepteerd omdat steeds meer mensen bewust willen omgaan met het milieu.
- Uitstootheffing kan zo worden ingericht dat het systeem lijkt op het huidige, en zo goed uit te leggen is.

Uitstootheffing is complex in de uitvoering

Tegen

- Uitstootheffing vereist complexe rekensommen voor verschillende vormen van emissie per auto.
- Uitstootheffing wordt gebaseerd op geteste emissies, die vaak flink uit de pas lopen met feitelijke emissies.

Uitstootheffing is moeilijk uit te leggen aan burgers

Tegen

- Uitstootheffing legt nadruk op emissies, maar voor veel burgers is niet altijd helder wat hier schadelijk aan is.
- Het systeem van uitstootheffing stoelt op technische rekensommen, die moeilijk te begrijpen zijn voor leken.

Uitstootheffing kost geld en leidt tot financiële risico's

Tegen

- Uitstootheffing is een nieuw systeem, het kost dus geld om op te tuigen en geeft financiële risico's.
- Uitstootheffing vereist maatregelen om onwenselijke sociaal-economische effecten te ondervangen.
- Uitstootheffing leidt tot meer elektrisch rijden, dit zet het elektriciteitsnet onder druk.
- Uitstootheffing leidt tot meer elektrisch rijden, dit vereist snellere, kostbare implementatie van benodigde infrastructuur.

Argumentenkaart Registratie van gegevens

De kaart beschrijft voor- en tegenargumenten voor het registreren van plaats, tijd en kilometergegevens van autogebruikers. Een vorm van registratie is noodzakelijk voor 'betalen naar gebruik'. Afhankelijk van de precieze inrichting van betalen naar gebruik verschilt ook de vorm van registratie die nodig is.

Met registreren van plaats, tijd en kilometergegevens bedoelen we dat iedere auto wordt uitgerust met een 'registratiekastje', op naam van één eigenaar. Het kastje stuurt verkregen data naar de overheid. De overheid slaat deze gegevens (mogelijk tijdelijk en geanonimiseerd) op, en gebruikt de data om af te rekenen met de eigenaar van de auto voor het gebruik hiervan.

● Principes
Economie
Uitvoerbaarheid

Wat zijn voor Nederland argumenten voor en tegen het registreren van plaats, tijd en kilometergegevens van autogebruikers?

Principes

Economie

Uitvoerbaarheid

Voor

Registratie gebeurt voor mensen op redelijke wijze

- Registratie en opslag kan technisch op verschillende manieren en kan daarin keuze geven aan mensen.
- Door individuele gegevens te aggregeren kan de overheid niet zonder toestemming locaties herleiden.

Registratie kan privacy van mensen schenden

- Mensen ervaren minder privacy als overheid, bedrijven of burgers mogelijk kunnen herleiden waar ze wanneer zijn.
- Registratie leidt tot het opslaan van persoonsgegevens met het inherente risico op datalekken en hacks.

Registratie kan tot oneigenlijk en onwenselijk gebruik van gegevens leiden

- Registratie biedt geen garantie dat gegevens in de toekomst nooit gebruikt worden voor andere doeleinden.
- De overheid kan gegevens koppelen aan andere datasets en zo (geautomatiseerd) profileren en beslissen.

Registratie tast de keuzevrijheid van mensen aan

- Registratie dwingt automobilisten persoonsgegevens te delen als zij willen autorijden.

Tegen

Registratie jaagt innovatie aan en leidt tot economische kansen

- Deze vorm van registratie moet grotendeels nieuw ontwikkeld worden, dit leidt tot innovatie.
- Registratie levert data op voor aanvullende diensten aan weggebruikers, zoals voor verzekeringen.
- Het ontwikkelen van een nieuw systeem in Nederland leidt tot exportkansen.

Voor

Registratie helpt om te kunnen sturen op een beter mobiliteitssysteem

- Registratie levert overheid en bedrijven data om het mobiliteitssysteem te verbeteren, als mobility as a service.

Registratie kost Nederland geld

- Een systeem van registratie, opslag en verwerking van gegevens kost Nederland geld.
- De werking van registratiesystemen moet worden gekeurd, dit brengt structurele kosten met zich mee.

Tegen

Registratie kan gebruikmaken van Europese wetgeving en ontwikkelingen

- Europese wet- en regelgeving rond privacy en beprijzing van wegverkeer bieden heldere kaders.
- Kennis over registratie vanuit andere landen maakt dat Nederland het wiel niet opnieuw hoeft uit te vinden.
- Technische innovatie maakt mogelijkheden voor registratie steeds preciezer, eenvoudiger en diverser.

Voor

Registratie is ingewikkeld om betrouwbaar uit te voeren

- Registratie brengt nieuwe frauderisico's met zich mee waar de overheid op moet handhaven.
- Registratie van gegevens van buitenlandse auto's is ingewikkeld.
- Registratiesystemen kunnen kapot gaan, de verantwoordelijkheid dit op te lossen ligt dan bij de gebruiker.

Tegen

Registratiesystemen zijn ingewikkeld en de stapeling van politieke wensen kan dit verergeren

- Uiteenlopende politieke wensen voor het registratiesysteem zullen het systeem onnodig complex maken.
- Registratie vereist ontwikkeling van ingewikkelde IT-systemen, waar de overheid altijd moeite mee heeft.

Waarden

Waarden zijn woorden voor wat mensen wensen. Met waarden proberen mensen te verwoorden wat ze zich wensen voor een ideale wereld of hoe mensen zich in een ideale wereld zouden gedragen. In dit geval: welke idealen als basis dienen voor een systeem voor betalen voor autogebruik.

Wat zijn waarden en hoe zijn ze te gebruiken?

Waarden zijn de basale overtuigingen waarmee mensen uitdrukken wat ze belangrijk vinden. Het zijn vaak grote woorden, zoals 'veiligheid', 'duurzaamheid' of 'vrijheid'. In elke opvatting over een maatschappelijk vraagstuk zitten waarden verstopt: ze bepalen hoe iemand uiteindelijk tot een oordeel komt, wat iemand ten diepste belangrijk vindt. Ze vormen dan ook de basis voor argumenten die we gebruiken in een maatschappelijk debat en voor onze waardering van argumenten. Iemand kan bijvoorbeeld voorstander zijn van een systeem van betalen naar gebruik omdat hij verwacht dat dit files vermindert. Dan zijn standpunt (voor) en argument (filevermindering) duidelijk. Het is nog niet duidelijk *waarom* hij dit zo'n belangrijk argument vindt, oftewel wat er zo erg is aan files. Pas als je dat vraagt, kom je uit bij de onderliggende waarde. Per persoon kan het antwoord hierop nog helemaal verschillen: persoon A kan files vooral erg vinden omdat het tot verspilling van tijd en euro's leidt, terwijl persoon B files misschien slecht vindt voor de mentale gezondheid van mensen. Dan zijn er twee verschillende waarden in het geding.

Inzicht in de onderliggende waarden die mensen koesteren levert dus aanvullende informatie over een maatschappelijk vraagstuk; het geeft zicht op de diepste overtuigingen die een rol spelen en die afgewogen moeten worden in het maken van keuzes. Een gesprek op waardenniveau levert een ander gesprek op dan over standpunten of argumenten. Overeenstemming op waardenniveau is makkelijker te vinden en het lukt beter begrip op te

brengen voor waarden die een ander belangrijk vindt. Veel mensen vinden 'eerlijkheid', 'gezondheid' of 'veiligheid' belangrijk, al verschillen ze in de weging van deze waarden. Inzicht in waarden biedt de kans om bij het maken van keuzes rekening te houden met deze waarden en ook expliciet te laten zien hoe waarden daarin afgewogen zijn.

Wat is een Waardenkaart en komt die tot stand?

De Waardenkaart geeft een overzicht van al dit soort waarden, gegroepeerd in een waardenmatrix die is gebaseerd op empirisch onderzoek van de Amerikaanse psycholoog Jonathan Haidt (zie de illustratie op pagina 33). Hij ontwikkelde zes waardenclusters: verzamelingen van min of meer gelijksoortige waarden. Haidt onderscheidt drie meer ideële waardenclusters: Vrijheid, Rechtvaardigheid en Puurheid, en drie meer sociale waardenclusters: Loyaliteit, Hiërarchie en Empathie. Naast morele waarden streven mensen ook allerlei meer praktische waarden na, zoals het verlangen om schaarse middelen zo effectief mogelijk te besteden. Deze praktische waarden zijn ook te categoriseren, hiertoe hebben we drie clusters toegevoegd: Continuïteit, Kwaliteit en Nut. Met de praktische waarden erbij, komen we tot negen waardenclusters, zoals beknopt beschreven in het overzicht.

De Waardenkaart is het resultaat van drie argumentensessies, waar belanghebbenden, deskundigen en burgers nadachten over 'betalen voor autogebruik' onder leiding van De Argumentenfabriek. Op basis van de argumenten die staan beschreven in de Argumentenkaarten, vroegen we deelnemers aan te geven welke argumenten voor hen zwaarwegend zijn en vervolgens waarom ze die belangrijk vinden. Vanuit het antwoord op die vraag inventariseerden we de waarden die in deze Waardenkaart staan weergegeven. Waarden in het cluster 'Puurheid' ontbreken op de Waardenkaart, omdat we die tijdens de sessies rond dit thema niet zijn tegengekomen. De specifieke waarde(n) die meewegen bij een argument zijn per persoon verschillend. De kaart dient daarom vooral om een beeld te geven

van de breedte van de waarden op basis waarvan mensen argumenteren. Het is bedoeld om zicht te krijgen op de pluriformiteit van waarden die meespelen in het debat en het herkennen van je eigen voorkeuren – en die van anderen.

Hoe werkt de relatie tussen waarden en argumenten bij betalen voor autogebruik?

De relatie tussen argumenten en waarden kunnen we illustreren aan de hand van argumenten en bijbehorende waarden rond betalen voor auto-gebruik. Bij *principiële argumenten* is de onderliggende waarde vaak al goed herkenbaar. Op de Argumentenkaart over 'betalen per kilometer' staat bijvoorbeeld het tegenargument: 'betalen per kilometer is oneerlijk en vergroot de ongelijkheid, omdat laagbetaalden vaak beperkt zijn in woon- en werkkeuzes en dus ook in de opties om autogebruikskosten te drukken.' De onderliggende waarde is hier 'eerlijkheid' en wel in de betekenis dat de kosten voor publieke goederen naar draagkracht moeten worden verdeeld over de samenleving. Deze waarde wordt geschonden als juist laagbetaalden een groot deel van de autobelastingen moeten opbrengen. Een ander principiële argument tegen is: 'betalen per kilometer beperkt de vrijheid, omdat het mensen beperkt in de woon- en werkkeuzes die zij maken'. Ook hier klinkt de onderliggende waarde al door: 'keuzevrijheid' in de betekenis dat we de vrijheid moeten hebben om te kunnen kiezen of we in de stad of op het platteland wonen of werken.

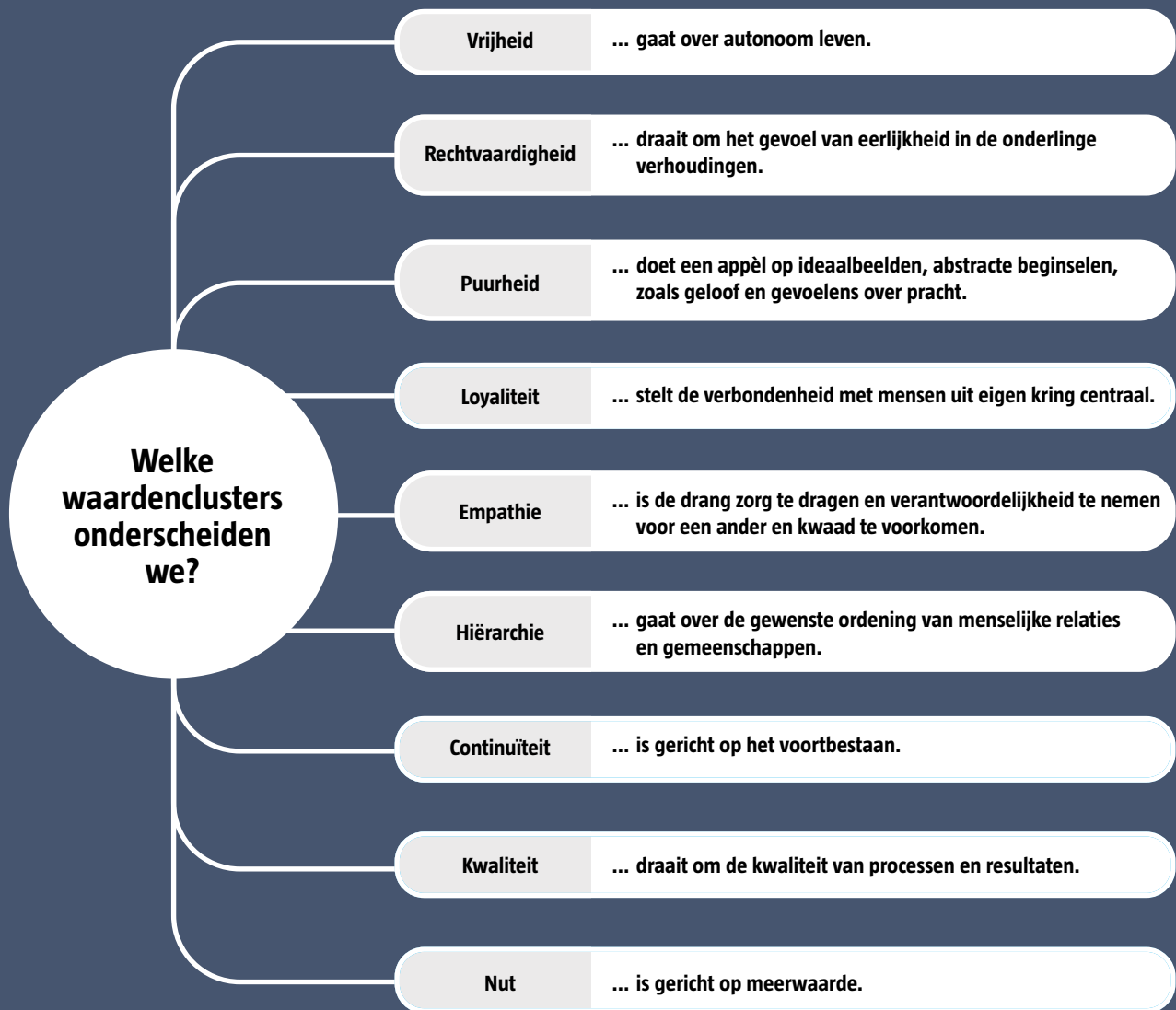
Bij *mobilitateitsargumenten* is de relatie tussen argument en onderliggende waarde minder direct. In de kaart over de locatieheffing staat als voorargument: 'een toeslag verbetert doorstroming en het mobiliteitssysteem, omdat het leidt tot een betere spreiding van auto's over stedelijk- en buitengebied'. Een onderliggende waarde is hier 'efficiëntie' in de betekenis dat we schaarse ruimte zo moeten inrichten dat deze gebruikt kan worden door zoveel mogelijk mensen. Ook bij *milieu- en klimaatargumenten* is de relatie minder direct. Op de kaart over 'betalen per kilometer' staat het voorargument: 'betalen per kilometer heeft een positieve invloed op klimaat en milieu, omdat het autogebruik vermindert en daardoor leidt tot daling van uitstoot'. Bij doorvragen blijkt dat hier verschillende waarden meespelen. Uiteraard 'duurzaamheid' in de

betekenis dat de overheid maatregelen moet nemen om schadelijke emissies (en zo klimaatverandering) te beperken. Maar ook de waarde 'trouw' in de betekenis 'afsprake is afspraak: de overheid moet zich houden aan (inter)nationale afspraken rond klimaatdoelen'.

Bij *welzijnsargumenten* komen verschillende waarden aan bod. Op de Argumentenkaart over locatieheffing staat het argument: 'een toeslag zorgt voor een betere kwaliteit van de leefomgeving, omdat het autogebruik ontmoedigt en mogelijk autobezit, en dit leidt tot minder auto's in het straatbeeld in de stad.' Hier spelen diverse waarden een rol. 'Bescherming' uit het waardencluster empathie in de uitspraak dat 'kwetsbare weggebruikers als fietsers beter beschermd moeten worden, zoals door minder verkeersdruk'. Maar ook de waarde 'orde' uit het cluster hiërarchie in de betekenis dat de openbare ruimte gelijkwaardig behoort te worden gebruikt door automobilisten, fietsers en voetgangers.

Bij de meer praktische *uitvoerbaarheidsargumenten* is het nodig om goed door te vragen om de onderliggende waarden scherp te krijgen. Op de kaart over 'betalen per kilometer' staat het tegenargument 'betalen per kilometer leidt tot politieke risico's en kan vertrouwen in de politiek schaden, omdat het een complex, nieuw systeem en IT-afhankelijk is, waarvan de uitvoering politieke risico's geeft'. Ook hier blijken meerdere waarden mee te spelen. De waarde 'vertrouwen' uit het cluster loyaliteit in de betekenis dat we vertrouwen in de politiek moeten bewaken, omdat dit de basis is voor onze economie en samenleving. En daarnaast 'stabiliteit' als in: 'de overheid moet het beleid rondom betalen voor autogebruik robuust en voor de langere termijn inrichten'.

Uit deze voorbeelden blijkt dat waarden belangrijk zijn in hoe we argumenten wegen. De diversiteit in waarden die een rol spelen is groot, zelfs bij mensen die dezelfde argumenten belangrijk vinden. Inzicht in die waarden vergroot het begrip van het vraagstuk van betalen voor autogebruik en biedt de mogelijkheid hier een ander gesprek over te voeren.



Waardenkaart Betalen voor autogebruik

Deze Waardenkaart beschrijft de waarden en opvattingen die mensen belangrijk vinden voor een systeem van 'betalen voor autogebruik'. Elk van de waarden is geïllustreerd in toelichtende citaten, die uitdrukking geven aan het ideaalbeeld van degene die de waarde belangrijk vindt. De zinnen zijn niet uitputtend maar geven tezamen een breed beeld van wat deelnemers wensen voor 'betalen voor autogebruik'.



Keuzevrijheid

- "Mensen moeten zelf kunnen kiezen wanneer en waar zij willen autorijden."
- "We moeten zelf kunnen kiezen of we gegevens met anderen willen delen over wanneer zij waar zijn."
- "Mensen moeten zelf kunnen kiezen met welk vervoersmiddel zij zich verplaatsen van A naar B."
- "We moeten de vrijheid hebben om te kunnen kiezen of we in de stad of op het platteland wonen of werken."

Privacy

- "Mensen moeten in anonimiteit kunnen gaan en staan waar en wanneer zij willen."

Eerlijkheid

- "Mensen die profijt hebben van de weg, moeten hiervoor betalen: wie de lusten geniet, betaalt ook de lasten."
- "Mensen die geen alternatief hebben voor de auto en meer gaan betalen, moeten worden gecompenseerd."
- "De kosten voor publieke goederen moeten naar draagkracht worden verdeeld over de samenleving."
- "De vervuiler behoort te betalen bij het halen van klimaatdoelen."

Gelijkheid

- "De overheid moet er voor iedereen zijn en proberen sociale ongelijkheid te voorkomen."
- "Iedereen moet zijn auto kunnen gebruiken, los van inkomen, woonplek of beschikbare alternatieven."
- "De overheid moet waken voor discriminatie door groepen ongelijk te behandelen in hun bewegingsvrijheid."
- "De overheid moet gelijke toegang voor alle weggebruikers in de openbare ruimte faciliteren."

Transparantie

- "We willen inzicht in waar, door wie en hoe lang gegevens over autogebruik worden opgeslagen."
- "De overheid mag gegevens over autogebruik alleen gebruiken voor betalingen, en nergens anders voor."

Trouw

- "Afspraak is afspraak: de overheid moet zich houden aan (inter)nationale afspraken rond klimaatdoelen."

Betrokkenheid

- "Mensen moeten betrokken worden bij afwegingen van de overheid om betalen voor autogebruik in te voeren."
- "Verandering lukt alleen als er collectieve motivatie voor is."
- "Gemeenten moeten ruimte krijgen om beleid (mede) vorm te geven, omdat zij weten wat er lokaal speelt."

Verbondenheid

- "Mensen moeten zich kunnen verbinden met hun directe leefomgeving, zoals door dichtbij werk te wonen."

Vertrouwen

- "We moeten vertrouwen in de politiek bewaken, omdat dit de basis is voor onze economie en samenleving."
- "De politiek moet vertrouwen wekken bij mensen, door verstandige en navolgbare keuzes te maken."

Verantwoordelijkheid

- "Het belang van latere generaties, en hiermee het collectief, moet boven het individuele belang gaan."
- "De overheid behoort gegevens over waar en wanneer mensen autorijden zorgvuldig te behandelen en te beveiligen."

Bescherming

- "Kwetsbare weggebruikers als fietsers moeten beter worden beschermd, zoals door minder verkeersdrukke."

Waardenkaart Betalen voor autogebruik

- Vrijheid
- Rechtvaardigheid
- Loyaliteit
- Empathie
- Hierarchie
- Continuïteit
- Kwaliteit
- Nut

Welke waarden
en opvattingen vinden
mensen belangrijk bij
'betalen voor autogebruik'
in Nederland?

Hierarchie

Continuïteit

Kwaliteit

Nut

Zeggenschap

- "Een systeem voor betalen voor autogebruik moet passen bij de wensen van zoveel mogelijk belanghebbenden."
- "Afwegingen moeten zo dicht mogelijk waar problemen spelen, dus op decentraal niveau, gemaakt worden."
- "Belangen van groepen moeten evenredig worden meegewogen, ook als zij minder mondig of georganiseerd zijn."

Orde

- "De openbare ruimte behoort gelijkwaardig te worden gebruikt door automobilisten, fietsers en voetgangers."

Duurzaamheid

- "De overheid moet maatregelen nemen om schadelijke emissies (en zo klimaatverandering) te beperken."

Stabiliteit

- "De overheid moet het beleid rondom betalen voor autogebruik robuust en voor de langere termijn inrichten."
- "De overheid moet geen systemen introduceren die bij falen onze stabiele politieke cultuur onder druk zetten."
- "Mensen willen liever geen radicale verandering en willen bestaande, bekende systemen liefst behouden."

Kundigheid

- "IT-systemen voor betalen voor autogebruik moeten ontwikkeld en onderhouden worden door een kundige partij."

Leefbaarheid

- "We willen onze dagelijkse leefomgeving ervaren als prettig, ruim en veilig."
- "De drukte in de stad en het buitengebied moet in balans zijn."
- "De lucht die we inademen in Nederland moet schoon zijn, zonder schadelijke stoffen."

Effectiviteit

- "De overheid moet betalen voor autogebruik zo inrichten dat dit leidt tot de meeste voordelen voor Nederland."

Efficiëntie

- "Automobilisten moeten optimaal gebruik kunnen maken van de capaciteit van ons wegennet."
- "Het budget van de overheid is niet oneindig, dus beleid moet slim en zorgvuldig worden gemaakt."
- "We moeten schaarse ruimte zo inrichten dat deze gebruikt kan worden door zoveel mogelijk mensen."

Welvaart

- "De overheid moet opbrengsten die voortkomen uit betalen voor autogebruik besteden aan het collectief."
- "De overheid moet bij beleidskeuzes de gevolgen voor de brede welvaart meewegen."
- "De overheid moet zorgen voor een goed werkend openbaar vervoerssysteem en wegennet."

Spaarzaamheid

- "De overheid moet zuinig omspringen met schaarse publieke middelen."
- "We moeten zuinig omgaan met het gebruik van onze publieke ruimte."

