

Rapport

KILOMETERBEPRIJZING? JA, MAAR ONDER VOORWAARDEN

Januari 2019

Onderzoek in opdracht van de Volkskrant

COLOFON

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019GM Amsterdam

Rapportnummer

2019/005

Datum

Januari 2019

Opdrachtgever

de Volkskrant

Auteurs

Peter Kanne
Gijs Jan Visser

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron (I&O Research) duidelijk wordt vermeld.



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	6
1.1 Doel van het onderzoek	6
1.2 Onderzoeksverantwoording	6
1.3 Leeswijzer	6
2. Belangrijkste uitkomsten.....	8
3. Mobiliteitsgedrag en (last van) files	14
3.1 Twee derde gaat (ook) met auto naar het werk	14
3.2 D66- en VVD-kiezers veelrijders.....	14
3.3 In het noorden van Nederland maakt men meeste kilometers	15
3.4 Ruim de helft betaalt reiskosten (grotendeels) zelf	16
3.5 Een op acht automobilisten reist dagelijks in de spits.....	17
3.6 Een op zeven automobilisten staat minstens één dag per week in de file	17
3.7 Helft forenzen heeft geen alternatief voor auto	20
3.8 Bijna helft automobilisten houdt geen rekening met files bij woon-werkverkeer.....	20
4. Draagvlak.....	23
4.1 Liever 'betalen naar gebruik' dan 'meer snelwegen'	23
4.2 Vier varianten	26
4.3 Vlaktaks best gewaardeerd door alle groepen	26
4.4 Drie varianten kilometerbeprijzing nader beschouwd	28
4.5 Vooral spitstaks maakt substantieel deel verdrietig tot boos.....	29
4.6 Voordelen van drie varianten kilometerbeprijzing	33
4.7 Nadelen van drie varianten kilometerbeprijzing.....	34
4.8 Moet de automobilist bijbetalen of gaat hij geld besparen?.....	35
4.9 Wie moeten bijbetalen? Wie besparen?.....	37
4.10 Gaan automobilisten hun gedrag aanpassen?	38
4.11 Wat moet de overheid nog meer doen?	39
4.12 Stellingen	40
4.13 Correlatie tussen draagvlak kilometerbeprijzing en vertrouwen in overheid	41
4.14 Profiel van degenen die het meest getroffen worden.....	41



5.	BIJLAGE: VRAAGSTELLING	45
5.1	De vier varianten zoals in eerste instantie voorgelegd	45
5.2	De drie varianten (split run)	46
5.3	Autoklassen.....	48



1

HOOFDSTUK

Inleiding



1. Inleiding

1.1 Doel van het onderzoek

De Volkskrant heeft I&O Research gevraagd een onderzoek uit te voeren waaruit duidelijk wordt hoe Nederlanders denken over mobiliteit, files en het (anders) betalen van het gebruik van de auto. In dit rapport beschrijven we de resultaten van dit onderzoek.

1.2 Onderzoeksverantwoording

I&O Research voerde dit onderzoek uit in opdracht van *de Volkskrant*.

In de uitnodiging en in de vraagstelling is aangegeven dat *de Volkskrant* de opdrachtgever was, en in januari over het onderzoek gaat publiceren. Het onderwerp van de uitnodigingsmails was 'mobiliteit'. De uitnodigingstekst: *We nodigen u graag uit voor een nieuw onderzoek. Het gaat over mobiliteit: hoe verplaatst u zich van huis naar uw werk of naar school? Hoe bezoekt u uw vrienden of familie? Ook vragen we of u weleens in de file staat en wat hiertegen gedaan zou kunnen of moeten worden.*

De termen rekeningrijden, kilometerheffing of kilometerbeprijzing zijn in de enquête niet gebruikt.

Aan het onderzoek werkten 3.263 Nederlanders van 18 jaar en ouder mee. Het onderzoek is grotendeels online uitgevoerd in het I&O Research Panel. Een klein deel (n = 190, 6%) van de steekproef is betrokken via PanelClix. Het veldwerk liep van 27 december 2018 tot en met 7 januari 2019.

De onderzoeksresultaten zijn na herweging op sekse, leeftijd, opleidingsniveau, regio en TK2017 representatief voor de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder op deze achtergrondkenmerken.

1.3 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1 is de inleiding
- In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste uitkomsten samengevat
- Hoofdstuk 3 gaat in op mobiliteitsgedrag van Nederlanders en de mate waarin verschillende (doel)groepen last hebben van files
- In hoofdstuk 4 wordt het draagvlak voor rekeningrijden behandeld
- In de bijlage (hoofdstuk 5) wordt de letterlijke vraagstelling en informatie over de varianten van kilometerbeprijzing, zoals voorgelegd aan de respondenten, gegeven



2

HOOFDSTUK

Belangrijkste uitkomsten



2. Belangrijkste uitkomsten

KILOMETERBEPRIJZING? JA, MAAR MET KANTTEKENINGEN EN ONDER VOORWAARDEN

Nederlanders willen in ruime meerderheid de huidige manier van betalen voor het autogebruik (via de wegenbelasting) inruilen voor een vorm van kilometerbeprijzing. Men stemt hier mee in met kanttekeningen en onder voorwaarden. Het succes ervan zal afhangen van hoe de overheid om zal gaan met drie kwesties:

- **Openbaar vervoer:** het openbaar vervoer zal (veel) beter en goedkoper moeten, zodat degenen die nu met de auto naar hun werk gaan dat straks kunnen met bus of trein, zonder al te grote verlenging van de reisduur.
- **Verdeling:** er is een substantiële groep van zo'n 6 procent van de populatie (ca. 750.000 mensen), forenzen, die geen alternatief hebben (niet met het ov zeggen te kunnen) en die – zo verwachten ze zelf op basis van gegeven informatie – veel meer moeten gaan betalen dan ze nu doen. Voor een substantieel deel gaat het hier om de 'lagere middenklasse'.
- **Vertrouwen:** kan de overheid de bevolking ervan overtuigen dat het nieuwe systeem de files echt terugdringt, dat de wegenbelasting echt wordt afgeschaft, dat de overheid het technisch aankan en dat het nieuwe systeem niet ten koste gaat van de privacy van automobilisten? Op al deze punten bestaan nu twijfels bij substantiële delen van de bevolking.

MOBILITEITSGEDRAG

Auto dominant in woon-werkverkeer

Twee derde (65%) van de werkende Nederlanders gaat met de auto naar het werk. Hiervan zegt de helft geen alternatief te hebben.

Automobilisten draaien meestal zelf op voor kosten woon-werkverkeer

Iets meer dan de helft (52%) draait zelf volledig of grotendeels op voor de reiskosten van het woon-werkverkeer, iets minder dan de helft (47%) krijgt de reiskosten volledig of grotendeels terug van de werkgever. OV-reizigers krijgen de reiskosten vaker volledig vergoed (62%) dan mensen die met de auto naar hun werk gaan (20%).

Naarmate het inkomen van forenzen toeneemt, krijgt men de reiskosten vaker betaald door de werkgever.

D66- en VVD-kiezers maken de meeste kilometers

Gemiddeld redden Nederlandse automobilisten in 2018 zo'n 12.800 kilometer.

D66- en VVD-kiezers maken de meeste autokilometers, respectievelijk 14.800 en 14.500 kilometer in 2018. Het minst wordt er met de auto gereden door 50 Plus-kiezers: 9.600 kilometer. Daarna het minst: kiezers van GroenLinks (11.100 km), SP (11.300 km) en PVV (11.700).

Forenzen staan gemiddeld 40 minuten per week in de file

Van alle automobilisten staat 13 procent minstens één keer per week tijdens de ochtendspits in de file en 15 procent in de avondspits. Van degenen die uitsluitend met de auto reizen voor het woonwerk-verkeer is dat respectievelijk 28 procent en 32 procent.

Gemiddeld lopen forenzen 0,7 uur (circa 40 minuten) in de week vertraging op door files.



DRAAGVLAK

Meerderheid onderschrijft principe 'betalen naar gebruik' (net als in 2010)

Nederlanders geven in ruime meerderheid de voorkeur aan het betalen per kilometer boven de huidige manier van betalen (elke autobezitter betaalt hetzelfde, afhankelijk van het gewicht van de auto en de provincie waar men woont). Dit was overigens ook in 2010 en 2016 al zo.

Met de stelling "In plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), moeten automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen" is nu 58 procent het eens, in 2016 was dat 53 procent en in 2010 59 procent. Een op vijf (20%) is het hiermee oneens, een kwart (27%) antwoordt neutraal en 4 procent weet het niet.

Kiezers van alle partijen onderschrijven de stelling in meerderheid. Ook kiezers van PVV, FvD en VVD, al zien zij ook wel iets in het aanleggen van meer wegen. Vooral kiezers van GroenLinks, D66, PvdD en PvdA willen kilometerbeprijzing, en zelden meer wegen.

Naarmate men meer kilometers rijdt en naarmate men vaker in de file staat is men het vaker *oneens* met de stelling 'automobilisten moeten per gereden kilometer gaan betalen'. Maar ook degenen die de meeste kilometers maken, zijn het hier vaker mee eens (47%) dan oneens (31%).

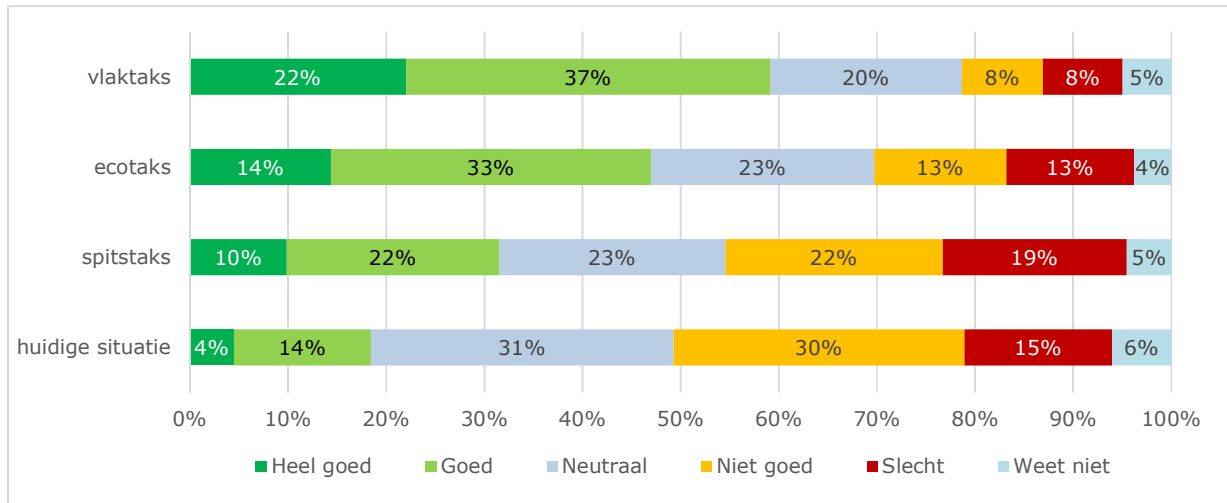
Vlaktaks best gewaardeerd van vier varianten

Alle respondenten kregen vier varianten voorgelegd, in deze volgorde¹:

1. Huidige situatie: automobilist betaalt motorrijtuigenbelasting over bezit van auto, niet over gebruik
2. Vlaktaks²: naarmate automobilisten meer kilometers rijden, betalen ze meer. Maakt niet uit waar of wanneer
3. Spitstaks: automobilisten betalen meer tijdens de spits, buiten de spits betalen ze minder
4. Ecotaks: naarmate auto's meer CO₂ uitstoten betalen automobilisten meer

Figuur 2.1

'Wat vindt u van zo'n systeem waarin ...?' (basis: allen, n=3.263)



¹ Hier worden nog geen details gegeven over de kosten per kilometer bij kilometerbeprijzing. Zie de bijlage (5.1) voor een exacte omschrijving. Deze omschrijvingen zijn voorgelegd aan en getoetst bij verkeerskundigen Bert van Wee en Erik Verhoef.

² De respondent kreeg het label (de 'naam van de variant') niet te zien. De woorden rekeningrijden, kilometerheffing, kilometerbeprijzing, vlaktaks, spitstaks of ecotaks zijn in de enquête niet gebruikt.

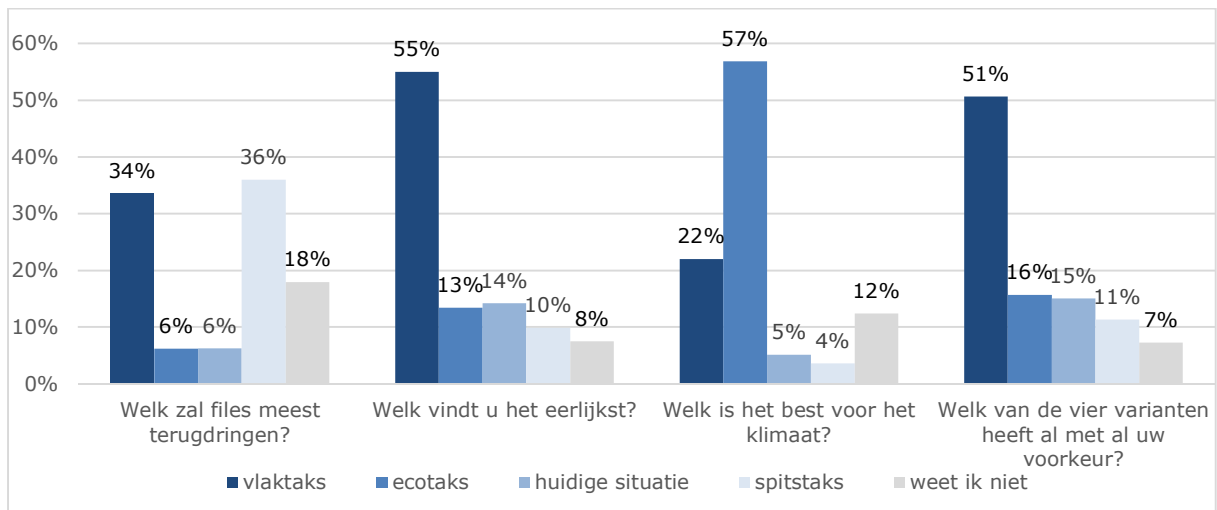
Alle varianten van kilometerbeprijzing worden beter ontvangen dan de huidige situatie. Van de drie varianten van kilometerbeprijzing wordt de 'vlaktaks' het best gewaardeerd: 59 procent van alle Nederlanders is positief over deze variant. Ook degenen die veel kilometers rijden of die meer dan een uur per week kwijt zijn aan files, geven per saldo de voorkeur aan de vlaktaks boven de huidige situatie of een van de andere varianten.

Vlaktaks eerlijkst; ecotaks best voor het klimaat

Nederlanders denken dat de spitstaks en de vlaktaks de files ongeveer even goed zullen terugdringen. De vlaktaks vindt men het eerlijkst en van de ecotaks wordt (logischerwijs) verwacht dat deze het best voor het klimaat is. Al met al geeft men afgetekend de voorkeur aan de vlaktaks (betalen per gereden kilometer, maakt niet waar of wanneer).

Figuur 2.2

'Welk van de vier varianten ... zal files het best terugdringen / is het eerlijkst / is het best voor het klimaat/ heeft al met al uw voorkeur?' (basis: allen, n=3.263)



Waterscheiding: men vindt kilometerbeprijzing eerlijker of juist oneerlijker

Het belangrijkste voordeel van de drie varianten van kilometerbeprijzing vindt 60 procent van de Nederlanders dat dat *eerlijker* is dan de manier waarop er nu betaald wordt.

Echter, 38 procent ziet als belangrijkste nadeel juist dat dat *oneerlijker* is: mensen die gebonden zijn aan de auto hebben volgens deze groep geen alternatief en moeten dus meer gaan betalen dan nu.

Nederlanders zitten dus grofweg in het ene of in het andere kamp. Of het alternatief eerlijker of oneerlijker is, is de belangrijkste *inhoudelijke* twijfel.

Andere belangrijke nadelen hebben te maken met het (ontbreken van) vertrouwen in de overheid en de uitvoerbaarheid. Dit verschilt niet per variant:

- Gaat de overheid de motorrijtuigenbelasting echt afschaffen? (27% gelooft van niet)
- Zal kilometerbeprijzing de files echt doen verminderen? (26% gelooft van niet)
- Krijgt de overheid een systeem van kilometerbeprijzing technisch voor elkaar? (20% gelooft van niet)

Groep die denkt meer te moeten betalen even groot als groep die verwacht geld te besparen

Gemiddeld is de groep Nederlandse automobilisten die denkt geld te gaan besparen (26%) als een vorm van kilometerbeprijzing wordt ingevoerd even groot als de groep die denkt meer te moeten betalen (25%). Wel is de groep die denkt 'veel meer' te moeten betalen (13%) twee keer zo groot als de groep die denkt 'veel geld te besparen' (6%).

Bij de spitstaks zien we dat een groter deel (30%) denkt geld uit te sparen dan bij te moeten betalen (23%). Voor de ecotaks zien we het tegenovergestelde, al is het verschil klein: 22 procent verwacht geld te besparen, 25 procent denkt bij te moeten betalen.

Drie op tien denken rijgedrag aan te gaan passen

Het is voor automobilisten lastig in te schatten wat men gaat doen als er een ander systeem van betalen voor het gebruik van de auto wordt ingevoerd, waardoor absolute cijfers in gedragsverandering – het antwoord op de vraag 'Stel deze variant zou over twee jaar worden ingevoerd, zou u dan uw reisgedrag aanpassen?' – met een flinke slag om de arm moeten worden bekeken.

Toch geven de verschillen tussen de varianten, zeker als we nader inzoomen op doelgroepen, wél een indicatie van te verwachten gedrag. Bovendien stellen verkeerskundigen dat het effect op filevorming al optreedt bij een of enkele procenten automobilisten die besluiten de file te mijden³.

Zes op de tien automobilisten zeggen niet van plan te zijn hun reisgedrag aan te passen. Drie op de tien (31%) verwachten dat wel te gaan doen. Men zou vaker de fiets nemen of vaker met het ov gaan. De verschillen naar variant zijn hier verwaarloosbaar.

De spitstaks zou automobilisten meer stimuleren om minder vaak in de spits te rijden (9%) dan de andere varianten (elk 3%).⁴

Kilometerbeprijzing: ja, maar met kanttekeningen en onder voorwaarden

Hoewel mensen per saldo positief reageren op een alternatief betaalsysteem, plaatst bijna iedereen kanttekeningen. Ook degenen die positief zijn benadrukken dat een systeem van kilometerbeprijzing wel degelijk nadelen heeft en alleen kan onder bepaalde voorwaarden. De belangrijkste bezwaren en voorwaarden (open antwoorden):

- Het is voor veel werkenden (zorg, onderwijs, detailhandel, etc.) vaak niet mogelijk het mobiliteitsgedrag aan te passen
- Het is vooral voor middelbare en lagere inkomens financieel moeilijk anders te gaan rijden of in een dure elektrische auto te gaan rijden
- Niet met de auto naar het werk kunnen zal reistijden voor velen fors verhogen
- Hogere inkomens hebben vaker beroepen waarin het mogelijk is flexibel te werken
- Op het platteland en buiten de Randstad is er weinig of slecht openbaar vervoer
- Openbaar vervoer is duur, bij invoering kilometerbeprijzing zal dat beter en aantrekkelijker gemaakt moeten worden
- Werkgevers zullen ook anders met het vervoer van werknemers om moeten gaan. Als zij de kosten op zich nemen zal het niet werken
- Werkgevers en overheid zullen thuiswerken makkelijker en aantrekkelijker moeten maken

³ Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft in Trouw (30 oktober, 2018): "De vuistregel is: Als 1 procent van de automobilisten zijn voertuig laat staan, vermindert het aantal files met 2 tot 5 procent".

⁴ Significant verschil

Wat moet overheid nog meer doen? Openbaar vervoer verbeteren

Op de (gesloten) vraag wat de overheid verder nog moet doen als er een andere systeem van betalen voor het autogebruik ingevoerd wordt, worden vooral maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer genoemd (ov goedkoper maken: 69%, beter ov: 51%). Daarnaast: thuiswerken stimuleren (31%), een inhaalverbod voor vrachtwagens (28%), versterken van P+R-locaties (27%) en de elektrische fiets aantrekkelijker maken (23%).

Wie zijn de 'getroffenen'?

Voor 6 procent van de Nederlanders, zo'n 750.000 mensen, geldt dat ze het woon-werkverkeer met de auto afleggen, hier geen alternatief voor hebben en (dus) veel meer moet gaan betalen dan nu.

Dit zijn overwegend mannen, met een beroepsopleiding (mbo of hbo) en relatief vaak met een *beneden* modaal inkomen, maar vaker nog juist *boven* modaal inkomen. Zelden een laag of modaal inkomen.

Ze stemden in 2017 overwegend PVV, VVD of CDA.

Het betreft voornamelijk werkenden in loondienst (bedrijfsleven) of zzp'ers. Degenen die bij de (semi-) overheid werken, werken in zorg, welzijn of onderwijs.

Ze maken veel kilometers met de auto: bijna twee keer zo veel als gemiddeld en ook veel *tijdens* het werk. Men staat dan ook beduidend meer dan gemiddeld in de file.

Men rijdt vooral in kleine, lichte auto's (mini- of compacte klasse), bestelauto's of hogere middenklasse auto's. Dieselauto zijn duidelijk oververtegenwoordigd. Slechts 14 procent moet de kosten voor woon-werkverkeer helemaal zelf betalen.



3

HOOFDSTUK

Mobiliteitsgedrag en (last van) files



3. Mobiliteitsgedrag en (last van) files

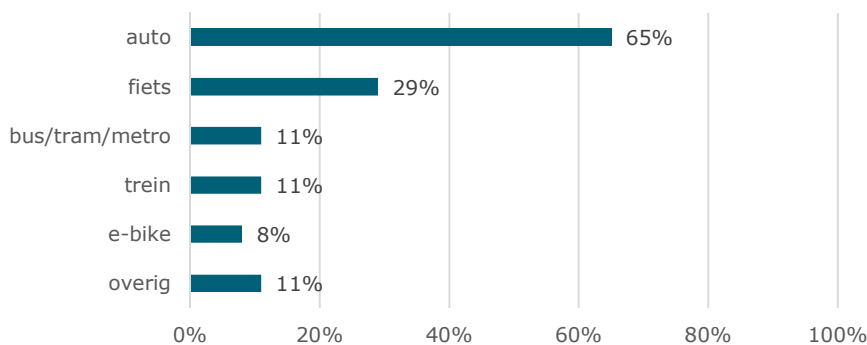
Dit hoofdstuk gaat over hoe Nederlanders zich verplaatsen (met welke vervoermiddelen; woonwerk en tijdens het werk), of en hoeveel ze tijdens de spits rijden met de auto, of ze daarbij in de file komen, hoeveel last ze daarvan hebben en of ze anderszins rekening houden met files.

3.1 Twee derde gaat (ook) met auto naar het werk

Twee derde van de werkende Nederlanders gaat met de auto naar het werk (65%). Drie op de tien (29%) nemen de fiets, 11 procent de trein en eveneens 11 procent het overige openbaar vervoer. De e-bike is met 8 procent niet zo ver verwijderd van de trein.

Figuur 3.1

Gebruikte vervoermiddelen woon-werkverkeer (werkenden: meerdere antwoorden mogelijk, n=1.895)



Van deze gebruikte vervoermiddelen kan natuurlijk een deel in combinatie worden gebruikt, zoals met de fiets naar een station en dan met het openbaar vervoer verder reizen. Aan degenen die meerdere antwoorden gaven is gevraagd met welk vervoermiddel de grootste afstand werd afgelegd. Dit was in twee derde van de gevallen (67%) de auto, gevolgd door trein (20 procent) en bus/tram/metro (5%). Drie procent fietst vooral.

3.2 D66- en VVD-kiezers veelrijders

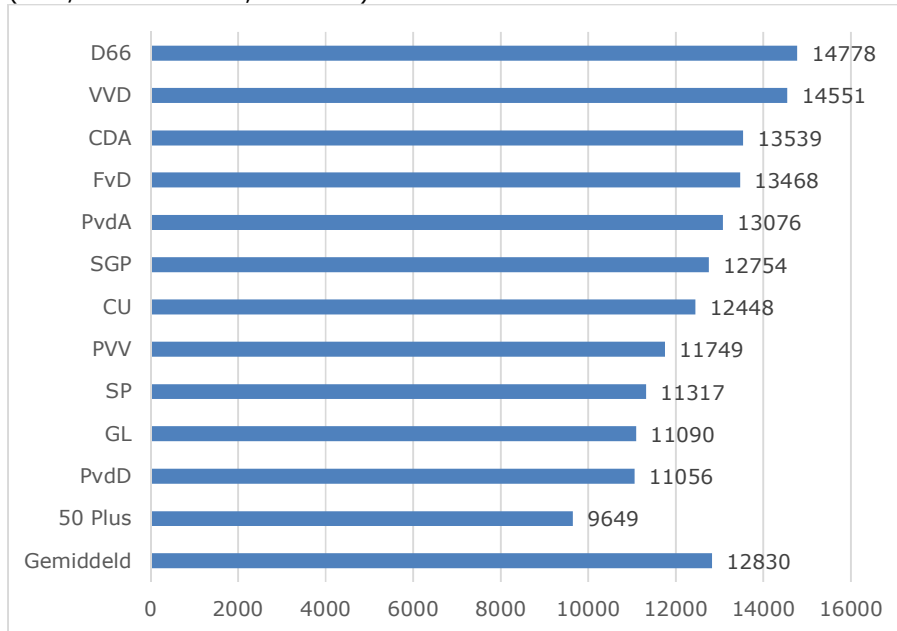
Gemiddeld reden Nederlandse automobilisten in 2018 zo'n 12.800 kilometer. Voor 2019 verwacht men iets minder te rijden: 12.600 kilometer⁵.

D66- en VVD-kiezers maakten de meeste kilometers, respectievelijk 14.800 en 14.500 kilometer in 2018. Het minst werd er gereden door 50 Plus-kiezers: 9.600 kilometer. Daarna het minst: kiezers van GroenLinks (11.100 km), SP (11.300 km) en PVV (11.700). PVV-kiezers zijn de enigen die verwachten in 2019 meer te gaan rijden (12.200) dan in 2018.

⁵ Uit het mobiliteitsbeeld 2017 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) komt naar voren dat Nederlanders gemiddeld 11.000 kilometer per jaar in Nederland rijden. Er zijn geen cijfers bekend over het aantal kilometers in het buitenland. In dit onderzoek is gevraagd naar het totale aantal kilometers dat men heeft gereden. Bron: KiM, Mobiliteitsbeeld 2017, blz 9

Figuur 3.2

Hoeveel kilometer heeft u in het jaar 2018 ongeveer in uw auto gereden? Naar politieke voorkeur. (auto/motorbezitters, n=3.141)



3.3 In het noorden van Nederland maakt men meeste kilometers

In de noordelijke provincies (Friesland, Groningen, Drenthe; meer dan 14.000 kilometer per jaar) worden de meeste kilometers afgelegd. In het zuiden (Limburg, Brabant, Zeeland) het minst (minder dan 12.000 per jaar). Het westen en oosten van het land laten een gemiddeld beeld zien. De meeste kilometers worden afgelegd in Zuidwest- en Zuidoost-Drenthe, Oost-Groningen, Zuidwest-Gelderland en Zuidwest-Friesland (meer dan 16.000 kilometer per jaar). De stedelijke gebieden (agglomeraties Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) zitten op of onder het gemiddelde.

Verder valt op:

- Mannen (15.500) rijden 1,5 keer meer dan vrouwen (9.800)
- Hoger opgeleiden (15.200) 1,5 keer meer dan lager opgeleiden (10.200)
- 35-49-jarigen rijden het meest (14.700), 65-plussers het minst (9.400)
- Ondernemers (16.000) en werkenden in loondienst (15.000) rijden beduidend meer dan gepensioneerden (9.000), werklozen/arbeidsongeschikten (8.000) of studenten (8.000) met een auto

3.4 Ruim de helft betaalt reiskosten (grotendeels) zelf

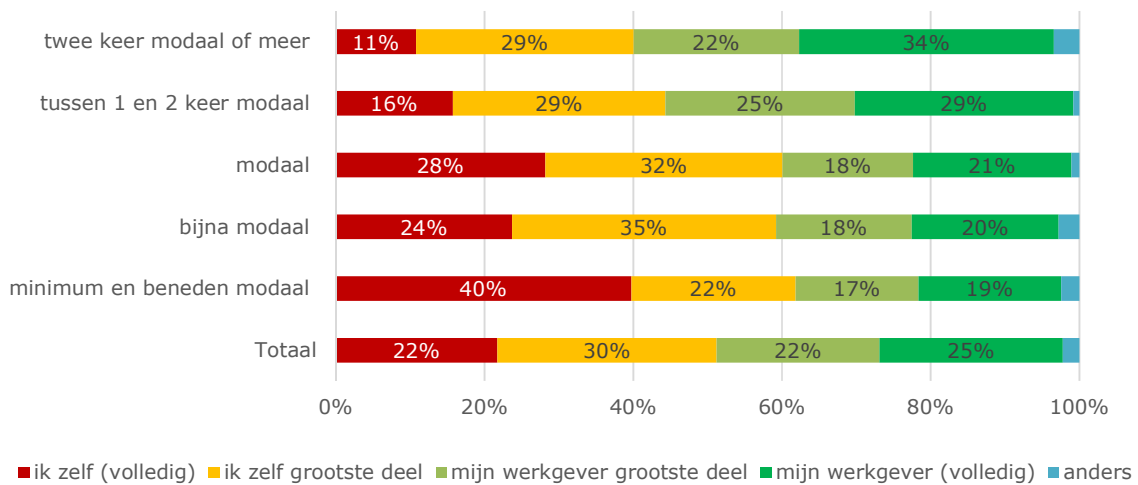
Een op de vijf forenzen draait zelf volledig op voor de reiskosten (22%), drie op de tien betalen het grotendeels zelf. Samen dus 52 procent.

Iets minder dan de helft (47%) krijgt de reiskosten volledig (25%) of grotendeels (22%) terug van de werkgever. OV-reizigers krijgen vaker de reiskosten volledig vergoed (62%) dan mensen die met de auto naar hun werk gaan (20%).

Uit figuur 3.3 blijkt dat degenen met de hoogste inkomens (boven modaal) de kosten beduidend vaker terugkrijgen van de werkgever dan degenen met de lagere inkomens.

Figuur 3.3

Wie betaalt de reiskosten voor woon-werkverkeer? (werkenden die met auto, motor, vrachtwagen of openbaar vervoer reizen, naar inkomen. n=1.425)



Leaseauto's

Een op de acht autogebruikers heeft een leaseauto, meestal geleased door de werkgever (8%), gevolgd door persoonlijke lease (4%). Nederlanders die meer dan 30.000 kilometer per jaar rijden hebben het vaakst een leaseauto (39%, waarvan 36% een leaseauto via de werkgever). Voor de groep die tussen de 20.000 en 30.000 kilometer per jaar rijdt, is dit met 20 procent bijna de helft lager.

Leaserijders hebben relatief veel vertraging door files. Van de automobilisten die meer dan 2 uur per week vertraging door file hebben heeft 30 procent een leaseauto, onder de groep die geen vertraging heeft is dit maar 5 procent.

3.5 Een op acht automobilisten reist dagelijks in de spits

Vier op de tien werkenden (42%) gaan elke dag (vijf dagen per week) naar hun werkplek, buitenshuis. Drie op de tien (30%) doen dat vier dagen per week en nog eens een kwart (24%) drie, twee of één dag(en) per week. De overige 4 procent rijdt minder vaak in de spits (omdat men aan huis werkt). Tabel 3.1 toont het aandeel auto- en motorrijders dat met de auto in de ochtendspits (tussen 7.00 en 9.00) en de avondspits (16.00 tot 19.00) reist. Hierbij valt vooral op dat 48 procent zegt bijna nooit in de spits te reizen. Een op acht à negen automobilisten reist dagelijks in de spits.

Tabel 3.1

Hoeveel werkdagen reist u doorgaans met auto/motor tijdens de spits? (auto/motorbezitters, n=3.141)

	ochtendspits	avondspits
Elke dag (5 dagen per week)	12%	11%
4 dagen per week	9%	9%
3 dagen per week	8%	7%
2 dagen per week	4%	5%
1 dag per week	4%	4%
Minder dan 1 dag per week (soms een week wel, soms niet)	4%	4%
Enkele keren per maand	4%	4%
Enkele keren per jaar	7%	8%
(Bijna) nooit	48%	48%
Weet ik niet	1%	1%
Totaal	100%	100%

3.6 Een op zeven automobilisten staat minstens één dag per week in de file

Van de totale groep automobilisten staat 13 procent (een op acht) minstens één keer per week tijdens de ochtendspits in de file en 15 procent (een op zeven) in de avondspits. Van degenen die uitsluitend met de auto reizen voor het woonwerk-verkeer is dat respectievelijk 28 procent en 32 procent. Twee derde (67%) staat zo goed als nooit in de file. Men heeft vaker last van files tijdens de avond- dan tijdens de ochtendspits.

Tabel 3.2

Op hoeveel werkdagen (maandag t/m vrijdag) staat u in de file tijdens de spits? (auto- en motorbezitters, n=3.119)

	ochtendspits		avondspits	
	allen	ww-verkeer met auto	allen	ww-verkeer met auto
Elke dag (5 dagen per week)	2%	4%	2%	5%
4 dagen per week	2%	4%	3%	6%
3 dagen per week	3%	7%	3%	7%
2 dagen per week	3%	6%	4%	8%
1 dag per week	3%	6%	3%	6%
Subtotaal	13%	28%	15%	32%
Minder dan 1 dag per week (soms week wel, soms niet)	6%	10%	6%	10%
Enkele keren per maand	3%	5%	4%	4%
Enkele keren per jaar	7%	7%	8%	8%
(Bijna) nooit	70%	49%	67%	46%
Weet ik niet	1%	0%	1%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%



Naarmate er meer wordt gereden, neemt het aandeel dat in de file staat toe. Onder automobilisten die meer dan 30.000 kilometer per jaar rijden, staat 51 procent minimaal 1 dag per week in de file in de ochtendspits, en 59 procent in de avondspits. Onder automobilisten die 20.000 tot 30.000 kilometer per jaar rijden zijn deze percentages respectievelijk 31 en 34 procent.

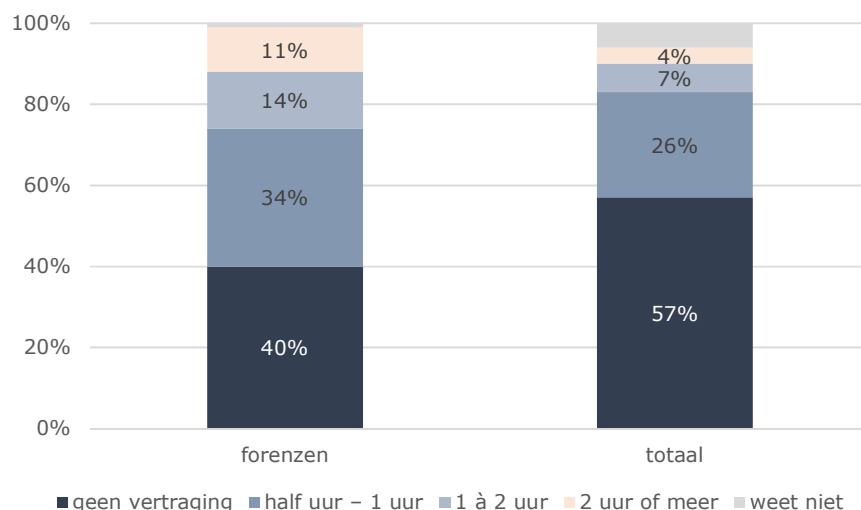
Forenzen staan gemiddeld 40 minuten per week in de file

In figuur 3.4 zien we hoeveel vertraging werkende automobilisten (forenzen) oplopen door files, in verhouding tot de totale groep. Onder forenzen heeft 40 procent geen vertraging en 11 procent meer dan twee uur. Onder de totale groep is dit 57 procent versus 4 procent.

Gemiddeld lopen forenzen 0,7 uur (ca. 40 minuten) in de week vertraging op door files. Als we alleen kijken naar degenen die in de file staan (degenen die geen vertraging oplopen weglaten) is de gemiddelde vertraging 1,2 uur.

Figuur 3.4

Hoeveel vertraging loopt u in een gemiddelde werkweek op door files? (automobilisten die uitsluitend met de auto reizen voor het woonwerk-verkeer en de totale groep automobilisten, n=3.123)



Twee derde vindt in de file staan vervelend

Nederlanders vinden het niet leuk om in de file te staan: 26 procent vindt in de file staan heel vervelend en 40 procent vervelend. Slechts 1 procent geef aan de file leuk te vinden. De groep die de file leuk vindt kijkt graag naar andere mensen, of ziet de file als rustmoment, ook om bijvoorbeeld muziek te luisteren. De verloren tijd/het wachten is de voornaamste reden om files vervelend te vinden. Ook te laat komen en het rijgedrag (telkens optrekken en afremmen) wordt vaak genoemd.

Leuk (1%):

Even rust
Muziek luisteren
Andere mensen kijken

Vervelend (66%):

Verloren tijd
Te laat komen
Rijden in file is vermoeiend


Wie hebben het meeste last van files?

Onderstaande afbeelding toont het aandeel onder diverse groepen respondenten die geen of juist veel vertraging hebben door files. Mensen zonder auto hebben in meer dan driekwart van de gevallen (78%) geen vertraging door files, gevolgd door stemmers op de Partij voor de Dieren en de SP, en autobezitters die zeer weinig autorijden.

Van de autobezitters die meer dan 30.000 kilometer per jaar rijden heeft bijna de helft (47%) meer dan een uur per week vertraging door files. Dit is met afstand de grootste groep. Onder autobezitters die tussen de 20.000 en 30.000 kilometer per jaar rijden is het vertragingpercentage 27 procent. Daaronder zitten jongeren (18-34 jaar), werkenden in loondienst en D66-stemmers (mensen die aangeven nu op D66 te stemmen).

Figuur 3.5

Wie hebben het minst en het meest vertraging door files?

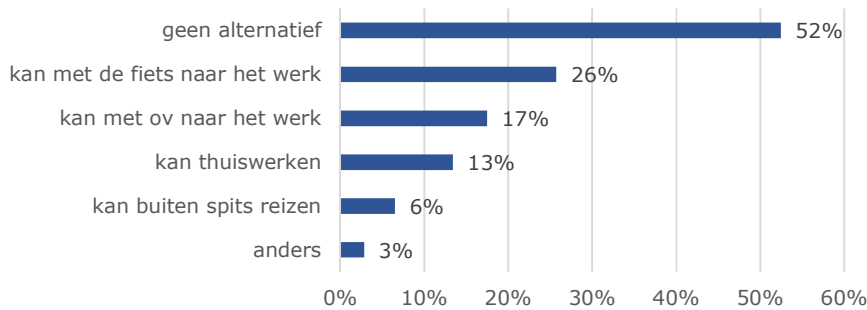
			Geen	1u+
	Weinig vertraging	Gemiddeld	57%	11%
		SP-stemmers	69%	5%
		SGP-stemmers	68%	8%
		50 Plus-stemmers	66%	0%
		Autobezitters: jaarkilometrage <5.000 km	69%	4%
		Werklozen/arbeidsongeschikten	66%	2%
		Lager opgeleiden	70%	7%
		Laagste inkomens	70%	5%
		Noord Nederland (Fr, Gr, Dr)	70%	4%
		Veel vertraging	Gemiddeld	57%
D66-stemmers	50%		17%	
VVD-stemmers	49%		16%	
Autobezitters: jaarkilometrage > dan 30.000 km	18%		47%	
Autobezitters: jaarkilometrage 20.000-30.000 km	34%		27%	
18-34 jarigen	51%		18%	
Werkenden: werkzaam in loondienst	53%		18%	
Hoger opgeleiden	50%		17%	
2x modaal of meer	41%		22%	
West Nederland (NH, ZH, U)	50%	15%		

3.7 Helft forenzen heeft geen alternatief voor auto

De helft (52%) van de degenen die het woonwerk-verkeer (ook) met de auto afleggen zegt dat wel met de auto te moeten doen: ze hebben geen alternatief. De overige helft noemt de fiets, het ov en thuiswerken als alternatieven.

Figuur 3.6

Heeft u momenteel (in uw huidige situatie) een alternatief voor het reizen met de auto naar uw werk? Dus iets wat u zou kunnen doen, maar nu niet (altijd) doet. Zo ja, welke alternatief? (werkenden die woonwerk-verkeer (ook) met de auto afleggen, n=1.212)



Automobilisten die veel kilometers rijden hebben vaker geen alternatief: voor de groep die meer dan 30.000 kilometer per jaar rijdt is dit 69 procent, voor automobilisten die bijvoorbeeld 5.000 tot 7.500 kilometer per jaar rijden is dit aandeel 30 procent. Lager opgeleide automobilisten hebben vaker geen alternatief (63%) dan hoger opgeleiden (46%).

3.8 Bijna helft automobilisten houdt geen rekening met files bij woon-werkverkeer

De automobilisten van en naar het werk met meerdere vervoersalternatieven houden in veel gevallen geen rekening met files (46%, zie tabel 3.3). Ongeveer een op de acht gaat eerder of later weg om files te vermijden, 16 procent neemt wel eens het openbaar vervoer en 10 procent de fiets.

Tabel 3.3

Kiest u nu (wel eens) voor een andere manier van reizen van en naar uw werk om de files te vermijden? (mensen uit figuur 3.6 die een alternatief hebben, n=454)

Nee, ik reis doorgaans zoals ik wil, houd geen rekening met files	46%
Ja, ik ga soms/vaak met het openbaar vervoer om de file te mijden	16%
Ja, ik ga soms/vaak eerder weg met de auto om de file te mijden	12%
Ja, ik ga soms/vaak later weg met de auto om de file te mijden	11%
Ja, ik ga soms/vaak met de (elektrische) fiets om de file te mijden	10%
Ja, ik neem soms/vaak een andere route om de file te mijden, waardoor ik moet omrijden	7%
Ja, ik neem soms/vaak een andere route om de file te mijden, is niet om	5%
Ja, ik blijf soms/vaak thuis werken om de file te mijden	3%
Ja, ik heb ander werk gezocht om van de files af te zijn	2%
Ja, ik ben verhuisd om van de files af te zijn	0%
Anders	15%

Bijna de helft van de werkenden die met de auto naar hun werk reist heeft een mogelijkheid om met een ander vervoermiddel te reizen: de fiets (26%) en het openbaar vervoer (17%) worden het vaakst genoemd. Een deel kan een of meerdere dagen thuiswerken. Men is veelal wel gebonden aan vaste reistijden: 6 procent kan buiten de spits reizen (eerder of later).



4

HOOFDSTUK

Draagvlak



4. Draagvlak

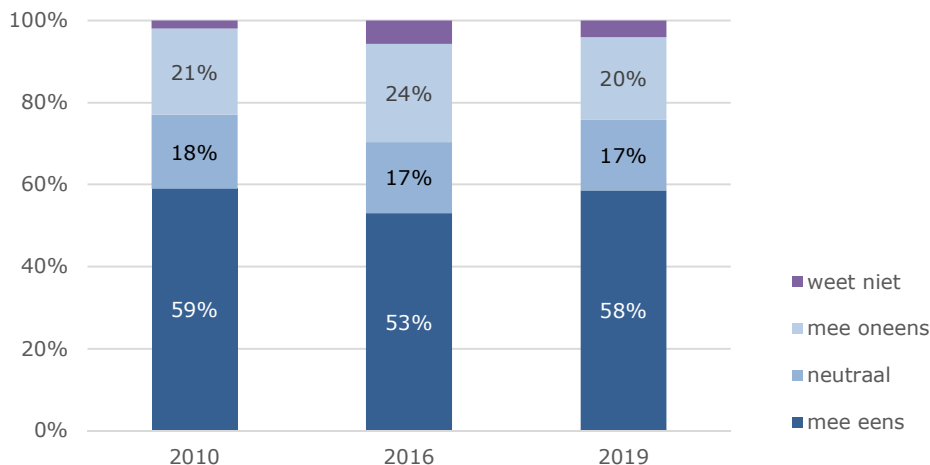
Dit hoofdstuk gaat over hoe burgers aankijken tegen de manier van betalen voor mobiliteit. Vinden ze het goed zoals het nu is (iedereen betaalt wegenbelasting afhankelijk van het gewicht van de auto en de provincie waarin men woont), of vindt men het beter als er 'per gereden kilometer' betaald wordt? Welke varianten (vlaktaks, spitstaks of ecotaks) hebben dan de voorkeur? En wat zou het invoeren van een van deze varianten van 'kilometerbeprijzing' betekenen voor de eigen portemonnee en het eigen rijgedrag? Wat zou de overheid (flankerend) nog meer moeten doen?

4.1 Liever 'betalen naar gebruik' dan 'meer snelwegen'

Na enkele vragen over de achtergrond van de respondent (met name over of men werkt en zo ja waar), maar nog vóór de vragen over autobezit, woon-werkverkeer en files (hoofdstuk 3) zijn twee stellingen voorgelegd die ook al in eerder onderzoek (in 2010 en 2016) zijn opgenomen⁶. De eerste stelling - in plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), moeten automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen - raakt de kern van dit onderzoek en net als in de vorige twee metingen zien we dat een ruime meerderheid (nu 58%) het hiermee eens is.

Figuur 4.1

Stelling 'In plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), moeten automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen' (basis: allen, 2019 = n=3.263)

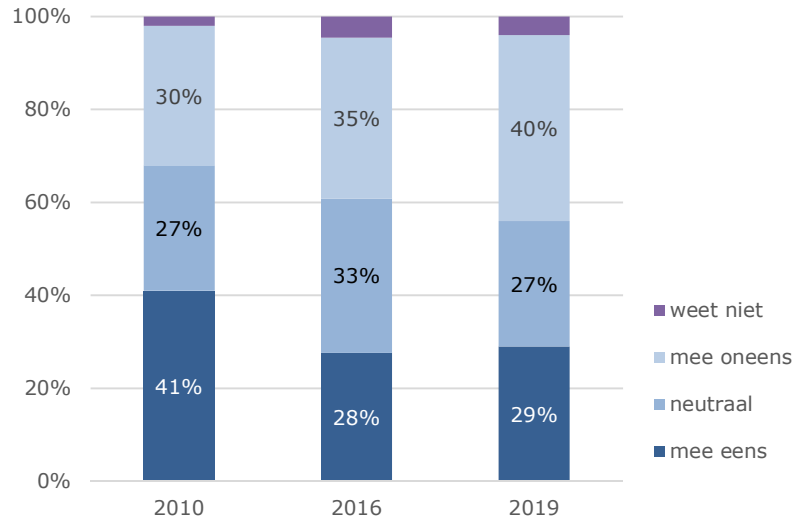


Met de tweede stelling - 'Om de files op te lossen moeten meer wegen worden aangelegd' - is 29 procent het eens, 40 procent is het ermee oneens. Dit is vergelijkbaar met 2016, maar duidelijk anders dan in 2010, toen nog 41 procent er voorstander van was meer wegen aan te leggen.

⁶ In september 2016 door I&O Research. De stellingen werden in 2010 door Peter Kanne bij TNS NIPO voorgelegd aan een steekproef van 744 Nederlanders van 18 jaar en ouder ten behoeve van zijn boek "Gedoogdemocratie. Heeft stemmen eigenlijk wel zin?" (Meulenhoff, 2011). Het veldwerk is uitgevoerd tussen 22 en 27 april 2010. Steekproefbron: TNS NIPObase.

Figuur 4.2

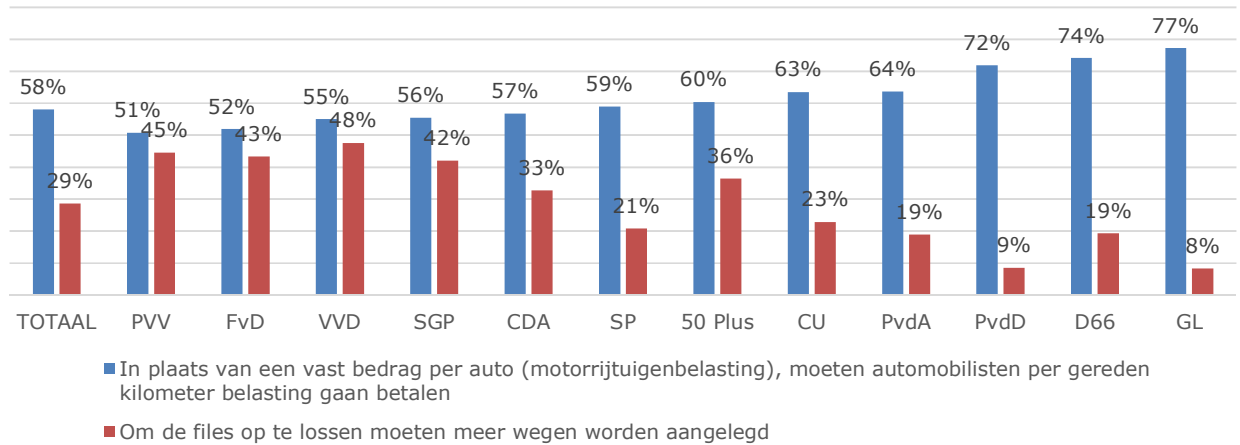
Stelling 'Om de files op te lossen moeten meer wegen worden aangelegd' (basis: allen, n=3.263)



Vaak worden deze twee opvattingen (kilometerbeprijzing versus meer asfalt) als met elkaar in tegenstrijd gezien. Dat blijkt ook uit figuur 4.3: er is een groot verschil naar politieke voorkeur en kiezers van partijen die in ruime meerderheid voor kilometerbeprijzing zijn (GL, D66, PvdD, PvdA) willen zelden meer wegen. Omgekeerd zien we dat kiezers van PVV, FvD en VVD vaak wel meer wegen willen en minder vaak voor kilometerbeprijzing zijn (al zijn ook zij daar in nipte meerderheid wel voor).

Figuur 4.3

Eens met twee stellingen, naar politieke voorkeur (van plan nu op te stemmen) (basis: allen, n=3.263)



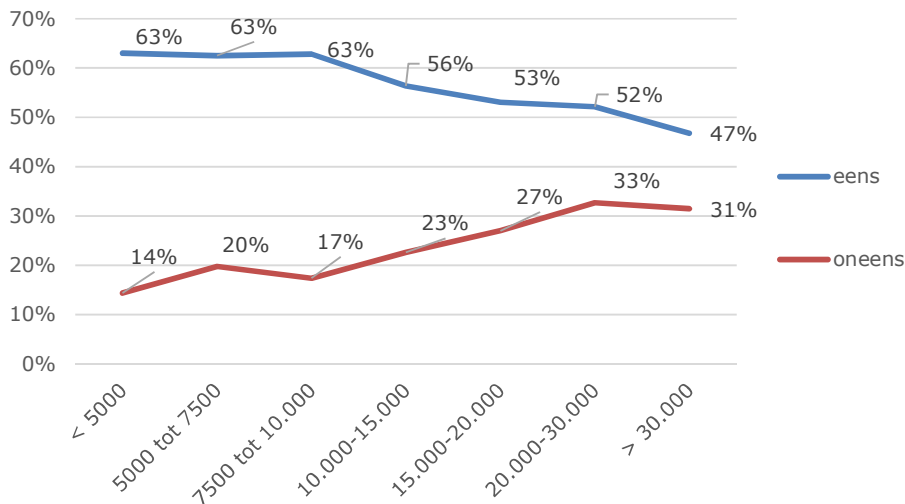
Veelrijders vaker tegen kilometerbeprijzing, maar per saldo nog steeds voor

Naarmate men meer kilometers rijdt en naarmate men vaker in de file staat is men het vaker *oneens* met de stelling 'in plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), moeten automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen'. Maar ook degenen die de meeste kilometers maken zijn het hier vaker mee eens (47%) dan oneens (31%).

Ook Nederlanders die uitsluitend met de auto van en naar het werk rijden zijn het vaker oneens met de stelling.

Figuur 4.4

Percentage eens met stelling 'In plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), moeten automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen' (naar kilometrage per jaar)



Vooral ouderen voor kilometerbeprijzing

Naarmate men ouder is, is men het vaker eens met de stelling dat automobilisten per gereden kilometer belasting gaan betalen. Van de Nederlanders onder de 50 jaar is ongeveer de helft het er mee eens en een kwart het er mee oneens. Onder de 65-plussers is twee derde het eens en 15 procent oneens.

Voor het overige zijn de verschillen naar sociodemografische variabelen klein. Middelbaar opgeleiden zijn het meest sceptisch (23% oneens, 55% eens).

4.2 Vier varianten

Alle respondenten kregen – één voor één, in deze volgorde – vier varianten voorgelegd⁷:

1. Huidige situatie: automobilisten betalen evenveel belasting. De motorrijtuigenbelasting wordt geheven over het bezit van een auto of motorfiets en niet over het gebruik. Het bedrag dat iemand betaalt is afhankelijk van de gewichtsklasse, het type motor en de provincie waar iemand woont maar is niet afhankelijk van het aantal kilometers dat iemand rijdt
2. Vlaktaks⁸: automobilisten betalen meer belasting naarmate ze meer kilometers rijden, maakt niet uit waar of wanneer
3. Spitstaks: automobilisten betalen meer belasting tijdens de spits, buiten de spits betalen ze minder
4. Ecotaks: eigenaren van auto's die meer CO₂ uitstoten betalen meer dan eigenaren van minder CO₂-uitstotende auto's

4.3 Vlaktaks best gewaardeerd door alle groepen

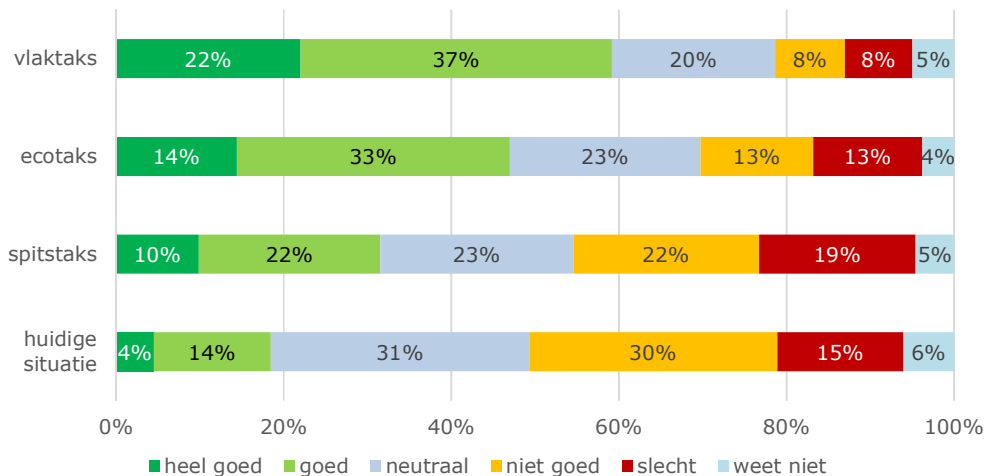
Bij elke variant werd een omschrijving gegeven waarna men kon aangeven hoe men elk 'systeem' beoordeelt. Uit figuur 4.5 blijkt duidelijk dat alle varianten van kilometerbeprijzing beter worden beoordeeld dan de huidige situatie. Van de drie varianten van kilometerbeprijzing wordt de 'vlaktaks' het best ontvangen: 59 procent van alle Nederlanders is positief over deze variant. Onder degenen die volledig met de auto van en naar het werk reizen is dat 49 procent.

De huidige situatie wordt het minst positief beoordeeld: 18 procent oordeelt positief. Van degenen het woonwerk-verkeer met de auto afleggen is dat 23 procent.

Ook degenen die veel kilometers rijden of die meer dan een uur per week kwijt zijn aan files geven per saldo de voorkeur aan de vlaktaks boven de huidige situatie of een van de andere varianten.

Figuur 4.5

Na omschrijving van variant: 'Wat vindt u van zo'n systeem waarin ...?' (basis: allen, n=3.263)



⁷ Hier worden nog geen details gegeven over de kosten per kilometer bij kilometerbeprijzing. Zie de bijlage (5.1) voor een exacte omschrijving. Deze omschrijvingen zijn voorgelegd aan en getoetst bij verkeerskundigen Bert van Wee en Erik Verhoef.

⁸ De respondent kreeg het label (de 'naam van de variant') niet te zien.

'Vlaktaks' het eerlijkst

Dat de 'vlaktaks' uiteindelijk het meest draagvlak heeft, blijkt ook als we de vier varianten nog eens voorleggen en vragen welke variant volgens de Nederlanders de files het best zal terugdringen (spitstaks ex aequo vlaktaks), welke variant het eerlijkst is (met afstand de vlaktaks) en welke volgens de bevrageden het best is voor het klimaat (logischerwijs de ecotaks). Als tenslotte gevraagd wordt welke variant al met al de voorkeur heeft, krijgt de vlaktaks (met 51%) duidelijk de meeste stemmen.

Figuur 4.6

'Welk van de vier varianten ... zal files het best terugdringen / is het eerlijkst / is het best voor het klimaat / heeft al met al uw voorkeur?' (basis: allen, n=3.263)



Het is opvallend hoe eensgezind kiezers van de partijen hierover oordelen. Het vaakst kiezen kiezers van SGP, 50 Plus en ChristenUnie voor de vlaktaks (al met al voorkeur: meer dan 57%), maar van de kiezers van GroenLinks, PvdA, D66, PVV, FvD en VVD kiest ongeveer de helft ook voor deze variant. Het laagst scoort de PvdD-kiezer, met 44 procent. PvdD-kiezers hebben vaker dan gemiddeld (23%) een voorkeur voor de ecotaks, slechts overtroffen door de GL-kiezers (26%).

De 'huidige situatie' wordt het vaakst gekozen door kiezers van PVV (28%) en FvD (22%).

Ook degenen die met de auto van en naar het werk rijden (48%) en de grootste kilometervreters (meer dan 30.000 kilometer per jaar: 37%) geven de voorkeur aan de vlaktaks, maar bij deze groepen zien we dat de huidige situatie (met 22% en 21%) relatief goed bevalt.

Het maakt bij de keuze voor een van de varianten weinig uit wie de kosten van het autorijden op zich neemt. Als de automobilist voor zijn werk met de auto rijdt en zelf geheel of gedeeltelijk voor de kosten opdraait kiest hij in iets minder dan de helft (47%) van de gevallen voor de vlaktaks, betaalt de werkgever (mee), dan is dat precies de helft. De huidige situatie scoort zo'n 22 procent onder degenen die het zelf moeten betalen en 18 procent als de baas het betaalt.

4.4 Drie varianten kilometerberekening nader beschouwd

In het tweede deel van de enquête is de steekproef at random in drieën gesplitst en is uitsluitend aan de automobilisten meer informatie over de drie alternatieve varianten gegeven en is per variant opnieuw naar het oordeel gevraagd.⁹

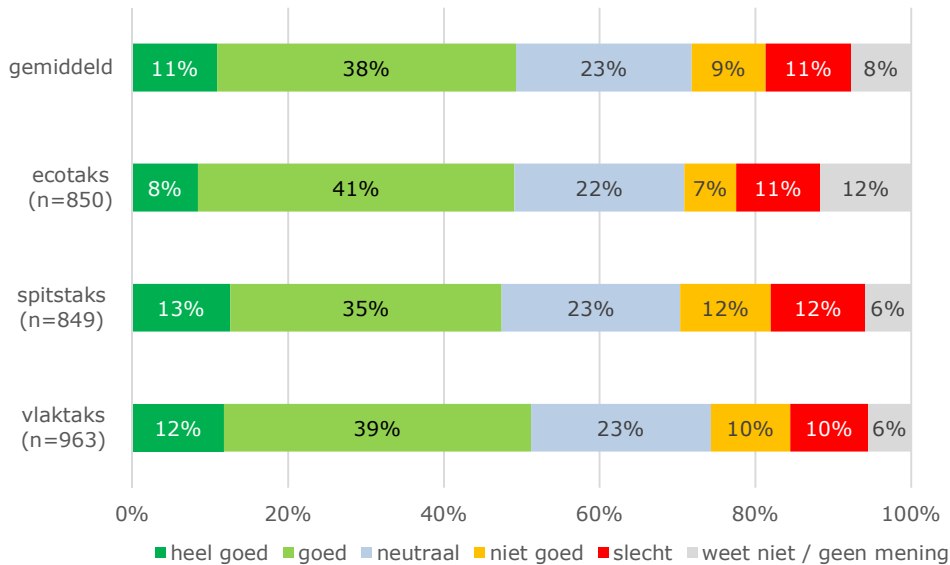
Alle drie varianten kilometerberekening worden goed beoordeeld

Elke respondent beoordeelde dus slechts één variant en het is opvallend hoe klein de verschillen tussen de varianten zijn. Gemiddeld vindt 49 procent de drie varianten 'heel goed' of 'goed'. De vlaktaks wordt ook nu het best beoordeeld (51% goed), maar dit is geen significant verschil met de 49 procent voor de Ecotaks en 48 procent voor de Spitstaks.

Het aandeel automobilisten dat *negatief* oordeelt is bij de spitstaks wel hoger (24%) dan bij de vlaktaks (20%) en ecotaks (18%).

Figuur 4.7

Wat vindt u van deze variant, nu u deze details ziet en ze kunt betrekken op uw eigen situatie? (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef)



⁹ Zie bijlage 5.2

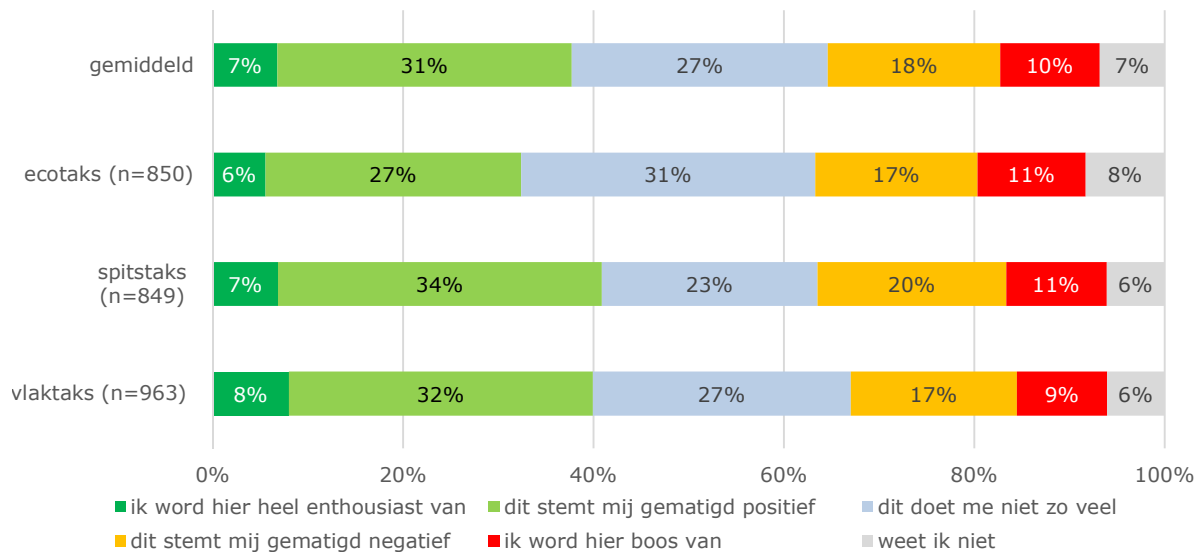
4.5 Vooral spitstaks maakt substantieel deel verdrietig tot boos

In lijn met het oordeel roepen alle drie varianten voornamelijk positieve (38% gemiddeld) of neutrale (27%) gevoelens op. Ruim een kwart is gematigd negatief (18%) tot boos (10%).

De spitstaks roept iets vaker dan de andere varianten *negatieve* gevoelens op, 20 procent zou gematigd negatief en 11 procent zou boos zijn als een spitstaks werd ingevoerd. Deze laatste groep vinden we wederom bij de veelrijders (meer dan 30 kilometer per jaar: 35% boos). Boosheid mag men verder vooral verwachten bij PVV- en FvD-stemmers (26 en 22%). Onder de aanhang van de coalitiepartijen is er minder of even veel boosheid: VVD (11%), CDA (8%), D66 (3%) en CU (14%).

Figuur 4.8

Kunt u aangeven wat uw gevoelens bij deze variant zijn? (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef)



Hoewel mensen per saldo dus positief reageren, plaatst bijna iedereen kanttekeningen. In de eerste plaats valt op dat mensen die negatief reageren vaker en uitgebreidere toelichtingen geven op de vraag 'Waarom roept deze variant dit gevoel bij u op?' In de tweede plaats zijn degenen met een negatief gevoel bijna altijd ronduit negatief, terwijl degenen die positief reageren vooral benadrukken dat een systeem van kilometerbeprijzing eerlijker is en dat het heel normaal is dat de vervuiler betaalt, maar in bijna alle toelichtingen is een mits of kanttekening te lezen. De belangrijkste bezwaren:

- Het is voor veel werkenden (onderwijs, detailhandel, zorg, etc.) niet mogelijk het mobiliteitsgedrag aan te passen
- Het is voor middelbare en lagere inkomens financieel niet mogelijk anders te gaan rijden of in een dure elektrische auto te gaan rijden.
- Niet met de auto naar het werk kunnen zal reistijden voor velen fors verhogen
- Hogere inkomens hebben vaker beroepen waarin het mogelijk is flexibel te werken
- Op het platteland en buiten de Randstad is er weinig of slecht openbaar vervoer.
- Openbaar vervoer is duur, bij invoering kilometerbeprijzing zal dat beter en aantrekkelijker gemaakt moeten worden
- Werkgevers zullen ook anders met het vervoer van werknemers om moeten gaan. Als zij de kosten via leaseauto's op zich nemen zal het niet werken
- Werkgevers en overheid zullen thuiswerken makkelijker en aantrekkelijker moeten maken

Citaten (positief tot enthousiast)

De gebruiker en vervuiler betaalt. Dat is vrij normaal bij al onze overige gebruiken en behoeftes.

Men betaalt nu voor het stilstaan van een auto voor de deur. Erg oneerlijk: immers, waarom belasting op iets dat je nauwelijks gebruikt? Het gebruik belasten is een perfect idee: het zet mensen wellicht ook eens aan om na te denken wat zij doen, gebruik van auto is zo gemakkelijk als je er toch al voor betaalt... ook zet het wellicht aan tot het aanschaffen van zuiniger/milieuvriendelijkere auto's wanneer daar vaak gebruik van moet worden gemaakt. Immers, wanneer er geen brandstof aangeschaft hoeft te worden en een gedeelte van de elektriciteit voor de auto door eigen zonnepanelen kan worden opgewekt, hoeft men alleen het aantal kilometers nog te betalen. Eén voorwaarde: de werkgevers moeten niet meer hoge kilometervergoedingen uitbetalen aan werknemers, alleen wanneer absoluut noodzakelijk. Investerings in thuiswerkmogelijkheden, videobellen etc. moeten dan weer meer gestimuleerd worden.

Gematigd positief. Ik vind dat de overheid veel meer op het openbaar vervoer moet inzetten. Prijzen van trein en bus verlagen en niet meer asfalt. Ik zie dus meer in een en-en oplossing. Ook zou het vliegen veel meer belast moeten worden.

Het is een eerlijke zaak als ik meer moet betalen als ik meer rijdt dan anderen. Ik vind het alleen complete onzin dat elektrische auto's niet belast gaan worden. Het milieu is daarmee niet geholpen en je creëert ongelijkheid: mensen zonder elektrische auto worden gediscrimineerd.

Het principe van kilometerbeprijzing is eerlijker, zeker als ook tolheffing voor buitenlanders wordt ingevoerd.

De vervuiler betaalt. Prima variant. Om klimaat echt aan te pakken hoeft de (auto)mobiliteit maar een beperkte bijdrage te leveren. Aanpakken luchtvaart en scheepvaart en overige vervuilende industrie zet veeeeel meer zoden aan de dijk.

Ik denk dat werkgevers hierdoor gedwongen worden een alternatief mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, met meer keuzemogelijkheden.

Ik vind het eerlijker. Mensen die veel rijden betalen meer dan mensen die zo af en toe rijden. Ook zullen mensen om die reden de auto vaker laten staan. De werkgever zal ook minder kwistig worden met het weekend-gebruik van de bedrijfsauto.

Minder files, beter voor het milieu. Het duurt echter een tijd voordat mensen hun gedrag gaan aanpassen en dus zul je zien dat bij Cao-onderhandelingen compenserende maatregelen worden afgesproken die deze effecten tegenwerken.

Het stimuleert je wel om goed na te denken voor je de auto pakt

Het is een eerlijkere vorm, ondanks dat dit voor mij waarschijnlijk iets duurder uit zal pakken. Wel zou ik dit graag zien icm beter OV als alternatief. Op dit moment is mijn werk onbereikbaar met het OV, te ver voor de fiets en zonder douchefaciliteit, dus ik heb niet de keuze om van vervoersmiddel te switchen.

Het is wel eerlijker dat iemand meer betaalt naarmate hij meer rijdt, maar ik denk dat de files er amper door verminderen.

Ik heb het altijd al een oneerlijk systeem gevonden. In dit geval betaalt de gebruiker/vervuiler. Alleen het feit dat elektrische auto's niets betalen vind ik onterecht. Het onderhoud van de wegen moet ook door hen worden betaald.

Ik maak meer kilometers op een van mijn 6 fietsen dan met de auto. Het bespaart mij een hoop geld.

(voor nog een fiets). Mensen moeten leren de auto vaker te laten staan.



Meest logisch...om een auto te hebben kost al veel geld en met dat bedrag wat iedereen betaalt kun je al veel problemen zoals files en CO2 uitstoot makkelijk voorkomen.

Omdat het voor mij goedkoper wordt. Met een laag inkomen is dat alleen maar positief

Citaten (negatief tot boos)

Het brengt nogal wat teweeg als deze regel wordt ingevoerd. Mensen met een kleine auto en weinig salaris worden de dupe. En we kunnen toch niet zomaar geen verhuizen, denk aan gezinnen met kinderen, familie e.d.

Mensen die afhankelijk zijn van de auto worden gestraft hierdoor. Alles wordt maar op het klimaat afgewenteld en de files worden er echt niet minder mee. Er ligt gewoon te weinig asfalt in Nederland. Nu ben ik in 20 min met de auto op mijn werk. Als ik met het openbaar vervoer ga, vanuit Hoevelaken ligt de Valleilijn vaak plat, doe ik er drie kwartier over. Bovendien is openbaar vervoer schreeuwend duur in Nederland.

Alsof we voor de lol in de spits gaan rijden !!! Ik werk in het onderwijs, moet ik dan tegen "mijn kinderen" zeggen; sorry jongens de juf komt wat later want ze moet buiten de spits rijden. En jullie mogen eerder naar huis want dan kan ik voor de spits naar huis (werkzaam in bijzonder onderwijs waar de kinderen ook in de spits met busjes naar school komen. Dus schooltijden aanpassen)

Ik werk in het onderwijs dus heb geen flexibele werktijden. Met de bus doe ik er 2x zo lang over ivm overstappen. Dus ik moet gewoon met de auto.

Als ik het geld ervoor had zou ik een elektrische auto kopen. Maar wij wonen in een dun bevolkt gebied, en voor onze wekelijkse boodschappen en ziekenhuisbezoek zijn we gehandicapt als we geen auto hebben. Het openbaar vervoer hebben ze hier ook al behoorlijk uitgedund. ik kan hier boos over worden. Oké ik wil best betalen voor het autorijden, maar dan moet het openbaar vervoer beter worden, vooral hier op het platteland.

Altijd en eeuwig de auto in de verdomhoek, we hebben het vervoer nodig voor alles wat in de maatschappij gebeurt, dit is eenzijdig links gelul.

Autorijden wordt onbetaalbaar gemaakt. Als de drempel al 12.000 kilometer per jaar is, wordt het de werkenden in Nederland die een auto gebruiken eigenlijk onbetaalbaar gemaakt. Totaal krankzinnig.

Belachelijk dat CO₂ uitstoot een maatstaf is. Er is nog steeds grote twijfel of CO₂ wel effect heeft op het klimaat. De echte broeikasgassen blijven buiten schot.

Omdat ik geen alternatief heb. Openbaar vervoer is een ramp voor waar ik naartoe moet. De reistijd wordt meer dan verdubbeld. Plus is het nu goedkoper om met de auto te gaan inclusief alle onkosten.

Ook is het voor mij onmogelijk om een zuinige of elektrische auto te kopen. De minima en lage middenstand wordt hard geraakt in de portemonnee, maar de hoge middenstand en hoge inkomens worden beloond omdat zij wel die elektrische of hybride auto kunnen betalen.

Hogere inkomens kunnen zich makkelijker schonere auto's permitteren en zijn vaak flexibeler qua werktijden/thuis of in de trein werken.

Het is erg oneerlijk voor mensen die buiten de steden wonen, ook ontstaan er door deze variant in te voeren meer files in de steden, doordat het financieel aantrekkelijker wordt om een auto te kopen wanneer je in een stad woont. Het is ook geen optie om met het openbaar vervoer te gaan doordat het OV niet de capaciteit heeft om een alternatief te bieden tijdens de spits.



Het OV is nu al absurd duur waardoor mensen alsnog een auto gaan kopen, ook al woon je relatief dichtbij (~20km) het werk of school. Ook is het voor lange afstanden onmogelijk een elektrische auto te kopen doordat de batterij te snel op gaat en opladen te lang duurt. Waterstof zou misschien een alternatief kunnen bieden, maar dat weet ik niet.

Ik vind rekeningrijden nergens op slaan. Alsof mensen dan niet meer naar hun werk gaan omdat het duurder wordt. Die keuze is er helemaal niet. In plaats van 'straffen' (rekening rijden) moet innovatie juist worden beloond. Met name het vrachtvervoer over de weg. Ik heb er totaal geen vertrouwen in dat rekening rijden de files gaan oplossen.

Het is oneerlijk voor mensen die NIET met het openbaar vervoer op hun werk kunnen komen. Bijv. mensen in de avond/nachtdienst. Openbaar vervoer is bovendien, op dit moment, in Nederland gewoon slecht. Constant werk aan het spoor of storingen met als gevolg inzet van bussen. Bovendien is het gewoon onveilig om de laatste trein te moeten nemen als je uit je werk komt.

Omdat het net als mijn pensioenregeling, de woekerpolissen, hypotheken en vermogensbelasting, energielasting, WOZ, zorgverzekering en ga maar door, gewoon niet meer op te brengen is. De economie wordt slechts vergroot door sterk verminderde overheidskosten, maar het afgelopen decennium stijgen juist dit soort algemene kosten procentueel exorbitant!

Buiten de spits rijden is het vaak ook druk gezien mensen dan nog meer buiten de spits gaan rijden. Soms ben ik ook afhankelijk van afspraken in bijvoorbeeld ziekenhuis wat niet in de buurt ligt en dan moet ik in de spits rijden. Hierdoor ben ik de pineut want anders plannen kan dan niet.



4.6 Voordelen van drie varianten kilometerbeprijzing

Het belangrijkste voordeel van de drie varianten van kilometerbeprijzing vinden Nederlanders dat het *eerlijker* is (door gemiddeld 58% genoemd) dan het huidige systeem waarin iedereen hetzelfde betaalt (afhankelijk van gewicht en provincie). Vooral van de vlaktaks vindt men dit een voordeel (63%). Dat het de *files zou verminderen* ziet gemiddeld 29 procent als voordeel, hier scoort de spitstaks (34%) beter dan de andere varianten. Vooral van de ecotaks verwacht men dat het beter zal zijn voor het klimaat en voor *minder CO₂-uitstoot* zal zorgen (32% versus 28% gemiddeld). Tenslotte denkt een op de tien dat een kilometerheffing een goede manier is om *de staatskas te spekken*; van de spitstaks verwacht men dat meer (13%) dan van de andere varianten. Eén op de zeven (14%) ziet helemaal geen voordelen, 6 procent weet het niet.

Tabel 4.1

Welke voordelen van deze vorm van 'wegenbelasting per kilometer' betalen ziet u ten opzichte van het huidige systeem? (waarin ...) (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef)

	Vlaktaks (n=963)	Spitstaks (n=849)	Ecotaks (n=850)	gemiddeld
Dat is eerlijker, mensen die weinig rijden betalen minder	63%	56%	54%	58%
Dat zal de files doen verminderen	25%	34%	26%	29%
Dat zal beter zijn voor het klimaat / minder CO ₂ -uitstoot	27%	25%	32%	28%
Het is goed voor de schatkist	10%	13%	9%	10%
Dat is voor mij (mijn werkgever) goedkoper	7%	7%	4%	6%
Dat zal voor mij (mijn werkgever) minder tijdverlies betekenen	3%	3%	2%	3%
Ik kan zo weer (vaker) met de auto	1%	0%	1%	1%
Anders	5%	5%	5%	5%
Ik zie geen voordelen	14%	12%	16%	14%
Weet ik niet	5%	6%	8%	6%
	160%	161%	155%	159%

Citaat:

Ben gepensioneerd. Rij wel veel, maar voornamelijk buiten de spits. Belasting over gereden kilometers in plaats van autobezit is sowieso eerlijker en waarschijnlijk ook effectiever om files terug te dringen. En wat betreft de CO₂-uitstoot maakt het waarschijnlijk allemaal niet veel uit. Ik mis daarom ook vooral de optie om de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km/u en waar en wanneer nodig dynamisch nog lager met gebruik van matrixborden. Dat verlaagt zeker de CO₂-uitstoot en waarschijnlijk ook de filevorming.

4.7 Nadelen van drie varianten kilometerbeprijzing

Als belangrijkste nadeel van alle drie varianten ziet gemiddeld 38 procent dat dat oneerlijk is, omdat mensen die gebonden zijn aan de auto geen alternatief hebben en dus meer moeten betalen. Dit geldt nog iets meer voor de spitstaks (42%) dan voor de andere varianten. De 38 procent 'oneerlijker' (tabel 4.2) laat het spiegelbeeld van de 58 procent 'eerlijker' uit tabel 4.1 zien. Nederlanders zitten dus grofweg in het ene of in het andere kamp. Naarmate men meer kilometers maakt per jaar vindt men het vaker oneerlijk. Ook degenen die de auto gebruiken vinden het vaker dan gemiddeld oneerlijk. Of ze zelf opdraaien voor de kosten of hun werkgever maakt weinig uit.

Of het alternatief eerlijker of oneerlijker is, is in feite de enig echt inhoudelijke twijfel. De andere nadelen hebben te maken met vertrouwen in overheid en uitvoerbaarheid. Dit verschilt niet per variant:

- Gaat de overheid de motorrijtuigenbelasting echt afschaffen?
- Zal kilometerbeprijzing de files echt doen verminderen?
- Gaat de overheid een systeem van kilometerbeprijzing technisch voor elkaar krijgen?

Enkele toelichtingen van respondenten hierbij:

Afgezien dat het moeilijk in te schatten is, lijkt het me een enorme administratieve druk op de overheid. Een overheid die nu al door de complexe wetgeving niet goed kan handhaven omdat de (juiste) middelen ontbreken. Aantal ambtenaren is al drastisch ingekort, maar de IT systemen laten zeer de wensen over.

De overheid heeft bewezen erg onbetrouwbaar te zijn, dit zal dan ook resulteren in meer kosten en dezelfde hoeveelheid files. Het probleem is dat er teveel mensen in Nederland wonen (komen er elke jaar 110.000 bij).

Een op de acht (12%) ziet helemaal geen nadelen, 9 procent weet het niet.

Tabel 4.2

Welke nadelen van deze vorm van 'wegenbelasting per kilometer' betalen ziet u ten opzichte van het huidige systeem? (waarin ...) (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n = 1/3 van de steekproef)

	Vlaktaks (n=963)	Spitstaks (n=849)	Ecotaks (n=850)	gemiddeld
Dat is oneerlijk, mensen die gebonden zijn aan de auto hebben geen alternatief en gaan dus meer betalen	37%	42%	36%	38%
Ik geloof niet dat motorrijtuigenbelasting daadwerkelijk wordt afgeschaft	28%	27%	27%	27%
Dat zal de files niet doen verminderen	27%	23%	28%	26%
De overheid gaat dit technisch niet voor elkaar krijgen	20%	21%	20%	20%
Het gaat ten koste van de privacy	17%	18%	17%	17%
Dat is voor mij (mijn werkgever) duurder	13%	14%	11%	13%
Het invoeren ervan duurt te lang	11%	7%	8%	9%
Dat zal minder goed zijn voor het klimaat / meer CO2-uitstoot	5%	4%	3%	4%
Dat zal voor mij (mijn werkgever) meer tijdverlies betekenen	2%	2%	3%	2%
Het is slecht voor de schatkist	2%	1%	2%	2%
Anders	7%	7%	7%	7%
Ik zie geen nadelen	13%	13%	9%	12%
Weet ik niet	7%	9%	11%	9%
	189%	188%	181%	186%

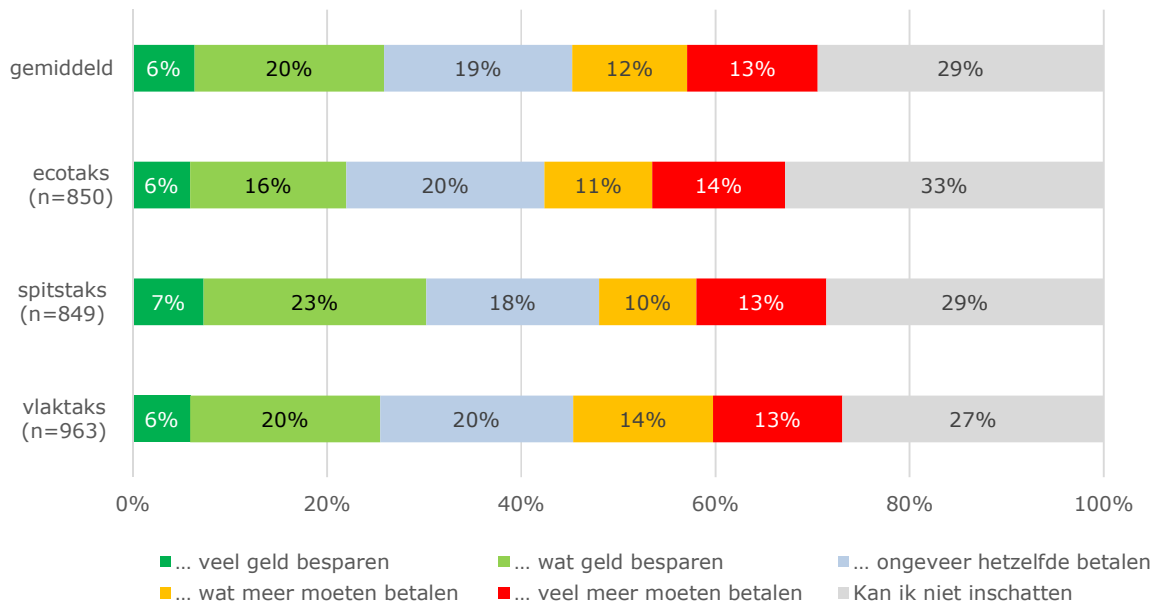
4.8 Moet de automobilist bijbetalen of gaat hij geld besparen?

Gemiddeld is de groep Nederlandse automobilisten die denkt geld te gaan besparen (26%) als een vorm van kilometerbeprijzing wordt ingevoerd even groot als de groep die denkt meer te moeten betalen (25%). Wel is de groep die denkt 'veel meer' te moeten betalen (13%) twee keer zo groot als de groep die denkt 'veel geld te besparen' (6%).

De balans tussen terugkrijgen en bijbetalen verschilt duidelijk per variant.

Figuur 4.9

Stel dat deze variant over twee jaar zou worden ingevoerd (en u kunt misschien nog iets veranderen aan uw mobiliteitsgedrag), zou u er dan financieel op vooruit of op achteruit gaan? (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef)

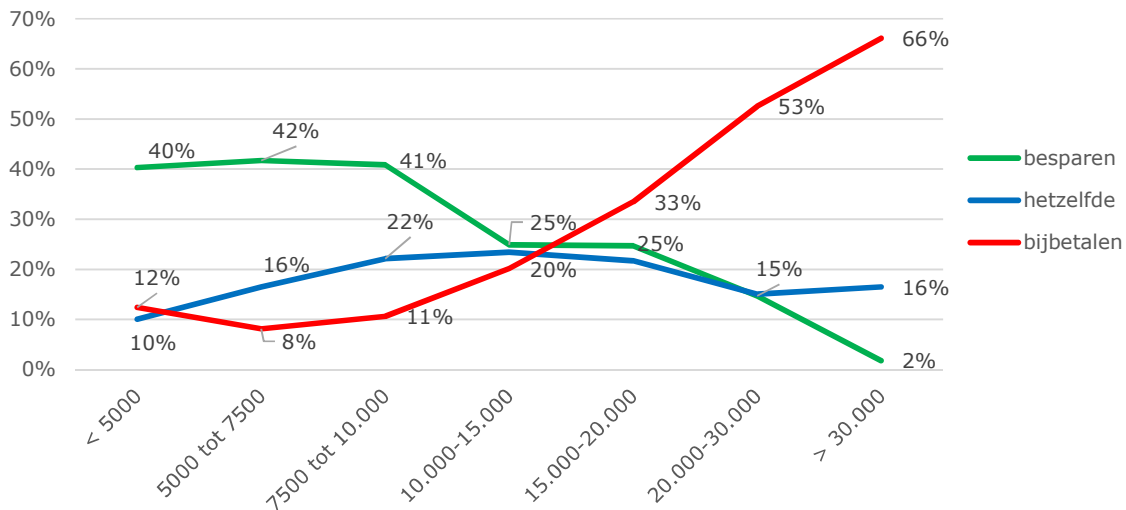


Vlaktaks: balans in bijbetalen en uitsparen

Voor de vlaktaks zien we nagenoeg hetzelfde beeld als gemiddeld: een gelijkmatige verdeling met een substantiële groep (13%) die verwacht 'veel meer' te moeten gaan betalen. Dit zijn – logischerwijs – degenen die hun woonwerk-verkeer met de auto afleggen (24% 'veel meer'), degenen die nu vaak in de file staan (meer dan 2 uur vertraging door files per week: 41%) en de kilometervreters (vanaf 20-30 duizend kilometer per jaar verwacht meer dan de helft bij te moeten gaan betalen).

Figuur 4.10

Stel dat deze variant (**vlaktaks**) over twee jaar zou worden ingevoerd, zou u er dan financieel op vooruit of op achteruit gaan? (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef, naar aantal gereden kilometers in 2018)



Het zijn (logischerwijs) vooral werkenden (loondienst, ondernemers) die vaak (18, 19%) verwachten 'veel meer' te moeten gaan betalen. Het maakt niet zo veel uit waar men in Nederland woont (westen 14%, zuiden 12% 'veel meer betalen').

Spitstaks en ecotaks: minder balans tussen bijbetalen en uitsparen

Bij de spitstaks zien we dat een groter deel (30%) denkt geld uit te sparen dan bij te moeten betalen (23%).

Voor de ecotaks zien we het tegenovergestelde, al is het verschil klein: 22 procent verwacht geld te besparen, 25 procent denkt bij te moeten betalen.

Hoewel we in de vraagstelling expliciet hebben opgenomen dat het over invoering 'over twee jaar' gaat en mensen 'misschien nog iets veranderen aan hun mobiliteitsgedrag', is het moeilijk te zeggen of mensen deze eventuele gedragsverandering realistisch kunnen inschatten.

Gemiddeld kan 29 procent geen antwoord geven op deze vraag (voor de ecotaks zelfs 33%), wat aangeeft dat het lastig is deze vraag te beantwoorden.

4.9 Wie moeten bijbetalen? Wie besparen?

Zoals hiervoor al beschreven: vanzelfsprekend moeten de veelrijders en degenen die nu vaak in de file staan vaak bijbetalen en besparen juist degenen die weinig rijden.

Bijbetalen

Verder valt op dat kiezers van PVV en FvD relatief vaker verwachten bij te moeten gaan leggen, hoewel het per variant verschilt. SP-stemmers zijn vooral bang voor extra kosten als een ecotaks zou worden ingevoerd (20% verwacht dan bij te moeten betalen, tegen 14% gemiddeld).

Middelbaar en hoger opgeleiden, evenals de hogere inkomens, verwachten vaker bij te moeten betalen. Ook hier verschillend per variant.

En het zijn vooral werknemers in loondienst en Nederlanders van 18 tot 49 jaar die – meer dan de ouderen – denken dat ze het ze veel meer geld gaat kosten.

Besparen


Besparen zullen – naar verwachting – PvdD-, GL- en SP-stemmers iets vaker dan gemiddeld. Ook hier grote verschillen naar variant.

Mensen met het laagste inkomen denken wat vaker dan gemiddeld dat ze bij een vlaktaks eerder geld overhouden dan bij moeten betalen, bij de andere varianten zien we dat niet.

Naar opleiding zijn de verschillen verwaarloosbaar.

Figuur 4.11

Wie gaan bijbetalen en wie besparen?

		Gemiddeld	vlak- 13%	spits- 13%	ecotaks 14%
 Veel bijbetalen	FvD-stemmers	25%	21%	14%	
	PVV-stemmer	16%	22%	23%	
	SP-stemmers	7%	11%	20%	
	Jaarkilometrage > 30.000 km/jr	46%	51%	35%	
	2 uur of meer vertraging door file	43%	41%	43%	
	Hoger opgeleiden	19%	14%	14%	
	Middelbaar opgeleiden	12%	16%	16%	
	2x modaal inkomen	22%	14%	18%	
	tussen 1 en 2x modaal	14%	19%	12%	
	werknemers in loondienst	19%	19%	16%	
18-34 jarigen	21%	20%	13%		
35-49 jarigen	17%	21%	17%		
		Gemiddeld	vlak- 6%	spits- 7%	ecotaks 6%
Veel besparen	PvdD-stemmer	19%	7%	12%	
	SP-stemmers	7%	13%	6%	
	GL-stemmer	4%	8%	10%	
	Jaarkilometrage < 5.000 km/jr	15%	12%	10%	
	Laagste inkomens	11%	5%	8%	

4.10 Gaan automobilisten hun gedrag aanpassen?

Zoals gezegd: het is voor mensen lastig in te schatten wat men gaat doen als er een ander systeem van betalen voor het gebruik van de auto wordt ingevoerd. Hoewel we in overleg met deskundigen zoveel mogelijk details hebben gegeven en hierbij ook de eigen jaarkilometrage en het type en het gewicht van de auto hebben betrokken, blijft het een moeilijke inschatting. Bovendien hebben we te maken met voorgenomen gedrag, opgegeven in een virtuele situatie.

De absolute cijfers in gedragsverandering – antwoord op de vraag 'Stel deze variant zou over twee jaar worden ingevoerd, zou u dan uw reisgedrag aanpassen?' – dienen dan ook met een flinke slag om de arm te worden bekeken. Anderzijds stellen verkeerskundigen dat het effect op filevorming al optreedt bij een of enkele procenten automobilisten die besluiten de file te mijden¹⁰. En de *verschillen* tussen de varianten, zeker als we nader inzoomen op doelgroepen, geven wél een indicatie van te verwachten gedrag.

Tabel 4.3 laat zien dat op basis van deze vraagstelling 60 procent niet van plan is zijn/haar reisgedrag aan te passen. Bijna een derde verwacht dat wel te gaan doen. Men zou vaker de fiets nemen (10%) of vaker met het ov gaan (8%). De verschillen naar variant zijn hier verwaarloosbaar.

Een energiezuiniger auto (6%) of een elektrische auto (6%) aanschaffen zou iets meer dan gemiddeld gestimuleerd worden met de ecotaks, maar niet veel meer.

Tabel 4.3

Stel deze variant zou over twee jaar worden ingevoerd, zou u dan uw reisgedrag aanpassen? Zo ja, hoe? (basis: rijdt auto/bestelauto/motorfiets/vrachtwagen, n= 1/3 van de steekproef)

	Vlaktaks (n=963)	Spitstaks (n=849)	Ecotaks (n=850)	gemiddeld
Nee, ik zou mijn reisgedrag niet aanpassen	61%	59%	60%	60%
Ja, totaal	31%	33%	30%	31%
Ja, ik zou vaker met de fiets gaan	11%	9%	11%	10%
Ja, ik zou vaker met het openbaar vervoer gaan reizen	8%	7%	7%	8%
Ja, ik zou een auto aanschaffen die energiezuiger is	6%	4%	9%	6%
Ja, ik zou een elektrische auto aanschaffen	7%	5%	6%	6%
Ja, ik zou minder vaak tijdens spits gaan rijden dan ik nu doe	3%	9%	3%	5%
Ja, ik zou vaker thuis gaan werken	6%	5%	4%	5%
Ja, ik zou dan (soms) een route nemen die meer tijd kost	3%	2%	2%	2%
Ja, ik zou ander werk zoeken	1%	1%	2%	1%
Ja, ik zou verhuizen om dichterbij mijn werk te wonen	1%	1%	0%	1%
Ja, ik zou dan vaker tijdens de spits gaan rijden dan ik nu doe	0%	0%	0%	0%
Nog anders	6%	8%	5%	6%
Weet ik niet	8%	8%	10%	9%

Citaat:

Nu pak ik vaker de auto naar school toe. Als ik bovenop de benzine ook 7 cent per kilometer zou betalen is elke rit extra duur voor mijn gevoel dan dat het nu is en zal ik wat vaker voor het openbaar vervoer kiezen.

¹⁰ Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft in Trouw (30 oktober, 2018): "De vuistregel is: Als 1 procent van de automobilisten zijn voertuig laat staan, vermindert het aantal files met 2 tot 5 procent".

Spitstaks: filerijders mijden file duidelijk meer dan gemiddeld

De spitstaks stimuleert automobilisten vaker om minder vaak in de spits te rijden (9%) dan de andere varianten (elk 3%).

Onder degenen die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden is dat 16 procent. En van degenen die nu een uur of langer vertraging oplopen door files is dat 22 procent (1 à 2 uur vertraging per week) tot 26 procent (2 uur of meer vertraging). Een effect dat bij de andere varianten volledig afwezig is.

4.11 Wat moet de overheid nog meer doen?

Op de (gesloten) vraag wat de overheid verder nog moet doen als er een ander systeem van betalen voor het autogebruik ingevoerd wordt, worden vooral maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer (goedkoper maken: 69%, beter ov: 51%) genoemd. Daarnaast: thuiswerken stimuleren (31%), een inhaalverbod voor vrachtwagens (28%), versterken van P+R-locaties (27%) en elektrische fiets aantrekkelijker maken (23%).

Tabel 4.4

Stel er wordt een ander systeem ingevoerd: In plaats van een vast bedrag per auto (motorrijtuigenbelasting), betalen automobilisten per gereden kilometer belasting. Op een van de manieren zoals hiervoor behandeld. Wat zou u willen dat de overheid verder nog regelt? (basis: allen, n=3.263)

	totaal	VVD	PVV	CDA	D66	GL	SP	PvdA	CU	Pvd D	50+	SGP	FvD
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Openbaar vervoer goedkoper maken	69	61	67	63	72	78	77	69	69	58	72	58	70
Meer en betere openbaar vervoer verbindingen	51	42	43	49	55	66	54	63	57	35	51	35	49
Flexibel werken en thuis werken stimuleren	31	28	23	30	39	44	32	30	27	16	33	16	28
Inhaalverbod voor vrachtwagens	28	30	36	30	17	24	24	31	27	39	24	39	39
Versterken P+R-locaties: auto goedkoop parkeren + ov/fiets	27	23	17	28	31	39	26	24	31	31	27	31	25
Elektrische fiets aantrekkelijker maken	23	18	19	20	21	29	21	23	27	28	24	28	19
Beter afstemmen verkeersregelinstanties (betere doorstroming)	21	22	21	22	21	18	20	17	19	16	24	16	25
Huidige snelwegen verbreden	17	29	24	19	6	4	10	11	9	26	14	26	29
Meer snelwegen aanleggen	10	17	23	14	5	2	2	6	5	11	6	11	20
Afschaffen bijtelling voor leaseauto's	8	9	10	4	7	8	6	6	6	7	8	7	11
Verhoging benzineaccijns	4	2	2	2	6	12	5	4	3	6	3	6	2
Investeren in zelfrijdende auto's	6	6	4	3	12	12	4	7	5	4	5	4	5
Anders	8	6	3	7	8	10	11	5	9	11	7	11	13
Geen van deze	2	1	4	1	1	0	2	2	3	2	2	2	1
Weet ik niet	4	4	6	5	2	2	4	3	2	10	5	10	2

4.12 Stellingen

Tot slot zijn tien stellingen voorgelegd. Deze stellingen hebben betrekking op de eerlijkheid, de effectiviteit en de haalbaarheid van een systeem van kilometerbeprijzing.

De stelling 'Het principe van 'de gebruiker betaalt' is eerlijker dan het huidige systeem van wegen- en motorrijtuigenbelasting' wordt het meest onderschreven (door 66%).

Men is er niet zonder meer van overtuigd dat de files ook echt gaan afnemen bij een dergelijk systeem.

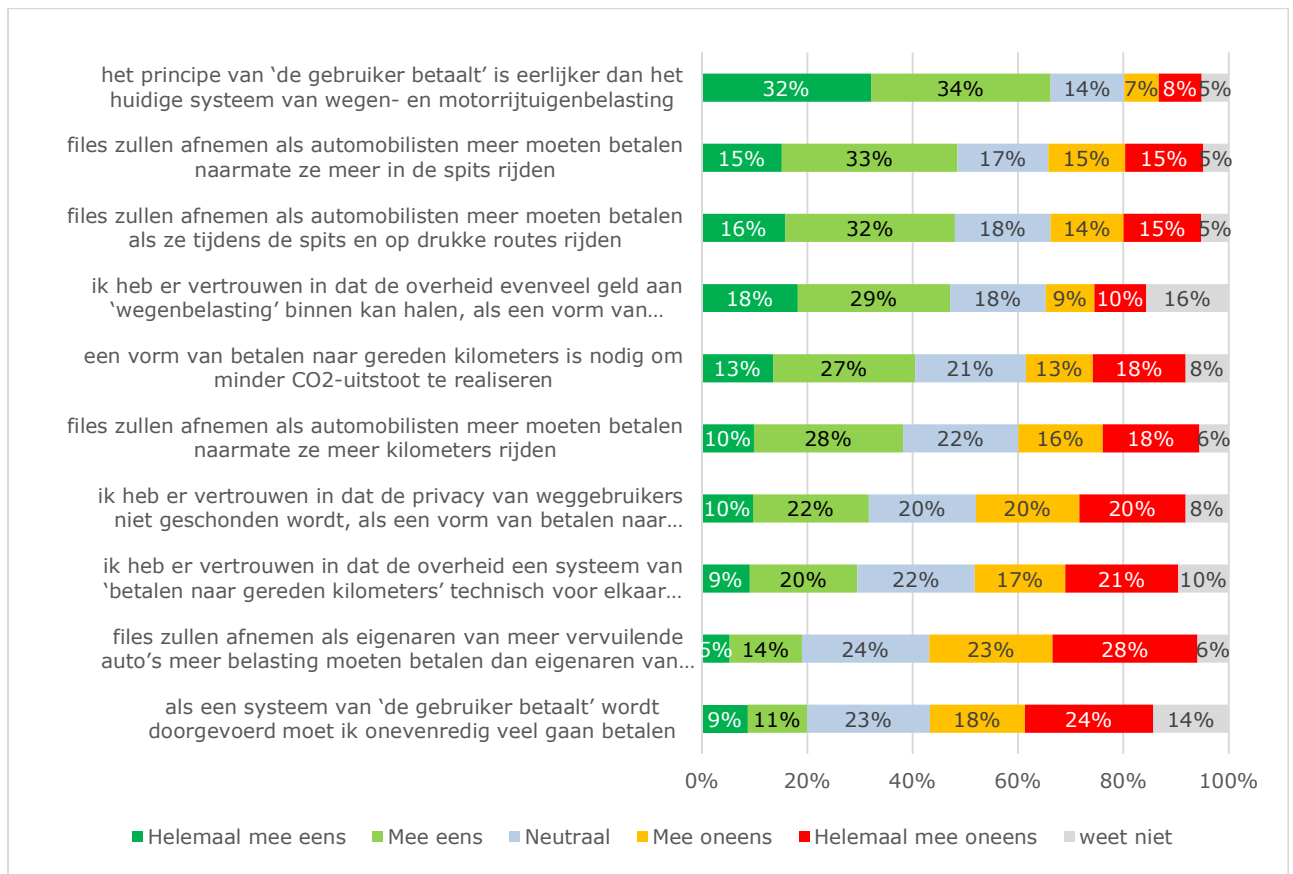
Met de stelling 'Files zullen afnemen als automobilisten meer moeten betalen naarmate ze meer in de spits rijden' is bijna de helft (48%) het eens (30% is het ermee oneens). Hetzelfde beeld als daar '... en op drukke routes' aan toe wordt gevoegd (48% eens, 29% oneens). Als het alleen gaat om 'meer betalen naarmate men meer kilometers rijdt' (vlaktaks) is per saldo nog maar een kleine meerderheid het er mee eens (38% eens, 34% oneens). En bij de ecotaks-stelling ('Files zullen afnemen als eigenaren van meer vervuilende auto's meer belasting moeten betalen dan eigenaren van minder vervuilende auto's) is dat omgeslagen naar 19% eens en 51% oneens.

Het vertrouwen in dat de overheid met dit systeem even veel belastinggeld ophaalt, is redelijk groot (47% eens, 19% oneens). Vertrouwen in het waarborgen van de privacy (32% eens, 40% oneens) en de technische capaciteit (29% eens, 38% oneens) is er veel minder.

Slechts een substantiële minderheid van de Nederlanders (20%) gaat ervan uit dat hij of zij 'Als een systeem van 'de gebruiker betaalt' wordt doorgevoerd moet ik onevenredig veel gaan betalen

Figuur 4.12

Wilt u aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met onderstaande stellingen? (basis: allen, n=3.263)



4.13 Correlatie tussen draagvlak kilometerbeprijzing en vertrouwen in overheid

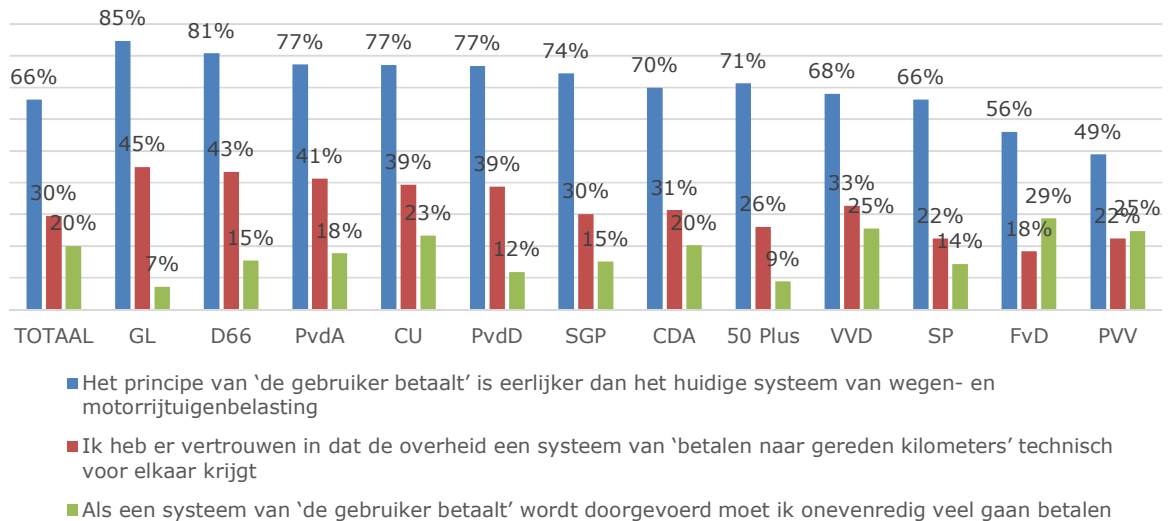
Als we drie van deze stellingen uitsplitsen naar politieke voorkeur zien we – net als in paragraaf 4.1 – dat vooral kiezers van GroenLinks en D66 het principe van ‘de gebruiker betaalt’ eerlijker vinden dan het huidige systeem. PVV- en FvD-kiezers vinden dit wederom het minst, maar per saldo wel in meerderheid. Het vertrouwen in de overheid over de technische uitvoerbaarheid is eveneens het grootst (maar niet heel groot) onder kiezers van GroenLinks, D66, evenals onder die van de PvdA, ChristenUnie en PvdD) en het laagst onder kiezers van FvD, SP en PVV.

Draagvlak voor kilometerbeprijzing en vertrouwen in de capaciteiten van de overheid correleren dus met elkaar.

De mate waarin kiezers van partijen er financieel door ‘getroffen’ worden is minder eenduidig verdeeld naar politieke voorkeur. FvD-, PVV- en VVD-stemmers denken dat in circa een kwart van de gevallen, terwijl minder dan 10 procent van de GL- en 50 Plus-kiezers dat verwacht.

Figuur 4.13

Drie stellingen naar politieke voorkeur (basis: allen, n=3.263, naar ‘ik zou nu stemmen’)



4.14 Profiel van degenen die het meest getroffen worden

In dit onderzoek hebben we gezien dat een meerderheid van de Nederlanders en ook van de automobilisten voorstander is van een vorm van kilometerbeprijzing.

Echter:

- Een op de vijf Nederlanders is hier op voorhand *niet voor* en een op de tien automobilisten wordt er zelfs *boos* van.
- De helft van de werkenden die het woon-werk met de auto aflegt heeft geen *alternatief* voor de auto.
- Per saldo gaan even veel Nederlanders *meer* als *minder* betalen, maar een op de acht denkt ‘veel meer’ te moeten gaan betalen.

Wie zijn de 750.000 ‘getroffenen’?

Wie zijn degenen die het woon-werkverkeer met de auto afleggen, hier geen alternatief voor hebben en (dus) veel meer moet gaan betalen dan nu? Automobilisten die op al deze punten negatief scoren, maken samen 6% van de populatie uit, zo’n 750.000 mensen. Wat is hun profiel?

Socio-demografisch

Het zijn overwegend mannen, met een beroepsopleiding (mbo of hbo) en relatief vaak met een *beneden* modaal inkomen of juist *boven* modaal inkomen. Men woont iets vaker in het zuiden of noorden van het land dan gemiddeld, maar de regionale verschillen zijn klein. Zowel degenen die in de zeer stedelijke gebieden wonen als inwoners van de minst stedelijke gebieden zijn iets oververtegenwoordigd.

- Mannen (60%, gemiddeld 50%)
- Mbo 2 (34%, gemiddeld 28%), hbo (26%, gemiddeld 22%)
- Bijna modaal (20%, gemiddeld 11%), boven modaal (40%, gemiddeld 39%)
- Zuid (27%, gemiddeld 24%), noord (12%, gemiddeld 10%)
- Meest stedelijke gebieden (25%, gemiddeld 18%), minst stedelijke gebieden (15%, gemiddeld 13%)

Politiek

Automobilisten die het zwaarst getroffen worden, stemden in 2017 PVV (30%), VVD (26%) of CDA (20%). Ook als we kijken naar het huidige stemgedrag zijn PVV (14%) en VVD (14%) oververtegenwoordigd, maar het CDA niet. Wel enigszins: SGP (4%) en ChristenUnie (5%).

Werkzaamheid

Het betreft voornamelijk werkenden in loondienst (bedrijfsleven) of zzp'ers. Werkenden in de private sector, zijn vaak actief in ...

Als men bij de (semi-)overheid werkt, gaat het vooral om de zorg, welzijn of het onderwijs. Relatief zelden gaat het om overheidspersoneel.

- Loondienst bedrijfsleven (70%, gemiddeld 34%)
- Loondienst (semi-)overheid (18%, gemiddeld 15%)
- Zzp'er (10%, gemiddeld 6%)

Mobiliteit

Niet geheel verrassend betreft het mensen die veel kilometers maken: bijna twee keer zo veel als gemiddeld. Deze groep moet ook *tijdens* het werk vaak reizen met de auto. Men staat dan ook beduidend meer dan gemiddeld in de file, zowel 's ochtends als 's avonds.

Men rijdt vooral in kleine, lichte auto's (mini- of compacte klasse), bestelauto's of hogere middenklasse auto's. Middenklasse-auto's zijn ondervertegenwoordigd¹¹. En hoewel de meerderheid op benzine rijdt (66%), is de dieselauto duidelijk oververtegenwoordigd (32%). De elektrische auto komt in deze groep niet voor en de hybride auto (1%, gemiddeld 4%) is ondervertegenwoordigd.

De auto is zelden een leaseauto (83% niet, gemiddeld 84%) en als hij wel geleased wordt, gebeurt dat door de werkgever. Slechts 14 procent moet de kosten voor woon-werkverkeer helemaal zelf betalen.

- Gereden kilometers in 2018 (23.900, gemiddeld 12.800)
- Heeft 1 uur of meer per week vertraging door files (31%, gemiddeld 12%)
- Rijdt ook tijdens het werk veel met de auto (45%, gemiddeld 36%)
- Rijdt in micro/ miniklasse/ compacte klasse (36%, gemiddeld 33%), bestelauto (9%, gemiddeld 3%)
- Rijdt op diesel (32%, gemiddeld 15%)
- Heeft auto geleased door werkgever (11%, gemiddeld 8%)
- Werkgever betaalt mee aan kosten (85%, gemiddeld 76%)

¹¹ Zie bijlage 5.3 voor de klasseindeling.

Compenserend

Op de vraag wat de overheid (nog meer) moet doen als er een systeem van kilometerbeprijzing wordt ingevoerd, worden iets andere maatregelen gekozen dan gemiddeld, men wil ook beter en meer openbaar vervoer (maar iets minder dan gemiddeld), meer dan gemiddeld wil men een inhaalverbod voor vrachtwagens en meer en bredere snelwegen.

- Verbeteren openbaar vervoer (goedkoper maken: 51%, gemiddeld 69%; meer en beter ov: 41%, gemiddeld 51%)
- Inhaalverbod voor vrachtwagens (34%, gemiddeld 28%)
- Snelwegen verbreden (27%, gemiddeld 17%) of meer snelwegen (19%, gemiddeld 10%)



5

HOOFDSTUK

Bijlage: Vraagstelling



5. BIJLAGE: VRAAGSTELLING

5.1 De vier varianten zoals in eerste instantie voorgelegd

Er zijn verschillende manieren waarop het betalen voor autorijden kan worden geregeld die meer of minder effect hebben op de files. Hierna behandelen we vier mogelijke situaties.

Huidige situatie

Nu is het zo dat autobezitters motorrijtuigenbelasting betalen. De motorrijtuigenbelasting wordt geheven over het bezit van een auto of motorfiets en niet over het gebruik. Het bedrag dat iemand betaalt is afhankelijk van de gewichtsklasse, het type motor (benzine/diesel/gas/elektriciteit) en de provincie waar iemand woont, maar is niet afhankelijk van het aantal kilometers dat iemand rijdt.

Daarnaast wordt er belasting betaald bij de aankoop van een personenauto of motorfiets: de BPM (Belasting Personen Motorvoertuigen). Deze belasting is gemiddeld ongeveer 20 procent van de cataloguswaarde van een nieuw gekochte auto en loopt op naarmate de auto luxer en duurder is.

Wat vindt u van dit systeem waarin alle automobilisten belasting betalen afhankelijk van gewichtsklasse, type motor en provincie, maar niet afhankelijk van het aantal kilometers dat ze rijden?

Variant 1 (Vast tarief)¹²

Er wordt wel gesproken over een systeem waarin automobilisten geen motorrijtuigenbelasting meer betalen, maar betalen per kilometer. Mensen die veel rijden betalen dan meer dan nu, mensen die weinig rijden minder.

De belastinginkomsten voor de overheid blijven min of meer hetzelfde.

De verwachting is dat mensen minder snel de auto nemen en files in Nederland zullen afnemen.

Wat vindt u van zo'n systeem waarin automobilisten betalen per kilometer en niet per kwartaal of jaar?

Variant 2 (Spitsheffing)

In een andere variant gaan automobilisten meer betalen naarmate ze meer rijden, waarbij rijden in de spits drie keer duurder is dan rijden buiten de spits.

➤ *Ochtendspits = tussen 7 en 9 uur 's; avondspits = tussen 16 en 19 uur*

Al met al zouden 'spitsrijders' dus meer belasting betalen dan mensen die niet tijdens de spits rijden. De verwachting is dat een deel van de automobilisten de files zal mijden en files tijdens de spits zullen afnemen.

De belastinginkomsten voor de overheid blijven min of meer hetzelfde.

Wat vindt u van zo'n systeem waarin automobilisten (meer) betalen als ze tijdens de spits rijden?

¹² De respondent kreeg het label (de 'naam van de variant') niet te zien.

Variant 3 (Groen Tarief)

Een laatste variant is een systeem waarin het bedrag per kilometer afhangt van de CO₂-uitstoot: hoe hoger de uitstoot, hoe hoger de heffing. Eigenaren van elektrische auto's betalen geen wegenbelasting. (Dit is nu ook al zo).

De verwachting is dat files op deze routes zullen afnemen en dit systeem een extra positief effect op het klimaat zal hebben.

De belastinginkomsten voor de overheid blijven min of meer hetzelfde.

Wat vindt u van zo'n systeem waarin eigenaren van meer vervuilende auto's meer betalen dan eigenaren van minder vervuilende auto's?

5.2 De drie varianten (split run)

De steekproef is op dit punt van de enquête – at random – in drieën gesplitst (split run). Elke respondent kreeg één van onderstaande varianten met de vragen die worden behandeld in paragrafen 4.4 t/m 4.10.

Variant 1 (vlaktaks)

We gaan iets dieper in op een van deze varianten. We willen u vragen deze mogelijke verandering op u zelf te betrekken, wetende dat:

- U bezit een: < antwoord V2b >
- U rijdt gemiddeld per jaar: < antwoord V3a >
- Gemiddeld rijden Nederlanders zo'n 12.000 kilometer per jaar in Nederland
- Voor volgend jaar verwacht u te rijden: < antwoord V3b >
- Files kosten u per week ongeveer: < antwoord vraag 9 >

Het gaat nu alleen nog over de variant waarin automobilisten meer belasting betalen naarmate ze meer kilometers rijden, zonder rekening te houden met wanneer ze dat doen.

Wat verandert er:

- De gemiddelde automobilist betaalt 7 cent per in Nederland gereden kilometer
- Zwaardere auto's kosten meer dan 7 cent per km; lichtere auto's minder dan 7 cent per km
- Naarmate een automobilist meer rijdt, betaalt hij meer belasting
- Het maakt daarvoor niet uit waar of wanneer hij rijdt
- Iemand met een elektrische auto betaalt niets (0 cent per kilometer)
- Bij 10.000 kilometer per jaar betaalt een automobilist met een middenklasse auto 700 euro per jaar
- De automobilist hoeft geen motorrijtuigenbelasting meer te betalen
- Zit de automobilist onder het gemiddelde van 12.000 kilometer per jaar dan gaat hij waarschijnlijk minder betalen dan nu het geval is
- Zit hij boven 12.000 kilometer per jaar dan gaat hij waarschijnlijk meer betalen dan nu
- Files nemen waarschijnlijk af

Variant 2 (spitstaks)

We gaan iets dieper in op een van deze varianten. We willen u vragen deze mogelijke verandering op u zelf te betrekken, wetende dat:

- U bezit een: < antwoord V2b >
- U rijdt gemiddeld per jaar: < antwoord V3a >
- Gemiddeld rijden Nederlanders zo'n 12.000 kilometer per jaar in Nederland
- Voor volgend jaar verwacht u te rijden: < antwoord V3b >
- Files kosten u per week ongeveer: < antwoord vraag 9 >



Het gaat nu alleen nog over de variant waarin automobilisten meer belasting betalen per gereden kilometer tijdens de spits.

- *Ochtendspits = tussen 7 en 9 uur*
- *Avondspits = tussen 16 en 19 uur*

Wat verandert er:

- De automobilist betaalt 11 cent per in Nederland gereden kilometer tijdens de spits
- Buiten de spits betaalt hij 3,5 cent per in Nederland gereden kilometer
- Eigenaren van zwaardere auto's betalen meer dan lichtere auto's
- Naarmate een automobilist meer rijdt, betaalt hij meer belasting
- Per 10.000 kilometer in de spits, betaalt een automobilist met een middenklasse auto 1.100 euro per jaar
- De automobilist hoeft geen motorrijtuigenbelasting meer te betalen
- Rijdt de automobilist minder dan 7.500 kilometer per jaar in de spits, dan gaat hij waarschijnlijk minder betalen dan in het huidige systeem
- Zit de automobilist daarboven, dan gaat hij waarschijnlijk meer betalen dan in het huidige systeem
- Wie uitsluitend buiten de spits op de weg zit, is na 24.000 kilometer duurder uit dan in het huidige systeem
- Files tijdens de spits nemen waarschijnlijk af

Variant 3 (ecotaks)

We gaan iets dieper in op een van deze varianten. We willen u vragen deze mogelijke verandering op u zelf te betrekken, wetende dat:

- U bezit een: < antwoord V2b >
- U rijdt gemiddeld per jaar: < antwoord V3a >
- Gemiddeld rijden Nederlanders zo'n 12.000 kilometer per jaar in Nederland
- Voor volgend jaar verwacht u te rijden: < antwoord V3b >
- Files kosten u per week ongeveer: < antwoord vraag 9 >

Het gaat nu alleen nog over de variant waarin automobilisten met auto's die zuiniger zijn en minder CO₂ uitstoten minder belasting betalen dan eigenaren van auto's die meer brandstof (benzine of diesel) gebruiken en meer CO₂ uitstoten.

Energielabels

A	: > 15% zuiniger dan gemiddeld
B	: 5 - 15% zuiniger dan gemiddeld
C	: 5% zuiniger dan gemiddeld - 5% minder zuinig dan gemiddeld
D	: 5 - 15% minder zuinig dan gemiddeld
E	: 15 - 25% minder zuinig dan gemiddeld
F	: 25 - 35% minder zuinig dan gemiddeld
G	: > 35% minder zuinig dan gemiddeld

Op basis van uw kenteken kunt u laten uitrekenen welk label uw auto heeft.
<https://www.kentekencheckonline.nl/energielabel/>



Wat verandert er:

- Naarmate een automobilist meer rijdt betaalt hij meer belasting
- Hoe hoger het energielabel, hoe meer belasting de automobilist betaalt
 - Label A: 5,6 cent per kilometer
 - Label B: 6,3 cent per kilometer
 - Label C: 7,0 cent per kilometer
 - Label D: 7,7 cent per kilometer
 - Label E: 8,4 cent per kilometer
 - Label F: 9,1 cent per kilometer
 - Label G: 10 cent per kilometer
- Eigenaren van zwaardere auto's betalen meer dan lichtere auto's
- Per 10.000 kilometer betaalt een automobilist met een gemiddeld zuinige auto (label C) 700 euro per jaar
- De automobilist hoeft geen motorrijtuigenbelasting meer te betalen
- Rijdt iemand met een gemiddeld zuinige auto (label C) minder dan 12.000 kilometer per jaar dan gaat hij/zij minder betalen dan in het huidige systeem
- Zit de automobilist daarboven dan gaat hij/zij waarschijnlijk meer betalen dan in het huidige systeem
- Files nemen waarschijnlijk af

5.3 Autoklassen

In welke klasse valt uw auto?

Overzicht klassen	Bijvoorbeeld
1. Micro/miniklasse	Ford Ka, VW UP, Smart for 2, Peugeot 108
2. Compacte klasse	Ford Fiesta, Peugeot 206, VW Polo, Renault Clio
3. Compacte middenklasse	Opel Astra, VW Golf, Peugeot 308, BMW 1/2
4. Middenklasse	Ford Mondeo, Opel Vectra, Peugeot 407/508, VW Passat, BMW 3/4
5. Hogere middenklasse	Opel Omega, Peugeot 605, BMW 5/6, Mercedes-Benz CLS/E
6. Sportieve modellen	Alfa Romeo GT, Ferrari 250, Maserati GT, Mercedes-Benz CL
7. Limousine	Rolls Royce, Mercedes-Benz S, Jaguar GJ, BMW 7, VW Phaeton
8. MPV	Renault Espace, Opel Zafira, VW Touran, Citroën Picasso
9. SUV	Porsche Cayenne, Jeep Grand Cherokee, Mitsubishi Outlander
10. Motorfiets	
11. Bestelauto	
12. Vrachtwagen	

