

SAMENVATTING LEDENPEILING KILOMETERPRIJS

Een kwantitatief en kwalitatief online onderzoek naar de opvattingen over het wetsontwerp Kilometerprijs. In opdracht van de ANWB

Maart 2010



SAMENVATTING

ANWB LEDENPEILING KILOMETERPRIJS

Aanleiding

In november 2009 is het wetsvoorstel Kilometerprijs aangeboden aan de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel regelt een andere wijze van betalen voor de auto. Er wordt niet langer belasting geheven voor het bezit van een voertuig, maar voor het gebruik ervan. Wie meer rijdt, betaalt meer, wie minder rijdt betaalt minder. Kortom, een fundamentele wijziging in de manier waarop belastingen op voertuigen worden geheven.

Doelstelling

Het wetsontwerp is een vervolg op het advies van het platform Nouwen. In dit advies staat het principe 'betalen naar gebruik' centraal. De ANWB heeft destijds aan dit advies meegewerkt. De ANWB heeft nog geen standpunt over het wetsontwerp Kilometerprijs ingenomen. Om het wetsvoorstel optimaal te kunnen beoordelen en becommentariëren, heeft de ANWB leden - en niet-leden - via een ledenpeiling in de gelegenheid gesteld hun mening te geven over het wetsontwerp.

Ledenpeiling

De ledenpeiling is uniek in zijn aard en omvang en heeft mede daarom veel media-aandacht gekregen. Onder andere door de commotie die ontstond nadat minister Eurlings aangaf de ledenpeiling als leidend te zien in de verdere ontwikkeling van het wetsvoorstel. In deze samenvatting wordt eerst inzicht gegeven in de onderzoeksmethodiek en de opzet van het onderzoek. Vervolgens worden de belangrijkste uitkomsten van de leden samengevat. De resultaten van de niet-leden worden in de rapportage in een aparte paragraaf behandeld, en niet in deze samenvatting.

Centrale vraag

Centraal in het onderzoek staat de vraag 'Op welke argumenten baseren de leden hun mening over het wetsontwerp Kilometerprijs?'. Hiervan afgeleid zijn de volgende vraagstellingen:

- *Welke argumenten worden door de leden als belangrijkste gewaardeerd?*
- *Zijn er op basis van de argumenten van de leden profielen te herkennen?*

Een belangrijk uitgangspunt bij deze ledenpeiling is dat het geen 'voor- of tegen' meting betreft, maar dat het inzicht geeft in de argumenten die een rol spelen bij de meningsvorming rond de kilometerprijs.

Onderzoeksmethode

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is online kwantitatief en online kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Het online kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd in de vorm van Synthetronsessies, een methodiek waarbij grote groepen mensen in online discussies meningen uitwisselen en beoordelen. Het online kwantitatieve onderzoek is uitgevoerd door middel van een online enquête.

Voor wat betreft de kwantitatieve ledenpeiling is de analysefase methodologisch afgestemd met prof. dr. J.J. Hox, hoogleraar methodenleer, departement Methoden en Technieken van de Universiteit Utrecht. De voorbereiding en de methodiek van de online discussies zijn afgestemd met dr. H.R. Boeije, universitair hoofddocent, departement Methoden en Technieken van de Universiteit Utrecht.

Tevens is er zowel bij de kwantitatieve ledenpeiling als de online discussies inhoudelijk advies gevraagd aan prof. dr. E.M. Steg van de Rijksuniversiteit Groningen en prof. E. T. Verhoef van de Vrije Universiteit Amsterdam. Daarbij moet worden opgemerkt dat op een aantal punten beargumenteerd is afgeweken van hun advies.

Online kwantitatief onderzoek

De kwantitatieve online ledenpeiling is, na diverse oproepen in de landelijke media, voor iedereen toegankelijk geweest via een link op de site van de ANWB en de website 'www.anwbledenpeiling.nl'. Een belangrijk uitgangspunt van de ledenpeiling is geweest dat aan zoveel mogelijk respondenten de gelegenheid zou worden geboden om aan het onderzoek mee te doen. Dit uitgangspunt heeft zwaarder gewogen dan de representativiteit van de uitkomsten. De peiling is het best te vergelijken met verkiezingen, waar waarschijnlijk ook meer mensen aan mee doen die betrokken zijn bij het onderwerp dan mensen die het niet zo interessant vinden. Dit betekent dat de steekproef naar alle waarschijnlijkheid niet representatief is. En dat op basis van dit onderzoek niet kan worden vastgesteld hoe groot de groepen voor- en tegenstanders in werkelijkheid zullen zijn, maar wel met welke argumenten zij het eens of oneens zijn.

Omdat de kwantitatieve online peiling algemeen toegankelijk is geweest en er bewust voor gekozen is om geen beperkingen in te bouwen op het aantal keer dat een vragenlijst vanaf dezelfde computer kon worden ingevuld - meerdere leden uit een huishouden mochten de vragenlijst immers invullen -, zijn achteraf de verzamelde gegevens opgeschoond. Er is ontdubbeld op basis van identieke combinaties van postcode, huisnummer en demografische kenmerken. Respondenten met onlogische antwoordpatronen (bijvoorbeeld respondenten die op alle stellingen hetzelfde antwoord hebben gegeven, terwijl er positief en negatief geformuleerde stellingen zijn opgenomen), onlogische invoer bij de tekstvelden of een sterk afwijkende invulduur zijn niet meegenomen in de analyse. Ook is een match gemaakt met het ledenbestand van de ANWB. Alle respondenten die hebben aangegeven lid te zijn van de ANWB, maar waarvan geen postcode en huisnummercombinatie is teruggevonden in het ledenbestand, zijn niet meegenomen in de rapportage. Na deze correctieslag zijn de gegevens van 401.727 respondenten verwerkt, die de enquête volledig hebben ingevuld. Daarvan zijn 348.502 respondenten zelf, of is iemand anders in het huishouden, lid van de ANWB.

De vragenlijst heeft open gestaan van zaterdagmiddag 23 januari tot en met woensdag 17 februari 2010. De relatief lange dataverzamelingsperiode heeft effect gehad op de aard van de verzamelde meningen. De eerste reacties waren veelal negatiever ten aanzien van de kilometerprijs dan de reacties die later binnen kwamen. Door de enorme hoeveelheid respondenten en de lange doorlooptijd van het onderzoek is een rijk beeld ontstaan.

Online kwalitatief onderzoek

In aanvulling op het kwantitatieve online onderzoek zijn op 26, 27 en 28 februari 2010 zeven Synthetronsessies uitgevoerd. Iedere deelnemer heeft aan één van de 7 discussies deelgenomen. In de verschillende discussies stond steeds een ander onderdeel van de kilometerprijs centraal. De insteek van de online discussies is geweest om meer inzicht te krijgen in de kwantitatieve resultaten, met name in de achterliggende motieven en gevoelens bij de argumenten die in de peiling zijn genoemd. In een online Synthetrondiscussie, geven deelnemers hun mening, valideren de mening van anderen of vullen deze aan. De software maakt het mogelijk dat 1000 mensen in één discussie in een Delfi-achtige¹ methode opvattingen uitwisselen en verdiepen. Meningingen die door vier of meer leden worden gedeeld worden een synthetron genoemd. Deze worden in niveaus van consensus ingedeeld (van bottom (lage consensus) tot top-synthetrons (breed gedeelde mening)). De analyses van de discussies over de kilometerprijs zijn gebaseerd op synthetrons met een minimale ondersteuning van 10 deelnemers. In totaal zijn 126.000 leden benaderd om mee te doen aan een van de zeven online discussies over het wetsvoorstel Kilometerprijs. Hieraan hebben uiteindelijk 6000 leden (5%) deelgenomen. De enigszins tegenvallende respons kan te maken hebben met de timing van de werving en de sessies die in de voorjaarsvakantie hebben plaatsgevonden en omdat men geen inspraak heeft gehad in de indeling van de sessies. De deelnemers zijn geworven uit de respondenten van de kwantitatieve online ledenpeiling die zich voor vervolgonderzoek hadden opgegeven. De respondenten zijn zodanig geselecteerd, dat alle groepen die in het kwantitatieve onderzoek naar voren zijn gekomen, in de online discussies zijn vertegenwoordigd. De deelnemers aan de online discussies vormen uiteindelijk een goede afspiegeling² van de verschillende groepen die in de online meting te herkennen zijn.

De online discussies werden gemodereerd door Synthetron aan de hand van een vooraf met de ANWB afgesproken script en begeleid door ANWB-specialisten.

De vragenlijst

De online vragenlijst die is gebruikt voor de kwantitatieve ledenpeiling bestaat uit 51 stellingen met argumenten over de belangrijkste onderwerpen uit het wetsvoorstel. Deze stellingen zijn opgesteld naar aanleiding van eerdere reacties van ANWB-leden³ en eerder uitgevoerd onderzoek. In de vragenlijst is het aantal positief en negatief geformuleerde stellingen in evenwicht. In de online vragenlijst is ieder onderwerp uitgebreid geïntroduceerd, zodat men zo goed mogelijk geïnformeerd een oordeel over de verschillende onderwerpen

¹ Methode van onderzoek waarbij experts in meerdere ronden worden bevroegd. Bij de vervolgronden worden de experts geconfronteerd met de antwoorden van de andere experts.

² Omdat niet kan worden gesteld dat de deelnemers aan het online kwantitatieve onderzoek een representatieve afspiegeling vormen van de Nederlandse bevolking, geldt dit ook voor de deelnemers aan de online discussies.

³ Onder andere 12.000 e-mails van leden.

van de kilometerprijs kon geven. Zowel in de online peiling als tijdens de online discussies zijn de volgende onderwerpen van de kilometerprijs besproken:

- Het principe van het wetsontwerp: 'Betalen naar gebruik' in plaats van 'betalen voor bezit';
- Het afschaffen van de vaste autobelastingen en het invoeren van variabele kilometerprijs;
- De invoering van een kilometerprijs met een tarief gebaseerd op de milieukeurmerken van de auto;
- De introductie van een spitstarief;
- Het registratiesysteem (het kastje);
- De overgangsfase, waarin de BPM⁴ wordt afgebouwd en de motorrijtuigenbelasting (MRB) ter compensatie wordt verhoogd.

Tijdens de online discussies is ook aandacht besteed aan 'de uitzonderingen', groepen die in het wetsvoorstel mogelijk vrijgesteld zouden kunnen worden van het betalen van de kilometerprijs.

Belangrijkste resultaat

In het algemeen bestaat er draagvlak voor het principe *Betalen voor gebruik in plaats voor bezit*. Een ruime meerderheid -68%- van de responderende ANWB-leden⁵ is het eens met dit uitgangspunt. Maar ten aanzien van de aanpak in het wetsvoorstel bestaat echter veel weerstand onder de leden. De belangrijkste pijnpunten liggen bij het registratiesysteem, de overgangsfase en het spitstarief. Over het registratiesysteem is men kritisch vanwege de kosten van het systeem, de privacy en de beveiliging van de gegevens en de als kwetsbaar ingeschatte techniek. De kritiek op de overgangsfase heeft vooral te maken met de lange periode van onzekerheid over de autokosten tijdens deze fase en de sterk stijgende MRB. Bij het spitstarief is de belangrijkste kritiek dat men geen alternatief heeft (door bijvoorbeeld werktijden en ontoereikend OV geeft men aan de files niet te kunnen vermijden) en dat het daarom een onrechtvaardige en niet effectieve lastenverhoging is. In de online discussies was in het algemeen sprake van een gemiddeld lage mate van overeenstemming tussen de deelnemers. Dit is een logisch gevolg van de bewuste keuze om deelnemers uit te nodigen die uiteenlopende meningen hebben over de kilometerprijs.

Uit de online discussies blijkt dat de leden als basis voor de kilometerprijs een systeem willen met als uitgangspunten eerlijkheid, rechtvaardigheid en gelijkheid. Rondom de kilometerprijs is onder de leden sprake van wantrouwen. Dit wantrouwen richt zich op de overheid (kan de overheid een dergelijk project managen? lopen de invoeringskosten niet uit de hand? wordt de auto niet weer als melkkoe gebruikt?), de techniek (zal het wel werken?, is het niet te ingewikkeld?, is het niet fraudegevoelig?) en het uiteindelijke effect van het wetsvoorstel (lost het de files op? levert het een positieve bijdrage aan het milieu?).

Uit de online discussies blijkt dat de ANWB-leden uitgesproken zijn in de voorwaarden die aan een kilometerprijsstelsel ten grondslag zouden moeten liggen:

- Eenvoudig, transparant, begrijpbaar en te controleren;

⁴ Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen

⁵ Waar in het rapport wordt gesproken over 'ANWB-leden' wordt daarmee de responderende ANWB-leden bedoeld. Korthedshalve wordt dit, waar het duidelijk is over wie het gaat, niet steeds herhaald.

- Technisch solide, feilloos werkend, betrouwbaar;
- Fraudevrij, goed beveiligd en niet op in te breken;
- Privacy beschermd en gegevens mogen niet aan derden verstrekt worden;
- De overheid moet de uitvoerder/beheerder van het systeem zijn en geen private partij;
- Men wil geen uitzonderingen, het dient te gelden voor iedere gebruiker van het Nederlandse wegennet.

Naast de randvoorwaarden, blijkt uit de online discussies ook dat er een redelijke groep voorstanders is voor een alternatief voor het wetsontwerp kilometerprijs: accijns op de brandstof. Men noemt dit een gemakkelijk en goedkoop te implementeren variant. Een Europese aanpak vindt men hierbij wel noodzakelijk. Uit het kwantitatieve deel blijkt eveneens verdeeldheid over verhoging van accijns op brandstof als alternatief: 56% vindt betalen naar gebruik eenvoudiger te realiseren door de brandstofaccijns te verhogen, 31% vindt dit niet.

Hierna worden de belangrijkste uitkomsten per onderwerp van het wetsvoorstel kort besproken.

Principe betalen voor gebruik in plaats van voor bezit

Een ruime meerderheid van de ANWB-leden (68%) staat achter het principe van de kilometerprijs. Voor de leden is dit het belangrijkste argument in hun mening over de kilometerprijs. Uit de online discussies komt het beeld naar voren dat het principe eerlijk aanvoelt: de gebruiker/vervuiler betaalt. Maar men vreest dat er gekozen is voor een te complexe en te dure oplossing waarbij de perceptie leeft dat alles duurder zal worden en de privacy in gevaar komt.

Of men zich kan vinden in het principe van het wetsvoorstel hangt samen met het aantal kilometers dat men op jaarbasis aflegt, maar zeker niet alleen. Leden die minder dan 15.000 kilometer per jaar rijden staan sterker achter het principe dan de leden die meer dan 15.000 kilometer per jaar rijden. De belangrijkste argumenten tegen het principe zijn dan ook dat men het oneerlijk vindt dat het duurder wordt voor mensen die veel rijden en dat het oneerlijk is dat mensen die veel moeten rijden het voordeel van een vaste belasting verliezen. Uit de online discussies blijkt dat het gevoel van oneerlijkheid vooral te maken heeft met het 'moeten'. Er is een groep mensen die geen keuze heeft.

Veel leden kunnen zich erin vinden dat de opbrengsten van de kilometerprijs alleen worden besteed aan mobiliteit. Dat vinden zij een duidelijk pluspunt van de kilometerprijs. Uit de online discussies blijkt dat de leden de regering verantwoordelijk wil laten blijven voor de besteding van de opbrengsten. Men vindt het logisch als de opbrengsten in principe besteed worden aan verbetering van de mobiliteit in de brede zin, dat wil zeggen inclusief openbaar vervoer en fietspaden.

Registratiesysteem

Bij het registratiesysteem zijn de kosten van het systeem, de privacy en de beveiliging van de gegevens de belangrijkste bezwaren. Ook vinden de leden het systeem door de afhankelijkheid van de techniek te kwetsbaar. Ook uit de online discussies blijkt dat men maar weinig voordelen ziet in het 'kastje'. Men verwacht dat de invoering van het kastje zal leiden tot veel te hoge kosten, die uiteindelijk door de belastingbetaler moeten worden

opgebracht. Het aanbieden van andere diensten via het kastje maakt het niet aantrekkelijker, eerder complexer en duurder. En men ervaart de andere diensten als overbodig. Als het systeem er toch komt, dan moet de overheid wel de uitvoerder worden en mag dit niet geprivatiseerd worden. Ook mogen de gegevens onder geen beding aan derden worden verstrekt. Eisen waaraan het registratiesysteem moet voldoen zijn:

- Er een garantie is dat de kosten niet uit de hand lopen;
- Er een garantie is dat er geen misbruik kan worden gemaakt van de geregistreerde gegevens;
- Het registratiesysteem in technisch opzicht stevig en betrouwbaar genoeg is om onder allerlei omstandigheden betrouwbaar te blijven werken.

Overgangsfase

De onzekerheid over de autokosten tijdens de overgangsfase is voor veel leden een probleem, evenals de sterk stijgende motorrijtuigenbelasting in die periode. Ten aanzien van de overgangsfase is er onder de leden ook veel verdeeldheid over de onvermijdelijkheid van de overgangsfase en een stapsgewijze invoering van de kilometerprijs. Uit de online discussies komt dit duidelijk terug. Men vreest ongelijkheid, onzekerheid en (opnieuw) een grote administratieve last. Een nadeel van de overgangsfase is dat niet iedereen een nieuwe auto kan kopen en kan profiteren van een lagere BPM, terwijl de motorrijtuigenbelasting (MRB) wel stijgt. Door de lange duur van de overgangsfase bestaat het gevaar dat de overgangsfase een 'vast' onderdeel wordt van de kilometerprijs, in plaats van alleen een transitie. Men geeft eerder de voorkeur aan een 'Big Bang' scenario, waarbij de overgang van het oude naar het nieuwe systeem in één keer plaatsvindt, om meteen duidelijkheid te scheppen en ongelijkheid te beperken. De overgang moet vooral transparant zijn met voorspelbare, in totaliteit gelijkblijvende kosten voor de gemiddelde automobilist.

Spitstarief

De leden zijn in belangrijke mate kritisch over het spitstarief. Uit de online discussies komt naar voren dat de leden het spitstarief vooral als niet eerlijk en niet effectief zien, want de deelnemers geven aan geen keuze te hebben om de spits te mijden. Werktijden liggen vast en het OV is geen alternatief. Niet alleen vanwege capaciteitsproblemen, maar ook vanwege de beperkte beschikbaarheid (met name platteland en industrieterreinen) en de langere reisduur. Leden mijden files al zoveel mogelijk: niemand staat voor zijn lol in de file. Financiële prikkels zullen volgens hen niet werken. Daarnaast verwacht men een toename van verkeer op wegen waar het spitstarief niet geldt. Invoering van een spitstarief is duidelijk een controversieel punt voor de leden en heeft weinig draagvlak.

Van vaste belasting naar prijs

Een meerderheid van de ANWB-leden is van mening dat de BPM mag worden afgeschaft, omdat deze in andere landen niet (meer) bestaat. Wel geeft een deel van de ANWB-leden aan dat de huidige vaste belastingen meer zekerheid geven dan een variabele kilometerprijs. ANWB-leden zien het als een voordeel dat nieuwe en tweedehands auto's in gebruik en bezit goedkoper worden, maar als een nadeel dat tweedehands auto's minder waard worden. Ook vindt een relatief groot deel van de ANWB-leden het oneerlijk dat kopers van dure auto's meer profiteren van de afschaffing van de BPM dan kopers van goedkope auto's. Uit de online discussies blijkt dat men voornamelijk nadelen noemt die te maken hebben met het systeem. Men ziet een nadeel in de hoge kosten dat het technisch ingewikkelde systeem hen

met zich meebrengt qua implementatie en uitvoering. De vrees leeft dat het systeem een nieuw middel zal worden om de auto te gebruiken als 'melkkoe' voor de staat.

Tarief differentiatie op basis van milieukeurmerken

Een meerderheid van de ANWB-leden denkt dat door de invoering van de variabele kilometerprijs bewuster nagedacht wordt over het gebruik van de auto. Ook vindt een meerderheid het logisch om meer te betalen voor een auto die meer vervuult. Een kanttekening hierbij is dat iets meer dan de helft van de ANWB-leden (55%) vindt dat niet iedereen het zich kan veroorloven om een auto aan te schaffen met een lage kilometerprijs.

Andere kanttekeningen die uit de online discussies naar voren komen, zijn dat men twijfels heeft over een eenduidige, eerlijke meetmethode en de bijbehorende administratie.

Ruim de helft van de leden (56%) denkt dat het principe van de kilometerprijs makkelijker is in te vullen door de brandstofaccijns te verhogen, maar we zien ook dat een belangrijk deel van de leden (31%) dit niet vindt. Voor relatief veel leden is dit argument het meest belangrijk.

Uit de online discussies komt naar voren dat de leden niet verwachten dat het milieu gaat verbeteren of de files gaan verdwijnen na invoering van de kilometerprijs. Nu maken zij vaak al bewust gebruik van de auto en is er vaak geen goed alternatief. Bij het kiezen van een nieuwe auto vormen het doel en de persoonlijke factoren een belangrijke rol naast budget en zuinigheid.

Ondanks de voorzichtige inschatting verwacht toch de helft van de leden in de online discussies dat zij bewuster gaan nadenken over het gebruik van de auto, en een ruime meerderheid zal bij de aanschaf van een andere auto rekening houden met een kilometerprijs gebaseerd op milieukeurmerken. Ook vinden ze het positief dat fabrikanten door de kilometerprijs worden gestimuleerd om auto's te gaan ontwikkelen met schonere motoren.

Uitzonderingen

Dit onderdeel is alleen in de online discussies aan bod gekomen, omdat anders de vragenlijst van de kwantitatieve meting te lang zou worden. De deelnemers aan de online discussies zijn tegen uitzonderingen, omdat zij het systeem zo simpel en eerlijk mogelijk willen houden. Als het gaat om vrachtwagens, campers en oldtimers, ziet men geen argumenten om ze anders te behandelen. Ook deze voertuigen maken gebruik van de weg en door het beperkte gebruik verwacht men dat de bezitters toch niet veel zouden gaan betalen in het nieuwe systeem. Wel vindt men dat buitenlandse transportondernemingen dezelfde regeling moeten krijgen, om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Alleen voor de gehandicapten vinden sommigen een uitzondering op z'n plaats, vanwege hun afhankelijkheid van de auto voor deelname aan het maatschappelijk leven. Compensatie kan echter ook op een andere manier plaatsvinden.

Segmentatie

Op basis van de gekozen argumenten uit de kwantitatieve ledenpeiling, zijn de ANWB leden ingedeeld in groepen. Er zijn vier groepen ANWB leden te onderscheiden:

- Vasthoudende critici (20%)
- Overtuigde aanhangers (20%)
- Ongeruste twijfelaars (33%)
- Optimistische twijfelaars (27%)

Vasthoudende critici

De Vasthoudende critici (20% van de ANWB-leden) zien eigenlijk alleen maar nadelen van de invoering van de nieuwe wet. Deze groep staat niet open voor een verandering van het huidige systeem van vaste belastingen. Zij zijn mordicus tegen de invoering van de kilometerprijs en lijken niet over te halen. Ze staan in meerderheid namelijk niet achter het principe dat het eerlijker is om te betalen voor het gebruik van een auto dan voor het bezit. In totaal kan slechts 20% van deze groep zich vinden in het principe van de kilometerprijs, betalen naar gebruik. En daarmee onderscheiden deze leden zich duidelijk van de andere drie groepen, waar een meerderheid achter het principe van de kilometerprijs staat. De Vasthoudende critici rijden relatief veel kilometers en hebben doorgaans financieel voordeel van het huidige systeem van vaste belastingen. Een meerderheid percipieert dit ook zo, 70% verwacht meer te gaan betalen na invoering.

De Vasthoudende critici zijn over alle voorgelegde onderdelen van het wetsvoorstel (het principe, het afschaffen van de vaste autobelastingen, de invoering van een kilometerprijs met een tarief gebaseerd op de milieukeurmerken van de auto, het spitstarief, het registratiesysteem en de overgangsfase) negatief. De belangrijkste argumenten tegen de kilometerprijs die de Vasthoudende critici hanteren, hebben te maken met het uit de hand lopen van de kosten, de privacy, de fraudegevoeligheid, het spitstarief en het gebrek aan alternatieven voor de auto.

Overtuigde aanhangers

Tegenover de Vasthoudende critici staat een groep Overtuigde aanhangers (20% van de ANWB-leden), die de nieuwe wet omarmen. Nagenoeg alle Overtuigde aanhangers (96%) staan achter het principe dat het eerlijker is om te betalen voor het gebruik van de auto dan voor het bezit.

De Overtuigde aanhangers staan positief tegenover het afschaffen van de vaste autobelastingen. Zo vindt 87% één kilometerprijs overzichtelijker dan de huidige twee belastingen en vindt 73% het een voordeel dat auto's goedkoper in aanschaf worden. Ruim driekwart (78%) vindt het een voordeel dat de BPM verdwijnt. Men ziet duidelijk minder dan de overige groepen het nadeel dat bestaande auto's minder waard worden. En men vindt ook minder sterk dat je met de huidige belastingen precies weet waar je aan toe bent.

De invoering van een kilometerprijs gebaseerd op de milieukeurmerken van de auto wordt omarmd door deze leden. Zo vindt 97% het een voordeel dat men door invoering hiervan bewuster gaat nadenken over het gebruik van de auto en vindt 92% het logisch om meer te betalen voor een auto die meer vervuult. Ook verwacht men (88%) een positief effect op het milieu.

Ook over het spitstarief is men overwegend positief. Hierin onderscheidt de groep overtuigde aanhangers zich duidelijk van de overige drie groepen. Ze zien het als een effectief instrument om de files te verminderen en vinden het een voordeel dat het flexibele werktijden stimuleert. Ook vinden ze het logisch om meer te betalen voor het rijden op drukke plekken en tijden en vinden ze het een goed idee dat mensen die de spits mijden voordeel hebben van een lager tarief. Tenslotte vinden ze het een voordeel dat door het spitstarief minder snel extra wegen nodig zijn.

Over het registratiesysteem zijn de Overtuigde aanhangers overwegend positief, maar men is over dit onderdeel van de kilometerprijs wel het minst enthousiast te noemen. Men ziet duidelijk meer de voordelen van het 'kastje' dan de overige groepen en men heeft in vergelijking met de overige leden minder moeite met de registratie en eventuele fraude.

Over de overgangsfase is men overwegend positief. Een meerderheid ziet het als een noodzakelijk kwaad (65%) en vindt het goed dat de overgangsfase een stapsgewijze aanpak kent (60%). Een krappe meerderheid (52%) vindt het wel een nadeel dat mensen relatief lang in onzekerheid blijven over hun autokosten en men vindt het ook een nadeel (58%) dat de MRB sterk stijgt in deze fase.

De Overtuigde aanhangers hebben financieel voordeel van de invoering. Zij maken relatief weinig kilometers en hebben in vergelijking met de andere leden minder vaak te maken met fileproblematiek.

Ongeruste twijfelaars

Tussen deze twee uitersten zitten twee groepen die zich minder sterk uitspreken. De Ongeruste twijfelaars en de Optimistische twijfelaars. We staan allereerst stil bij de Ongeruste twijfelaars. De Ongeruste twijfelaars (33% van de ANWB-leden) zijn duidelijk minder negatief dan de Vasthoudende critici. Zo kan een meerderheid van de Ongeruste twijfelaars (63%) zich wel vinden in het principe van de kilometerprijs.

Voor wat betreft het afschaffen van de vaste autobelastingen zien we onder deze groep twijfel. Een meerderheid (62%) vindt het wel een voordeel dat nieuwe en tweedehandsauto's in aanschaf en bezit goedkoper worden en dat de BPM verdwijnt (69%). Maar ook vindt ruim driekwart (79%) het een voordeel dat je met de huidige belastingen precies weet waar je aan toe bent en 71% vindt dat het een nadeel is dat bestaande auto's minder waard worden door het afschaffen van de huidige belastingen.

Ook twijfelt men over de invoering van een kilometerprijs gebaseerd op de milieukeurmerken van de auto. Zo vindt de helft het een voordeel dat er door de kilometerprijs bewuster wordt nagedacht over het gebruik van de auto en vindt, eveneens 50%, het logisch om meer te betalen voor een auto die meer vervuult. Tegelijkertijd is er ook een meerderheid van 69% die vindt dat de invoering van de kilometerprijs geen zin heeft omdat mensen hun gedrag toch niet kunnen aanpassen. En verwacht slechts een klein deel (22%) dat het nieuwe systeem bijdraagt aan een beter milieu. Onder de Ongeruste twijfelaars vinden we relatief veel voorstanders (68%) van verhoging van de accijns om betalen naar gebruik in te voeren.

De Ongeruste twijfelaars staan negatief tegenover de invoering van het spitstarief. Ze vinden het geen effectief instrument om de files te verminderen, vinden dat mensen geen alternatief hebben om de spits te mijden (ook het openbaar vervoer vinden zij geen alternatief) en vinden het een onrechtvaardige lastenverhoging. Ook vinden ze het spitstarief oneerlijk omdat er geen garantie is dat er geen file staat.

Verder zijn de Ongeruste twijfelaars negatief over het registratiesysteem. Bijna driekwart (73%) verwacht dat de kosten van het registratiesysteem uit de hand zullen lopen. Daarnaast vindt men het systeem te kwetsbaar vanwege de techniek en heeft men moeite met de registratie van de gegevens. Ook verwacht een ruime meerderheid dat er met het kastje fraude kan worden gepleegd.

Over de overgangsfase zijn de Ongeruste twijfelaars eveneens negatief. Driekwart (73%) vindt het niet eerlijk dat sommigen langer de huidige belastingen blijven betalen. Ook vindt 86% het een nadeel dat men tijdens de overgangsfase lang in onzekerheid blijft over de autokosten. Een krappe meerderheid (55%) vindt wel dat de BPM langzaam moet worden afgebouwd. Maar 83% vindt de stijging van de MRB een nadeel.

Optimistische twijfelaars

De Optimistische twijfelaars (27% van de ANWB-leden) kunnen zich duidelijk vinden in het principe van de kilometerprijs. Circa 90% van deze leden staat achter het principe dat het eerlijker is om te betalen voor het gebruik dan voor het bezit van een auto.

Over het afschaffen van de vaste belastingen bestaat over een aantal punten twijfel bij de Optimistische twijfelaars. Een meerderheid (59%) vindt dat je met de huidige belastingen precies weet waar je aan toe bent. En iets meer dan de helft (57%) vindt het een nadeel dat door het loslaten van de vaste belastingen de huidige auto's minder waard worden. Maar bijna driekwart (74%) vindt één kilometerprijs simpel en overzichtelijk vergeleken met de huidige belastingen. 78% vindt het een voordeel dat de nieuwe en tweedehands auto's goedkoper worden in aanschaf en 79% vindt het een voordeel dat de BPM verdwijnt.

De Optimistische twijfelaars zijn positief over de invoering van de kilometerprijs met milieukeurmerken. Zo vindt 84% het een voordeel dat door de invoering hiervan mensen bewuster gaan nadenken over het gebruik van de auto. Bijna driekwart (73%) vindt het logisch om meer te betalen voor een auto die meer vervuult en 61% verwacht dat de kilometerprijs bijdraagt aan een beter milieu.

Ook onder de Optimistische twijfelaars is het sentiment over het spitstarief overwegend negatief. Een meerderheid (60%) verwacht dat een spitstarief niet helpt omdat er geen alternatieven zijn en een meerderheid (74%) vindt een spitstarief een onrechtvaardige lastenverhoging. Ook het openbaar vervoer ziet men (71%) niet als alternatief voor het reizen met de auto in de spits. Driekwart denkt dat een spitstarief leidt tot sluipverkeer op wegen waar geen spitstarief geldt. Men vindt het wel een voordeel dat een spitstarief flexibele werktijden stimuleert en dat mensen die de spits mijden voordeel hebben van een lager tarief.

Over het registratiesysteem is men negatief, zij het minder uitgesproken dan de Vasthoudende critici en de Ongeruste twijfelaars. Ook onder de Optimistische twijfelaars verwacht een ruime meerderheid (87%) dat de kosten voor de invoering van het registratiesysteem uit de hand zullen lopen. Verder vindt 82% dat het systeem te kwetsbaar is vanwege de techniek en heeft men moeite met de registratie (79%) en fraudegevoeligheid van het registratiesysteem (86%).

Over de overgangsfase is men negatief. Een meerderheid (60%) is - net als de Ongeruste twijfelaars - van mening dat de BPM langzaam moet worden afgebouwd. Maar ook onder de Optimistische twijfelaars is een duidelijke meerderheid (80%) tegen de stijgende MRB en vindt een meerderheid (71%) het oneerlijk dat sommigen langer de vaste belastingen blijven betalen. Ook vindt ruim driekwart (78%) het een nadeel dat mensen lang in onzekerheid blijven over hun autokosten tijdens de overgangsfase.

Achtergrond van de leden

De persoonlijke achtergrondkenmerken van de leden spelen een rol in de houding ten aanzien van de invoering van de kilometerprijs. Het is wel van belang om te weten dat het jaarkilometrage niet alles bepalend is voor de mening van de leden ten aanzien van de kilometerprijs. Er zijn binnen elke groep leden voor wie de mentaliteitsfactor zwaar weegt (ze rijden bijvoorbeeld minder, maar blijven mordicus tegen het voorstel, of ze rijden veel, maar zijn toch voor het voorstel).

Sentiment

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van het sentiment van de vier groepen ten aanzien van de zes onderdelen van het wetsvoorstel. Het gaat hierbij om een globale duiding.

Thema	Sentiment per doelgroep			
	Vasthoudende critici	Ongeruste twijfelaars	Optimistische twijfelaars	Overtuigde aanhangers
Principe	Negatief	Overwegend positief	Positief	Positief
Afschaffen vaste autobelastingen	Negatief	Overwegend negatief	Negatief/Positief	Positief
Kilometerprijs met tarief gebaseerd op milieukeurmerken auto	Negatief	Overwegend negatief	Overwegend positief	Positief
Spitstarief	Negatief	Negatief	Overwegend negatief	Positief
Registratiesysteem	Negatief	Negatief	Negatief	Overwegend positief
Overgangsfase	Negatief	Negatief	Negatief	Overwegend positief