



Betalen naar gebruik

Resultaten kwalitatief en kwantitatief onderzoek

Maartje Rooker
André Kamphuis
M220990
7 december 2022

Rachel Meijers
Talia Cohen Rodrigues



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Financiën

motivation
insights and strategy

Inhoudsopgave

Achtergrond	3
Doelstelling en onderzoeksvragen	4
Kernconclusie en ondersteunende conclusies	5
Methode en opzet kwalitatief onderzoek	8
Methode en opzet kwantitatief onderzoek	10
Resultaten kwalitatief onderzoek	11
Resultaten kwantitatief onderzoek	
Eerste indruk	19
Differentiatie tarieven per kilometer	23
Geïnformeerde houding	27
Registratiesystemen	35
Subgroepen	46
Bijlagen	51



Achtergrond

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Financiën, heeft Motivaction B.V. een onderzoek uitgevoerd onder burgers voor het project betalen naar gebruik (BNG).

Automobilisten betalen vanaf 2030 motorrijtuigenbelasting op basis van het aantal kilometers dat ze rijden. Het doel hiervan is om de opbrengst uit autobelastingen op peil te houden en de CO₂-uitstoot te verminderen. Automobilisten betalen in het nieuwe systeem geen vast bedrag meer voor het bezit van een auto, zoals dat nu wel het geval is.

In 2024 zal het kabinet haar plannen voor het betalen voor autogebruik in plaats van voor autobezit aan de Tweede Kamer sturen. Het kabinet treft nu al de voorbereidingen die nodig zijn om het nieuwe systeem in te kunnen voeren.

De invoering van dit nieuwe systeem van betalen naar gebruik betekent voor miljoenen (toekomstige) autobezitters een verandering. Het nauw betrekken van burgers bij het vormgeven van het nieuwe beleid heeft dan ook bijzondere aandacht van beide ministeries.

Voorafgaand aan belangrijke beleidsbesluiten die tussen eind 2022 en begin 2023 door de bewindspersonen van de Ministeries van IenW en Financiën worden genomen, is het de bedoeling om burgers actief te betrekken. De Ministeries van IenW en Financiën hebben Motivaction daarom gevraagd een kwalitatief en kwantitatief onderzoek uit te voeren over dit onderwerp.

Doelstelling en onderzoeksvragen

De doelstelling van het onderzoek is:



Het in kaart brengen van de houdingen en voorkeuren van (verschillende groepen) Nederlanders ten aanzien van betalen naar gebruik, zodat het Ministeries van IenW en Financiën hiermee rekening kunnen houden bij het maken van beleidskeuzes rond betalen naar gebruik

Deze doelstelling is te vertalen in de volgende onderzoeksvragen:

- Wat vinden Nederlanders van betalen naar gebruik in het algemeen?
- Welke voor- en nadelen zien Nederlanders bij de invoering van betalen naar gebruik?
- Wat vinden Nederlanders van verschillende kilometertarieven voor verschillende typen auto's?
- Wat vinden Nederlanders van verschillende vormen van kilometerregistratie?
- In hoeverre zijn er verschillen in houding ten aanzien van betalen naar gebruik en voorkeuren voor beleidsopties tussen verschillende subgroepen?

Kwalitatief en kwantitatief onderzoek

In samenwerking met betrokkenen vanuit de Ministeries van IenW en Financiën is er voor gekozen om de onderzoeksvragen te beantwoorden met zowel een kwalitatief verkennend onderzoek, als een daarop volgend kwantitatief toetsend onderzoek. Betalen naar gebruik en alles wat ermee samenhangt is te ingewikkeld om zomaar in een enquête voor te leggen. In kwalitatief onderzoek kan deze vorm van belasting goed worden uitgelegd en kunnen mensen rustig een antwoord formuleren. In deze fase worden zoveel mogelijk verschillende houdingen en voorkeuren ten aanzien van betalen naar gebruik verzameld. Inzichten uit dit kwalitatieve onderzoek zijn meegenomen in de vragenlijst van het kwantitatief onderzoek om te bepalen in hoeverre die houdingen en voorkeuren leven bij de bevolking en relevante subgroepen.



De initiële reactie van Nederlanders is positief: Betalen naar gebruik lijkt logischer en daarmee eerlijker omdat de gebruiker betaalt.

Bij verdere overweging komen sterke twijfels naar boven over de rechtvaardigheid en effectiviteit van betalen naar gebruik. Deze twijfels lijken samen te hangen met sentimenten rond wantrouwen ten aanzien van de overheid en groeiende ongelijkheid.

Ondersteunende conclusies (1/2)

Hoewel Nederlanders in eerste instantie positief zijn over betalen naar gebruik, verslechtert de houding naarmate zij de plannen verder overwegen.

- Zowel in het kwalitatieve als kwantitatieve deel is de eerste reactie op BNG positief. Kwantitatief staat de helft (50%) van de Nederlanders positief tegenover BNG.
- Deze houding verslechtert wanneer zij gedurende het onderzoek meer informatie over de plannen krijgen en de mogelijkheid hebben gekregen om hierover na te denken. Dit blijkt zowel uit de reacties tijdens focusgroepen als uit de online enquête. Er is een significant verschil tussen de gemiddelde beoordeling aan het begin en die aan het einde van de vragenlijst.
- In deze overwegingen spelen enkele aspecten een rol:
 - Wantrouwen ten aanzien van de overheid
 - Angst voor verlies van privacy
 - Weinig vertrouwen in bewuster autogebruik door BNG
 - Afhankelijkheid van de auto
 - Weinig vertrouwen in oplossen milieuproblemen door BNG

Wantrouwen ten aanzien van de overheid voedt de weerstand tegen betalen naar gebruik en een behoefte aan privacy bij de kilometerregistratie.

- Gedurende de focusgroepen komt een wantrouwen ten aanzien van de overheid naar voren. Men vraagt zich af of de plannen niet vooral in het voordeel van de overheid zullen uitpakken. Men vraagt zich af of er wel aan burgers gedacht wordt, of dat het met name een manier is om meer geld op te halen.
- Uit het kwantitatieve deel blijkt dat Nederlanders met geen tot weinig vertrouwen in de Nederlandse overheid negatiever tegenover BNG staan (42% vs. 50%).
- Hun wantrouwen uit zich in een grotere behoefte aan privacy. Bij de invoering van BNG kiezen zij vaker voor privacy boven betrouwbaarheid (36% vs. 26%) en voor privacy boven gemak (41% vs. 33%). Volgens hen is het grootste nadeel dan ook dat het bijhouden van kilometers door de overheid ten koste gaat van je privacy (46% vs. 36%).
- Privacy komt ook tijdens de focusgroepen naar voren. Men vindt het geen prettig idee dat de overheid nog meer van de burger weet, zeker wanneer men al wantrouwen ten aanzien van de overheid ervaart.
- Het gegeven dat je bij BNG ook betaalt voor in het buitenland gereden kilometers roept tijdens de focusgroepen het gevoel op dat men vanwege buitenlandse tolwegen dubbel moet betalen en dat de overheid er onnodig aan verdient. Het voedt bovendien de gedachte dat de overheid weet waar mensen rijden (minder privacy), ook al is dat juist niet de bedoeling. Uit de representatieve enquête blijkt echter dat Nederlanders verdeeld zijn over betalen voor kilometers in het buitenland versus het bekend worden van je locatie bij de overheid.

Ondersteunende conclusies (2/2)

Er is beperkt vertrouwen dat betalen naar gebruik voor meer bewustzijn van het autogebruik zorgt, wat mogelijk veroorzaakt wordt door afhankelijkheid van de auto.

- Autobezitters in de focusgroepen verwachten nauwelijks dat BNG bewuster gebruik van de auto zal stimuleren. Men verwacht wel dat BNG het bewustzijn zou kunnen vergroten, maar dat door een (gevoelde) afhankelijkheid van de auto en een gebrek aan goede alternatieven dit niet zal leiden tot gedragsverandering.
- Hiermee in lijn, verwacht ruim de helft (55%) dat BNG hen bewuster maakt van het eigen autogebruik, maar in mindere mate dat zij hierdoor vaker een alternatief voor hun auto zouden gebruiken (28%).
- Wat betreft de eigen afhankelijkheid van de auto, zeggen twee op de vijf (42%) Nederlanders dat zij de auto niet vaker kunnen laten staan. Nederlanders die meer afhankelijk zijn van hun auto, staan negatiever tegenover BNG dan andere autobezitters (43% vs. 49%). Denk bijvoorbeeld aan Nederlanders die niet stedelijk wonen of Structuurzoekers.
- Op maatschappelijk niveau zijn er ook zorgen over de afhankelijkheid van de auto. Deelnemers aan de focusgroepen spreken de zorg uit dat BNG in de praktijk de ongelijkheid in de maatschappij stimuleert. Zij noemen als voorbeelden (oudere) mensen die slecht ter been zijn, mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto of mensen die nauwelijks of geen toegang hebben tot openbaar vervoer.
- Ook in de enquête noemt men spontaan dat BNG onrechtvaardig is door een dergelijke afhankelijkheid (17%). Wanneer voorgelegd als stelling, noemt een derde dat BNG niet eerlijk is voor mensen die de auto echt nodig hebben (33%).

De positieve impact van betalen naar gebruik op het klimaat zou beperkt zijn. Men verwacht een differentiatie in de prijs per kilometer.

- Er lijkt beperkt vertrouwen te zijn in de mate dat BNG bijdraagt aan minder CO₂-uitstoot. Tijdens het kwalitatieve onderzoek lijkt er bereidheid te zijn om minder te rijden ten behoeve van het klimaat, zolang het niet teveel moeite kost. Ook wordt er in eerste instantie naar anderen gekeken om de uitstoot te verminderen, zowel naar andere burgers als naar grote vervuilers. Het idee heerst dat het klimaatprobleem niet kan worden opgelost door individuele acties.
- Daarnaast verwachten Nederlanders dat BNG ook rekening houdt met de mate waarin een auto vervuult en niet alleen met het aantal gereden kilometers. Een derde (32%) staat negatief tegenover het plan om iedere autobezitter hetzelfde per kilometer te laten betalen. Dat is het dubbele van het percentage dat in eerste instantie negatief tegenover BNG zegt te staan (16%). Bijna de helft vindt dat er bij de prijs die gerekend wordt per kilometer gelet moet worden op hoe milieuvervuilend de auto is (47%) en een derde (31%) vindt het type brandstof waarop de auto rijdt van belang.
- Groepen die positiever tegenover BNG staan (zoals hoger opgeleiden of Verantwoordelijken) zijn ook vaker voorstander van prijsdifferentiatie op basis van impact op het milieu en type brandstof. Dit lijkt voor hen een voorwaarde te zijn voor een geslaagde uitvoering van Betalen naar gebruik.

Methode en opzet kwalitatief onderzoek (1/2)

Doelgroep

Betalen naar gebruik raakt natuurlijk in de eerste plaats mensen die een auto hebben. De ministeries hebben aangegeven ook te willen kijken naar de mening van mensen die geen auto hebben, omdat het gaat om grotere maatschappelijke kwesties zoals duurzaamheid, rechtvaardigheid en privacy. In het onderzoek zijn daarom vragen over de maatschappelijke impact van betalen naar gebruik voorgelegd aan Nederlanders met en zonder auto, en vragen over de praktische uitwerking (inzicht in eigen gebruik, wanneer vastleggen, doorgeven en afrekenen) alleen aan autobezitters.

Gebaseerd op het Vijf tinten groener model onderscheiden we grofweg de meer behoudende groepen (aan de linkerkant van het model) die meer gehecht zijn aan het bezit van een auto en minder positief reageren op maatregelen om autogebruik te verminderen en de meer vooruitstrevende autobezitters (aan de rechterkant van het model), die gemakkelijker zijn te bewegen om de auto weg te doen of af en toe te laten staan. Voor het kwalitatieve onderzoek is gekozen om in de ene focusgroep behoudende autobezitters uit te nodigen, en in de andere meer vooruitstrevende. Gesprekken werden daardoor minder diffuus omdat mensen gemakkelijker op elkaar in gaan in plaats van tegen elkaar in.

Focusgroepen

De onderzoeksdoelstelling vroeg deels om een exploratieve benadering. Kwalitatief onderzoek kenmerkt zich door een open structuur en is geschikt voor het in de breedte en diepte verkennen van het onderwerp: de 'hoe-en-waarom-vragen'.

Om de volle breedte aan houdingen en voorkeuren ten aanzien van betalen naar gebruik in kaart te brengen is gekozen voor drie focusgroepen. Focusgroepen zijn bij uitstek geschikt voor exploratieve vraagstukken en de interactie tussen de deelnemers kan leiden tot verrassende nieuwe inzichten. We organiseerden twee focusgroepen van twee uur met autobezitters met n=6 deelnemers per groep. Dit aantal respondenten is optimaal om valide kwalitatieve uitspraken te kunnen doen en diepgaande inzichten te verzamelen.

Voor de ene focusgroep zijn behoudende autobezitters uitgenodigd, en in de andere meer vooruitstrevende. Gezien de brede maatschappelijke impact van BNG hebben we ook een focusgroep met niet-autobezitters georganiseerd met n=4. We kozen dan voor deelnemers die wel af en toe auto rijden zodat ze enige feeling met het thema hebben. In deze groep is een mix aan behoudende en vooruitstrevende deelnemers geworven.

In alle drie de groepen is de interactieve VisualFocus-tool ingezet waarbij deelnemers individueel met hun telefoon opdrachten uitvoerden.

Er is gekozen om de uitkomsten van de focusgroepen te formuleren in overkoepelende en breed gedragen sentimenten: op deze manier wordt duidelijk hoe het idee van betalen naar gebruik door de burger ontvangen wordt en waar dus rekening mee kan worden gehouden bij het implementeren hiervan. Het ene sentiment werkt het andere sentiment bovendien weer in de hand.

Methode en opzet kwalitatief onderzoek (2/2)

De groepen zagen er als volgt uit:

Groep 1
Amersfoort n=6 vooruitstrevende autobezitters

Groep 2
Amersfoort n=6 behoudende autobezitters

Groep 3
Amsterdam n=4 niet-autobezitters

- De volgende criteria zijn gehandhaafd voor de **autobezitters**:
 - Wonend in en om Amersfoort
 - Rijden minstens 10.000 km per jaar
 - Geen zakelijke rijders of leasers
 - Spreiding type auto: groot/midden/klein
 - Spreiding leeftijd, gender, opleiding, woonplaats
- Voor de **niet-autobezitters**:
 - Wonend in en rond Amsterdam (o.a. Zaanstad, Purmerend)
 - Hebben wel een rijbewijs
 - Rijden soms (lenen een auto of maken gebruik van deelauto)
 - Spreiding leeftijd, gender en opleiding en houding ten aanzien van duurzaamheid

Er is gekozen voor twee onderzoekslocaties: Amersfoort en Amsterdam. De opdrachtgevers wensten inzicht in een zo breed mogelijke groep burgers.

Amersfoort wordt als 'gemiddeld Nederland' gepercipieerd. Hier konden we zowel autobezitters werven met een regionale oriëntatie en mentaliteit als autobezitters met een (hoog)stedelijke focus. Bovendien treffen we hier deelnemers die zowel richting en in de Randstad rijden als in en naar andere gebieden.

Voor de focusgroep met niet-autobezitters kozen wij voor Motivaction's onderzoeksstudio in Amsterdam. Niet alleen is dit meer kostenefficiënt maar Amsterdam kent ook relatief meer niet-autobezitters. Er zijn ook deelnemers uitgenodigd uit omliggende steden als Purmerend en Zaanstad waar autobezit gebruikelijker is.

Methode en opzet kwantitatief onderzoek

Doelgroep, steekproef en representativiteit

Dit kwantitatieve onderzoek is online uitgevoerd onder het ISO-20252:2019-gecertificeerde panel van Motivaction: StemPunt.

- De doelgroep van dit onderzoek bestaat uit Nederlanders van 18 tot en met 80 jaar.
- Er is een steekproef getrokken van Nederlanders van 18 tot en met 80 jaar. In totaal hebben n=1.032 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.
- De netto steekproef van n=1.032 respondenten is representatief voor opleiding, leeftijd, geslacht, regio (Nielsen), Mentality-milieu (segmenten van de bevolking met een eigen waardenoriëntatie en kijk op het dagelijks leven) en interacties tussen deze variabelen.

Vragenlijst, dataverzameling en veldwerkperiode

De vragenlijst is in samenwerking met de Ministeries van IenW en Financiën opgesteld. Als basis dienden de uitkomsten van het kwalitatieve onderzoek. De vragenlijst bevatte 24 vragen. De gemiddelde invultijd was 10 minuten. Het veldwerk is uitgevoerd van 12 tot en met 18 november 2022.



Methode
Kwantitatief,
online vragenlijst



Doelgroep
Nederlanders van
18 t/m 80 jaar



Veldwerkperiode
12-11-2022 t/m
18-11-2022



Steekproef
Landelijk representatief
18 t/m 80 jaar, n=1.032



Vragenlijst
24 vragen, circa 10
minuten invultijd



Weging
Propensity-weging op:
Geslacht, leeftijd, opleiding,
regio en waardenprofiel



Resultaten kwalitatief onderzoek



Eerste reacties en overwegingen

- In eerste instantie is men overwegend enthousiast over het idee van BNG: Respondenten vinden het principe dat de gebruiker betaalt logischer en eerlijker dan de huidige situatie. Iemand die nauwelijks rijdt hoeft minder te betalen. De spontane reactie is dus redelijk positief.
- Daar speelt in eerste instantie de verwachte rechtvaardigheid op het gebied van vervuiling een rol: hoe groter, zwaarder en vervuilender een auto, hoe meer de eigenaar zou moeten betalen.
- In de eerste instantie is zowel de reactie van de autobezitters als niet-autobezitters dat BNG er voor kan zorgen dat mensen vaker vooraf nadenken over of ze de auto kunnen laten staan en in plaats daarvan bijvoorbeeld met de fiets of het openbaar vervoer kunnen reizen.
- Hoewel men initieel dus positief reageert, roept het idee van BNG daarna veel vragen op, met name over de kosten voor de burger en de uitvoerbaarheid. De achtergrond en regelgeving rondom BNG, zoals hoe dit er in praktijk uit komt te zien en wat de regels zouden zijn, vinden deelnemers erg ingewikkeld en mensen vinden het dan ook lastig de inhoud daadwerkelijk te doorgronden.
- Doordat men inziet hoe ingewikkeld het is op verschillende vlakken benadrukt men dat het belangrijk is om bij de implementatie van BNG de tijd te nemen en te zorgen dat alle kinderziektes eruit zijn.
- Echter, de houding ten aanzien van BNG verandert hoe langer men erover nadent; men ziet steeds meer haken en ogen. Hier liggen verschillende sentimenten aan ten grondslag die op de volgende pagina's worden toegelicht.

“ Zo op het eerste gezicht lijkt me dit eerlijker omdat je betaalt voor hoeveel je daadwerkelijk rijdt. Dat klinkt wat mij betreft heel logisch.

“ Ik vind het ook een goed idee, anders staat je auto er maar en kost het geld. Dit lijkt me eerlijker, als je betaalt per kilometer. Ik zou nog bewuster en nog beter nadenken voor ik in de auto zou stappen.

“ Beleidsmatig sta ik hier helemaal achter, het lijkt eerlijker. Maar er kunnen ook mensen zijn die veel rijden en geen keuze hebben. Die zouden op dit beleid worden gepakt. Dat is een kanttekening.

“ Ik vind de gedachte prima om minder autogebruik te stimuleren. Maar wat gaat het kosten?

Een groeiend wantrouwen t.a.v. de overheid werkt weerstand tegen BNG in de hand

- Tijdens de focusgroepen valt op dat er – in verschillende mate – een wantrouwende houding van burgers tegenover de overheid is. Dit wantrouwen is groeiende, waarbij respondenten herhaaldelijk de toeslagenaffaire noemen als context van dat wantrouwen. De overtuiging is dat BNG niet snel zal uitpakken in het voordeel van de burger. Hierdoor is de houding ten opzichte van BNG op voorhand sneller negatief.
- Door deze wantrouwende houding is er ook twijfel over de achtergrond en doelstelling van BNG: is dit nu in het voordeel van de burger of van de overheid? Is het wel echt eerlijker of is het enkel een manier om (meer) geld op te halen ten koste van de portemonnee van de burger?
- Daarnaast komt BNG enigszins uit de lucht vallen omdat het niet inspeelt op een probleem dat mensen nu ervaren: de huidige Motorrijtuigenbelasting voelt op het eerste oog nauwelijks oneerlijk. Dit zorgt voor vragen over waar BNG nu een oplossing voor moet bieden en of dat wel terecht is. Is dit wel echt eerlijker en beter voor milieu dan de motorrijtuigenbelasting?

“ *Waarom willen ze dit eigenlijk? Ik denk dat ze geld nodig hebben. Ik denk niet dat het in ons voordeel is.* ”

“ *Wat is er niet goed aan de huidige wegenbelasting? Dit zal wel weer negatief voor ons uitpakken.* ”

“ *En wat win je ermee? Wat brengt het op en wat gaat ermee gebeuren. Het is nu al onzichtbaar waar al die miljarden naartoe gaan. En wat kost het om het uit te voeren?* ”

“ *De overheid is heel sturend in een bepaalde richting. Je wordt gedwongen. ik maak me zorgen om de laagste inkomens die geen geld hebben. Hetzelfde als wat er met de energieprijzen gebeurt.* ”

De zorg dat in de praktijk de ongelijkheid in de maatschappij juist zal toenemen

- Hoewel men in eerste instantie overwegend positief op het idee van BNG reageert, ziet men naarmate de discussie vordert en men er met elkaar over spreekt, steeds meer hobbels op de weg. Met name het gevoel van rechtvaardigheid neemt af: sommige mensen moeten immers nu eenmaal de auto gebruiken.
- Niet iedereen heeft de keuze om de auto te laten staan: zo zijn sommige (oudere) mensen slecht ter been, anderen zijn voor hun werk echt afhankelijk van hun auto en er zijn bijvoorbeeld mensen die nauwelijks of geen toegang hebben tot openbaar vervoer. Bovendien wordt het openbaar vervoer een steeds duurder alternatief. De keuze voor de auto staat kortom niet op zichzelf en kan ook niet los beoordeeld worden van zaken zoals werk, zorg en wonen. Zeker als er geen passend alternatief is. Wanneer je door de overheid 'bestraft' wordt als je veel moet rijden, voelt dat oneerlijk.
- Een gevolg van BNG kan volgens respondenten zijn dat mensen die afhankelijk zijn van de auto (zeker voor elementaire doelen als zorg en werk) meer gaan betalen met alle gevolgen van dien. Zo vreest men bijvoorbeeld voor vereenzaming bij ouderen die de auto zullen moeten laten staan vanwege de kosten.
- Het idee dat mensen met dit systeem duurder uitkomen past in het beeld dat alles duurder wordt, waarin volgens respondenten de overheid een belangrijke rol speelt.

“ *Mensen met weinig geld kunnen niet meer zo veel in hun autootje stappen, dus oneerlijkheid weer, die beperk je ook in contacten en dergelijke. Ik zou bewust mezelf gaan vereenzamen omdat ik geld moet besparen om het te redden.* ”

“ *Mensen die op het platteland in Groningen wonen moeten 15km rijden voor een pak melk, dat zijn noodzakelijke kilometers. En daar moet je dus nog meer voor betalen.* ”

“ *Ik ben slecht ter been met veel pijn in mijn rug. De bus is voor mij echt geen alternatief. Ik moet wel met de auto.* ”

“ *Ik ben er bang voor dat het erg duur wordt. Meestal is dat zo. Als de regering iets bedenkt dan kost het geld. Ik zie het niet gebeuren dat het goedkoper wordt.* ”

Autobezitters verwachten niet dat betalen naar gebruik bewuster autogebruik zal stimuleren

- Bij autobezitters is er een (gevoelde) afhankelijkheid van de auto waardoor zij niet geloven dat BNG bewuster autogebruik zal stimuleren: ze denken niet zonder de auto te kunnen. De weinigen die aangeven soms vanuit gemak de auto te pakken geven aan er wellicht wat vaker over na te denken, maar permanente verandering in hun gebruik verwachten zij niet.
- Een groot deel van het niet willen/kunnen veranderen van hun autogebruik is volgens respondenten te wijten aan het ontbreken van een goed alternatief voor de auto. Dit geldt zeker voor de autobezitters.
- Niet-autobezitters zijn wat optimistischer over het mogelijk effect op hun autogebruik. Zij geven aan nog vaker dan ze nu al doen de keuze voor het gebruik van een (huur/leen/lease)auto te heroverwegen wanneer zij zouden moeten BNG.

“ *Er is een gebrek aan alternatieven. Bij het OV is altijd wat aan de hand. Dat moet veel beter geregeld en gestructureerd worden. Treinen zijn overvol, er is te weinig personeel en het is duur.* ”

“ *Als het heel veel gaat kosten dan ga je er meer rekening mee houden. Dat je naar alternatieven kijkt. Maar de alternatieven zijn nu niet goed op orde. Mijn auto is een soort tweede thuis voor mij: gezellig en onafhankelijk.* ”

“ *Eigenlijk moet je nog meer doen om mensen uit de auto te trekken, maar er is geen alternatief. Als je 's ochtends naar je werk gaat met de trein zijn ze al bomvol. Ze moeten een beter en breder idee neerzetten dat het wel gaat werken.* ”

Sterke twijfel of betalen naar gebruik bijdraagt aan CO₂-reductie

- Er is zeker bereidheid een bijdrage te leveren aan het milieu, maar het moet niet teveel moeite kosten. De auto laten staan is voor velen toch een te grote opoffering.
- Ook hier is weer onvoldoende inzichtelijk wat het effect van BNG zal zijn, maar vooral: wat kan het effect van bewuster autogebruik überhaupt zijn. Er is sterke twijfel of de implementatie van BNG daadwerkelijk impact op CO₂-reductie zal hebben.
- Hoewel een enkeling het prima vindt om dingen te laten ten gunste van het milieu, kijkt het merendeel naar het eigen belang maar kijkt men ook naar elkaar: mensen willen niet investeren/inleveren als een ander dat ook niet doet.
- Daarnaast lijkt er onder sommige mensen een groeiende vermoeidheid te zijn ten aanzien van CO₂-reductie. Zij vallen terug op het argument: "ja maar kijk eens naar de grote vervuilers zoals de industrie en landen als China." Het idee heerst dat het milieuprobleem niet kan worden opgelost door individuele acties van burgers maar dat de grotere bedrijven en vervuilende landen moeten worden aangepakt om daadwerkelijk iets te kunnen veranderen.

“ Ik begrijp het wel, er zijn echt problemen met het klimaat. Maar het moet wel goed geregeld worden en ik weet niet of dit genoeg effect gaat hebben.

“ Ik denk dat de grote bedrijven eens moeten worden aangepakt, daar moet je beginnen met de CO₂-uitstoot.

“ Het is net als bij sigaretten: mensen met een verslaving gaan niet stoppen. Er zijn ook veel mensen die denken "ik leef nu, en het zal me worst wezen voor de volgende generaties".

“ Ik denk niet dat het een milieudoel dient. Zoveel onderzoeken hebben allang het vervoersgebruik van burgers en de vervuiling die dat teweeg brengt onderuitgehaald. En ook dat elektrische auto's helemaal niet zo zuinig zijn.

De angst voor het verlies van privacy

- BNG roept angst voor het verlies van privacy op. Vanwege het feit dat wordt bijgehouden hoeveel je rijdt, denkt men vaak dat dat betekent dat “ze ook weten waar je bent”. Men vindt het geen prettig idee dat de overheid nog meer van de burger weet, zeker wanneer men al wantrouwen ten aanzien van de overheid ervaart. Al is er ook de gedachte: “Ze weten toch al alles van me dus dit kan er ook wel bij.”
- De fraudegevoeligheid van het systeem komt ook ter sprake. Hierin speelt vooral het dilemma ‘gemak versus vertrouwen in de overheid’ een rol:
 - Sommige mensen vinden het prima om met een kastje of een app bij te houden hoeveel ze rijden, vooral omdat hen dat de makkelijkste manier lijkt.
 - Mensen die wat wantrouwender tegenover de overheid, maar ook de medeburger staan, zien hier weinig heil in omdat de overheid “dan alles bijhoudt”. Zij zijn bang dat ze gecontroleerd worden en geen vrijheid meer hebben.
 - Daarnaast denkt men dat het (voor sommigen) makkelijk frauderen is met de registratie.
- Overall is er een duidelijke behoefte aan helder inzicht in wat ze gereden hebben en de informatie die ze delen met de overheid. Men wil niet voor verrassingen komen te staan en men wil daarom controle houden over de gereden kilometers en de daaraan verbonden kosten. Zeker in het licht van stijgende kosten waar ze geen controle over hebben (inflatie, energiekosten).
- BNG in het buitenland vindt men vreemd en het roept wreveld op. Het voelt vanwege buitenlandse tolwegen als dubbel betalen en alsof de overheid er onnodig aan verdient. Het voedt bovendien de gedachte dat de overheid weet waar mensen rijden (minder privacy) en de burger (onnodig) extra laat betalen. Dit terwijl het betalen van de in het buitenland gereden kilometers juist is ingegeven door de gedachte dat zo de locatie niet bij de overheid bekend hoeft te zijn.

“ Wel super veel controle allemaal he? Ze weten alles! Hoeveel kilometers je rijdt en waar je rijdt. Ik houd niet van die controle systemen...

“ Ik denk dat er handeltjes komen in het terugdraaien van de teller.

“ Ik moet er niet aan denken dat ik eind van het jaar ineens een enorme rekening krijg. Tussendoor even kijken hoe ver je zit, dat zou wel prettig zijn.

“ Als je naar het buitenland moet dan kunnen ze dubbel gaan vangen omdat je daar ook tol betaalt. Dat vind ik waardeloos.

A close-up photograph of a car seatbelt buckle. The buckle is made of a light-colored plastic or metal material and is attached to a dark grey fabric seatbelt. The background is a light-colored, textured surface, possibly the car's interior. The image is partially obscured by a dark grey horizontal band containing white text and a red triangular graphic in the bottom right corner.

Resultaten kwantitatief onderzoek





Eerste indruk



De helft van de Nederlanders staat in eerste instantie positief tegenover betalen naar gebruik

- De eerste reactie op BNG lijkt veelal positief te zijn. Na een korte toelichting, staat de helft (50%) van de Nederlanders positief tegenover BNG.
- Een relatief groot deel (28%) is neutraal over de plannen. Een kleinere groep (16%) staat er in eerste instantie negatief tegenover.

Toelichting die respondenten in de vragenlijst hebben gezien

De overheid heeft plannen om vanaf 2030 de wegenbelasting voor auto's op een andere manier vorm te geven. In de afbeelding hieronder* zie je een korte samenvatting van deze nieuwe plannen (betalen naar gebruik).

In hoeverre sta je positief of negatief tegenover het betalen naar gebruik? (Basis – allen, n=1.032)



- Zeer negatief
- Negatief
- Niet negatief, niet positief
- Positief
- Zeer positief
- Weet ik niet

*Zie de bijlage voor het toonmateriaal

Nederlanders zijn met name positief omdat hiermee de vervuiler betaalt en betalen naar gebruik eerlijk is

- Nederlanders wiens eerste indruk van BNG positief is, werden gevraagd om hun antwoord toe te lichten. Spontaan worden antwoorden met betrekking tot een eerlijke verdeling van de lasten het vaakst genoemd. Een derde (33%) noemt dat door middel van BNG de vervuiler moet betalen en een kwart (26%) zegt dat het een eerlijk systeem is.
- 14% noemt ook het geldaspect, namelijk dat het goedkoper voor hen is, onder andere omdat zij niet veel rijden.
- Milieuredenen (6%) en bewustwording (5%) worden spontaan minder vaak genoemd.

Kun je je antwoord toelichten? Gecodeerde open antwoorden.
(Basis – staat positief tegenover BNG, n=514)



“*Wie veel rijdt moet veel belasting betalen. Het is eerlijker vind ik om wegenbelasting te betalen naar gebruik.*”

“*Legt de kosten waar ze gemaakt worden en straft het niet af om een auto te hebben en hem weinig te gebruiken (vaste kosten voor een auto zijn dan erg hoog).*”

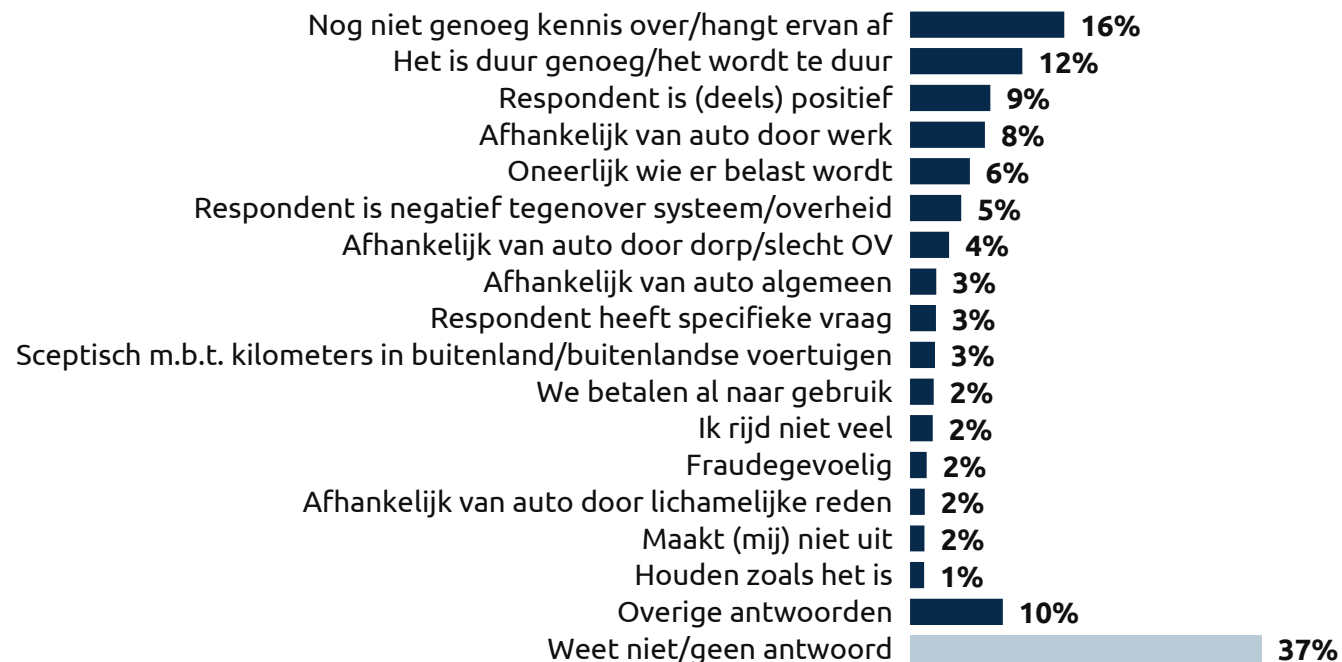
“*Rijden in een auto is vervuilend voor het milieu en belastend voor de wegen/verkeer. Ik vind het intuïtief logisch en eerlijk dat iemand die meer vervuult en belast, ook meer betaalt daarvoor.*”

“*In mijn geval is het positief. Ik rijd weinig kilometers.*”

Nederlanders zijn met name negatief of neutraal omdat zij er nog onvoldoende vanaf weten of verwachten dat het duur wordt

- Ook Nederlanders wiens eerste indruk van BNG negatief of neutraal is, werden gevraagd om hun antwoord toe te lichten. Spontaan noemt men het vaakst (16%) dat zij er nog te weinig vanaf weten. Ook het geldaspect speelt hier een rol: 12% zegt dat de wegenbelasting hierdoor duurder wordt of dat het al duur genoeg is.
- Ook zijn er veel antwoorden gerelateerd aan afhankelijkheid. Zo noemt men dat mensen afhankelijk kunnen zijn van hun auto door werk (8%), doordat zij in een dorp wonen en/of er slecht openbaar vervoer is (4%), vanwege lichamelijke redenen zoals ziekte (2%) of iets over afhankelijkheid van de auto in het algemeen (3%).

Kun je je antwoord toelichten? Gecodeerde open antwoorden. (Basis – staat negatief of neutraal tegenover BNG, n=458)



“ *Eerst zien hoe het precies vormgegeven wordt. Het lijkt wel eerlijker, maar het is nog niet helemaal duidelijk hoe het uitpakt.* ”

“ *Klinkt leuk, maar toch zullen we waarschijnlijk duurder uit zijn dan nu.* ”

“ *Als je moet rijden voor je werk, is dat vrij onvoordelig. En het openbaar vervoer wordt met de dag slechter.* ”

“ *Mensen met een handicap of ouderen die afhankelijk zijn van de auto worden hiervan de dupe, als er een uitzondering komt voor mensen met een beperking dan sta ik een stuk positiever tegenover het idee voor dit nieuwe beleid.* ”



Differentiatie tarieven per kilometer



Nederlanders staan negatiever tegenover het plan om iedere autobezitter hetzelfde per kilometer te laten betalen

- Na deze algemene indruk, kregen respondenten een extra toelichting over het plan om elke autobezitter hetzelfde per gereden kilometer te laten betalen. 39% van de Nederlanders staat positief tegenover deze plannen.
- 32% staat hier negatief tegenover. Dit is een verdubbeling van het percentage dat in eerste instantie negatief tegenover BNG zegt te staan (16%).

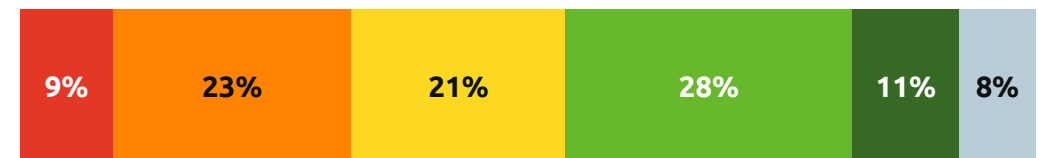
Toelichting die respondenten in de vragenlijst hebben gezien

In de wegenbelasting die we nu hebben, wordt gekeken naar het soort auto dat je hebt. Zo betaal je met een kleine auto minder dan met een grote auto. En voor een volledig elektrische auto betaal je geen wegenbelasting, maar voor een benzine- of dieselauto wel.

Een mogelijke invulling van betalen naar gebruik is dat iedere autobezitter hetzelfde betaalt per gereden kilometer. Er wordt dan helemaal niet gekeken naar welk soort auto iemand rijdt.

In hoeverre sta je er positief of negatief tegenover dat iedere autobezitter hetzelfde betaalt per gereden kilometer?

(Basis – allen, n=1.032)



- Zeer negatief
- Negatief
- Niet negatief, niet positief
- Positief
- Zeer positief
- Weet ik niet

Nederlanders voorstander van differentiatie, met name op basis van CO₂-uitstoot en gewicht van de auto

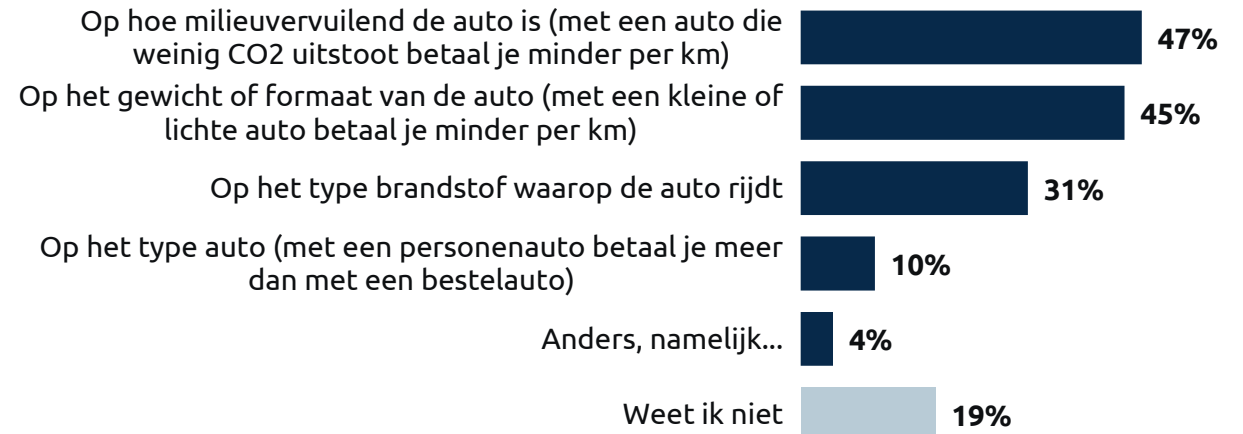
- Nederlanders lijken positief te staan tegenover differentiatie in het bedrag dat autobezitters per kilometer moeten betalen. Hierbij spelen met name milieuoverwegingen een rol.
- Bijna de helft vindt dat er hierbij gelet moet worden op hoe milieuvriendelijk de auto is (47%) of op het gewicht of formaat van de auto (45%). Circa een derde (31%) vindt het type brandstof waarop de auto rijdt van belang.

Toelichting die respondenten in de vragenlijst hebben gezien

Een andere mogelijke invulling van betalen naar gebruik is dat autobezitters wél verschillende prijzen betalen per gereden kilometer, afhankelijk van het soort auto dat ze hebben.

Op welke kenmerken van een auto zou volgens jou gelet moeten worden bij het bepalen van de prijzen? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

(Basis – allen, n=1.032)

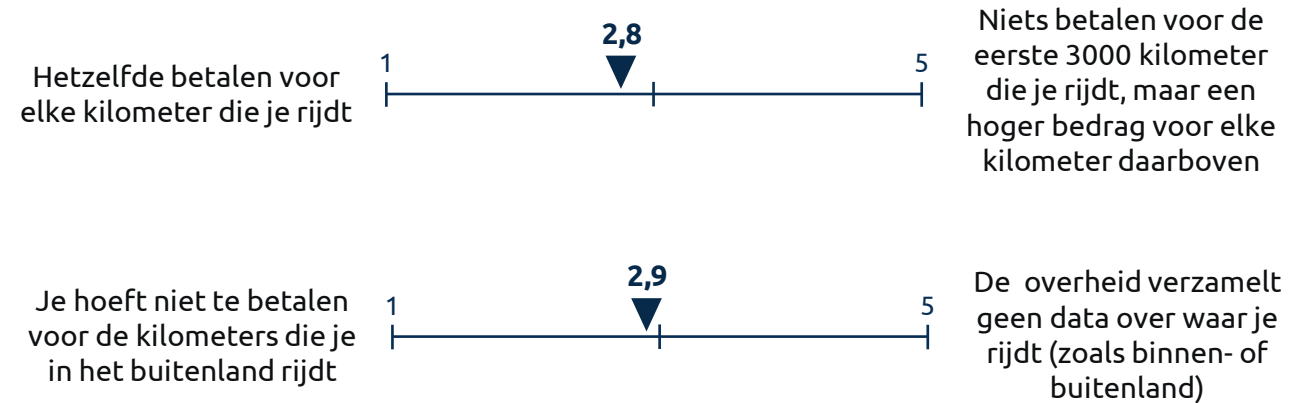


Autobezitters hebben geen uitgesproken voorkeur voor een kilometerplafond of kilometers in het buitenland

- Autobezitters hebben geen uitgesproken mening over het toepassen van een kilometerplafond in betalen naar gebruik. Zij spreken iets vaker de voorkeur uit voor hetzelfde betalen per kilometer (39%) dan voor niets betalen voor de eerste 3000 kilometer, maar een hoger bedrag voor elke kilometer daarboven (29%). Circa een derde is neutraal of heeft geen mening (31%).
- Autobezitters hebben ook geen sterke voorkeur voor een vrijstelling van kilometers in het buitenland of voor privacy. Zij spreken vrijwel even vaak de voorkeur uit voor niets betalen voor de kilometers die je in het buitenland rijdt (37%) als voor een overheid die geen data verzamelt over waar je rijdt (34%). Bijna een derde is neutraal of heeft geen mening (29%).
- Er zijn wel verschillen in voorkeur tussen verschillende subgroepen Nederlanders. Deze worden beschreven in het laatste hoofdstuk ("Subgroepen").

Wat zou jouw voorkeur hebben in betalen naar gebruik?

(Basis – autobezitters, n=675)





Geïnfomeerde houding



Nederlanders vinden betalen naar gebruik eerlijk en logisch

- Nederlanders vinden BNG over het algemeen eerlijk en logisch. Twee derde zegt het een eerlijke (66%) en logische (66%) vorm van wegenbelasting te vinden.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen? Betalen naar gebruik...
(Basis – allen, n=1.032)

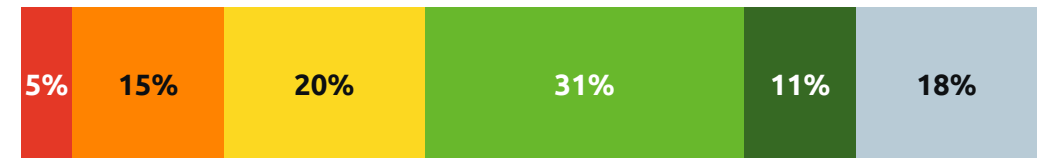


- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

Autobezitters verwachten vaker minder dan meer te zullen moeten gaan betalen

- Autobezitters verwachten dat BNG gunstig zal zijn voor de hoogte van hun wegenbelasting. 42% denkt dat zij minder of veel minder zullen gaan betalen. Nog eens 20% verwacht evenveel te zullen gaan betalen.
- 20% verwacht wel (veel) duurder uit te zullen zijn met betalen naar gebruik.

Verwacht je dat jij in jouw situatie door betalen naar gebruik meer of minder wegenbelasting zal moeten betalen?
(Basis – autobezitters, n=675)



■ Veel meer ■ Meer ■ Evenveel ■ Minder ■ Veel minder ■ Weet ik niet

Lagere kosten voor mensen die weinig rijden, meer bewustzijn en eerlijkheid belangrijkste voordelen van BNG

- Een aantal mogelijke voordelen van BNG worden duidelijk vaker gekozen dan andere. Circa de helft van de Nederlanders noemt dat dit ervoor zorgt dat autorijden goedkoper wordt voor mensen die weinig rijden (54%), er meer bewustzijn is (50%) en dat BNG eerlijker is (47%).
- Andere redenen worden door circa een kwart van de Nederlanders genoemd. Hieronder vallen ook milieuvoordelen, zoals minder uitstoot van CO₂ (25%) en van stikstof (21%). Nederlanders verwachten dat BNG in mindere mate effect zal hebben op het klimaat.

Wat zijn volgens jou voordelen van betalen naar gebruik? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

(Basis – allen, n=1.032)

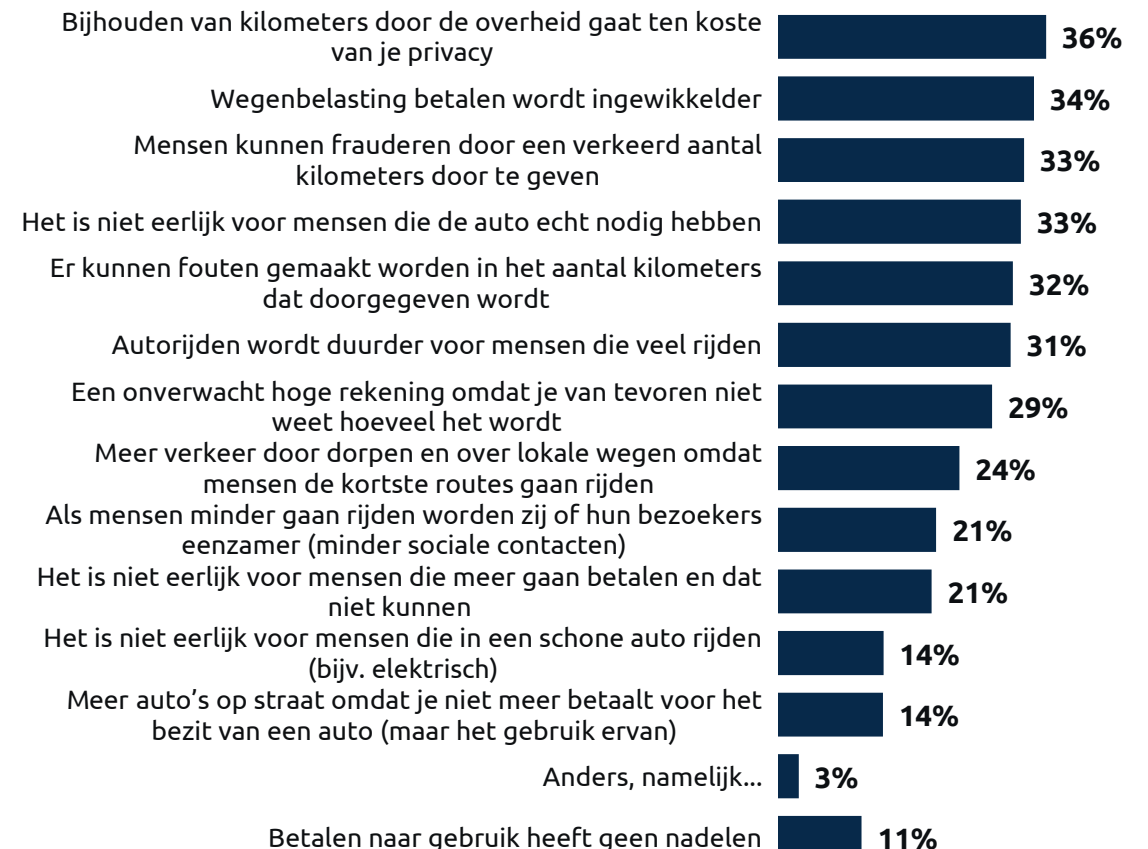


Gebrek aan privacy, ingewikkelder systeem, mogelijkheid tot fraude en onrechtvaardigheid belangrijkste nadelen van BNG

- Wat betreft de nadelen van BNG, zijn er minder grote verschillen. Vrijwel alle voorgelegde nadelen worden door een kwart tot een derde van de Nederlanders gekozen.
- De vaakst genoemde nadelen zijn dat BNG ten koste gaat van je privacy (36%), wegenbelasting ingewikkelder maakt (34%) en fraude mogelijk maakt (33%). Net als bij de spontaan genoemde nadelen, komt ook afhankelijkheid van de auto terug (33%).

Wat zijn volgens jou nadelen van betalen naar gebruik? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

(Basis – allen, n=1.032)



Men is vooral afhankelijk van auto voor recreatief gebruik

- Autobezitters en private lease-rijders lijken voornamelijk afhankelijk te zijn van hun auto voor recreatieve doeleinden. Zo zegt twee derde (66%) dat het onmogelijk is om hun familie en vrienden te bezoeken zonder auto. Dit suggereert dat BNG mogelijk ten koste gaat van sociale contacten.
- Bezoek aan familie en vrienden wordt gevolgd door boodschappen doen (45%) en uitjes of evenementen (42%). Circa een derde (36%) zegt afhankelijk te zijn van de auto om naar werk te komen.
- 13% zegt alle voorgelegde activiteiten te kunnen doen zonder auto. Daarmee is 87% van de autobezitters en private lease-rijders in min of meerdere mate afhankelijk van hun auto.

Welke activiteiten zijn voor jou onmogelijk om te doen zonder je auto? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)



Betalen naar gebruik leidt tot meer bewustzijn, maar in mindere mate tot gedragsverandering

- Autobezitters en private lease-rijders verwachten dat BNG hun bewustzijn zal vergroten, maar in mindere mate dat zij hierdoor hun gedrag zullen veranderen. Zo zegt ruim de helft (55%) dat BNG hen meer bewust zal maken van hun autogebruik, terwijl maar een ruime kwart (28%) zegt dat zij hierdoor vaker een alternatief voor hun auto zouden gebruiken.
- Mogelijk is dit te verklaren door hun afhankelijkheid van de auto. 42% zegt namelijk dat zij de auto niet vaker kunnen laten staan.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen? Betalen naar gebruik...

(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

Betalen naar gebruik maakt mij meer bewust van mijn autogebruik



Door betalen naar gebruik zal ik vaker een alternatief voor mijn auto gebruiken (bijv. OV of fiets)



Ik kan de auto niet vaker laten staan



- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

Wanneer zij over betalen naar gebruik hebben kunnen nadenken, zijn Nederlanders negatiever dan in hun eerste reactie

- Aan het eind van de vragenlijst werden respondenten nogmaals gevraagd naar hun houding ten aanzien van BNG. Nadat zij over BNG hebben kunnen nadenken, reageren zij minder vaak positief (47%) dan in hun eerste reactie (50%). Daarnaast zijn zij vaker negatief (20%) dan in hun eerste reactie (16%).
- Een statistische toets laat zien dat er een significant verschil is in de gemiddelde beoordeling tussen het begin en het einde van de vragenlijst. Hieruit blijkt dat Nederlanders minder positief zijn over BNG wanneer zij hier meer informatie over hebben gekregen om over na te kunnen denken.

Je hebt door de eerdere vragen wat kunnen nadenken over betalen naar gebruik. In hoeverre sta je hier nu positief of negatief tegenover?
(Basis – allen, n=1.032)



■ Zeer negatief
■ Negatief
■ Niet negatief, niet positief
■ Positief
■ Zeer positief
■ Weet ik niet



Registratiesystemen

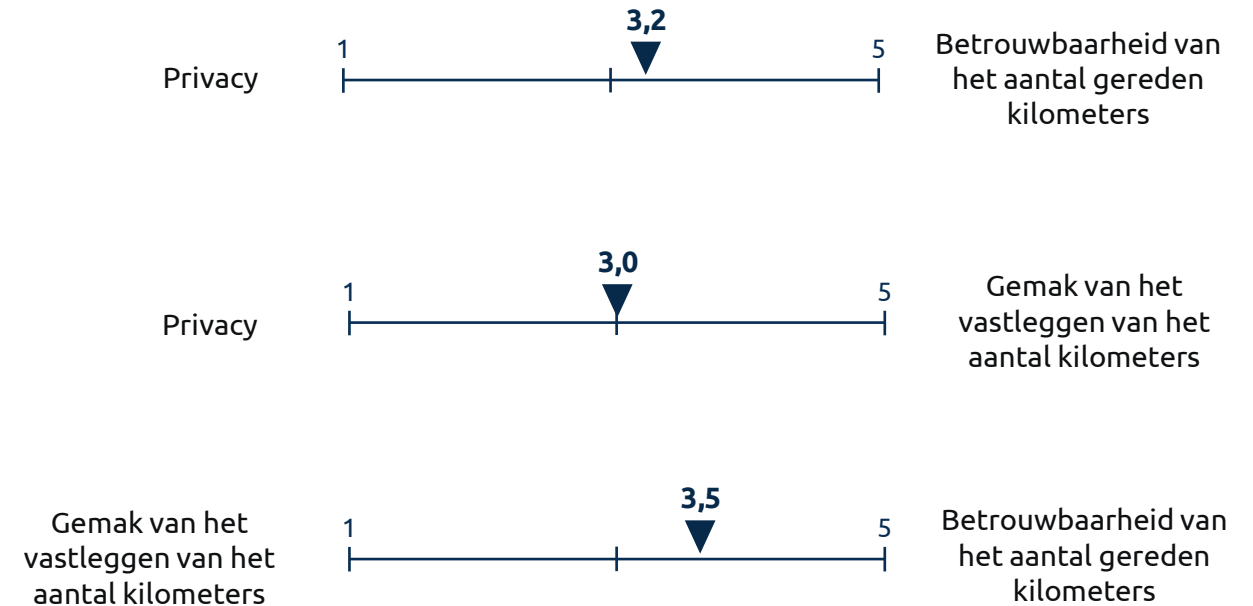


Nederlanders lijken een lichte voorkeur te hebben voor betrouwbaarheid boven privacy en gemak

- Wanneer men enkele tegenstellingen voorgelegd krijgt over belangen bij de invoering van een registratiesysteem, lijkt er een lichte voorkeur te zijn voor de betrouwbaarheid van het aantal gereden kilometers.
- Nederlanders kiezen iets vaker betrouwbaarheid (41%) dan privacy (27%). Daarnaast is er een duidelijke voorkeur voor betrouwbaarheid (46%) boven gemak (17%).
- Nederlanders kiezen bij de invoering van een registratiesysteem even vaak voor privacy (33%) als voor gemak (33%).
- Daarnaast zijn er verschillen in voorkeur tussen verschillende subgroepen Nederlanders. Deze worden beschreven in het laatste hoofdstuk ("Subgroepen").

Als betalen naar gebruik ingevoerd wordt, wat vind jij dan belangrijker?

(Basis – allen, n=1.032)



Toelichting registratiesystemen

Autobezitters en private lease-rijders kregen drie mogelijkheden tot het registreren van het aantal kilometers voorgelegd. Zij werden gevraagd hier enkele vragen over te beantwoorden om de praktische uitvoerbaarheid van elk registratiesysteem te toetsen.

Als toelichting kregen de respondenten de volgende teksten voorgelegd:

Toelichting manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km doorgeven

Er zijn verschillende manieren om het aantal gereden kilometers te registreren (zonder informatie over waar en wanneer gereden is). Manier 1 is om de kilometerstanden verplicht één keer per jaar te laten registreren bij de garage, bijvoorbeeld tijdens de APK, bandenwissel of onderhoud. Het totaal aantal gereden kilometers per jaar moet je daarnaast één keer per jaar zelf doorgeven aan de belastingdienst om de definitieve belasting over dat jaar te kunnen bepalen en afrekenen.

Toelichting manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km doorgeven

Een manier die lijkt op de vorige (manier 2) is om de kilometerstanden één keer per jaar verplicht te laten registreren in de garage, maar dat jij zelf elk kwartaal (4x per jaar) het aantal gereden kilometers doorgeeft aan de belastingdienst om aan het einde van dat jaar de definitieve belasting te kunnen bepalen en afrekenen. Dit betekent dat jij, naast de registratie in de garage, zelf tussendoor ook het aantal kilometers moet aflezen in de auto.

Toelichting manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km doorgeeft

Manier 3 is om kilometers geregistreerd te laten worden door een systeem in de auto te laten inbouwen dat de kilometerstanden registreert en automatisch verzendt. Het totaal aantal gereden kilometers per jaar moet je daarnaast één keer per jaar zelf doorgeven aan de belastingdienst om de definitieve belasting over dat jaar te kunnen bepalen en afrekenen.

Via garage laten registreren en één keer per jaar zelf doorgeven en automatische registratie als meest gemakkelijk gezien

- Autobezitters en private lease-rijders zijn met name positief of neutraal over het gemak van de drie voorgelegde registratiesystemen.
- Zij verwachten dat manier 1 en manier 3 het meest gemakkelijk zullen zijn. Circa de helft denkt dat registratie via de garage en zelf één keer per jaar het aantal gereden kilometers doorgeven (48%) en een ingebouwd systeem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft (48%) makkelijk is om te gebruiken.
- Voor de manier waarbij men zelf vier keer per jaar het aantal gereden kilometers moet doorgeven ligt dit percentage lager (38%).

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Dit registratiesysteem is makkelijk om te gebruiken.
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

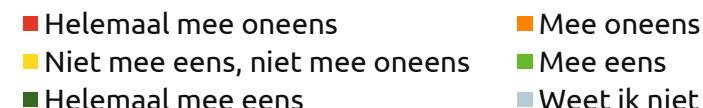
Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



Via garage laten registreren als meest betaalbaar gezien

- Autobezitters en private lease-rijders zijn ook over het algemeen positief of neutraal over de betaalbaarheid van de drie voorgelegde registratiesystemen. Wel is opvallend dat circa een kwart (22%-27%) niet weet of deze systemen betaalbaar zijn.
- Van manier 1 en manier 2 wordt verwacht dat deze het meest betaalbaar zullen zijn. Bijna twee op de vijf denkt dat registratie via de garage voor hen betaalbaar is. Dit geldt voor zowel het systeem waarbij men zelf één keer per jaar (38%) of zelf vier keer per jaar (37%) het aantal gereden kilometers doorgeeft.
- Circa een kwart (26%) denkt dat een ingebouwd registratiesysteem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft betaalbaar is.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Dit registratiesysteem is voor mij betaalbaar.
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

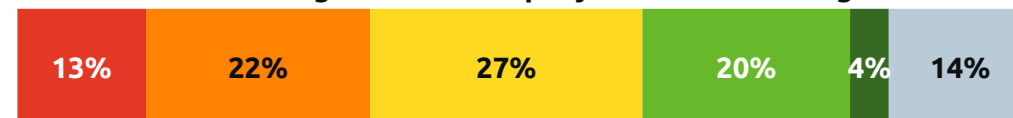
Automatische registratie als minst foutgevoelig gezien

- Over de foutgevoeligheid van de registratiesystemen zijn autobezitters en private lease-rijders wat meer verdeeld.
- Zij verwachten dat manier 3 het minst foutgevoelig is. Bijna twee op de vijf (38%) verwacht dat met een ingebouwd registratiesysteem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft weinig fouten gemaakt zullen worden.
- Met de systemen waarbij het aantal gereden kilometers via de garage geregistreerd worden, verwacht een kleiner percentage (24% of 21%) dat er weinig fouten gemaakt zullen worden.

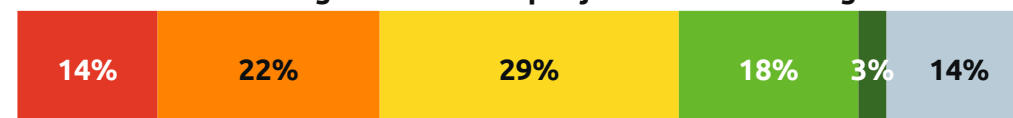
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen? Met dit registratiesysteem zullen weinig fouten gemaakt worden in het aantal gereden kilometers.

(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

Automatische registratie als minst fraudegevoelig gezien

- Autobezitters en private lease-rijders zijn met name negatief of neutraal over de fraudegevoeligheid van de drie voorgelegde registratiesystemen.
- Hoewel men vaker negatief dan positief is, zou het automatische systeem volgens hen het minst fraudegevoelig zijn. Drie op de tien (29%) verwacht dat met een ingebouwd registratiesysteem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft weinig gefraudeerd zou kunnen worden.
- Met de systemen waarbij het aantal gereden kilometers via de garage geregistreerd worden, verwacht een kleiner percentage (16% of 15%) dat er weinig mee gefraudeerd zou kunnen worden.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Met dit registratiesysteem zal weinig gefraudeerd kunnen worden
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



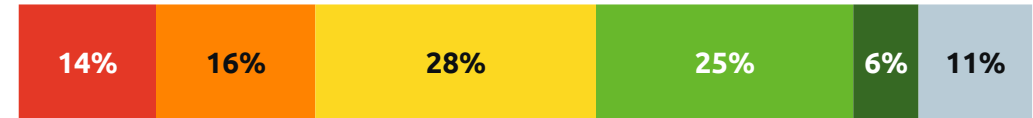
- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

Minste vertrouwen in bescherming privacy bij automatische registratie

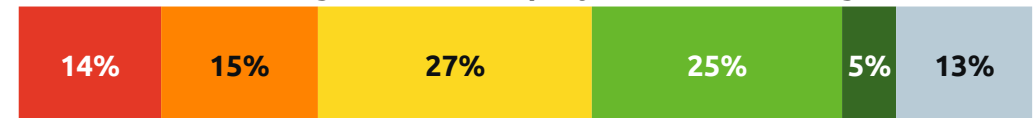
- Autobezitters en private lease-rijders zijn verdeeld over de mate waarin zij er vertrouwen in hebben dat hun privacy beschermd is met de verschillende registratiesystemen.
- Zij hebben het meeste vertrouwen in manier 1 en 2. Bijna een derde heeft er vertrouwen in dat met registratie via de garage hun privacy beschermd is. Dit geldt voor zowel het systeem waarbij men zelf één keer per jaar (31%) of zelf vier keer per jaar (30%) het aantal gereden kilometers doorgeeft.
- Zij hebben het minste vertrouwen in een registratiesysteem die ingebouwd is en automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft (19%).

**In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Ik heb er vertrouwen in dat met dit systeem mijn privacy beschermd is.**
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

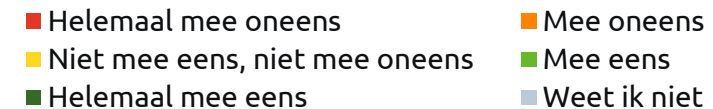
Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



Via garage laten registreren en vier keer per jaar zelf doorgeven zou het meeste inzicht geven in aantal gereden kilometers

- Autobezitters en private lease-rijders zijn met name positief of neutraal over de mate waarin de registratiesystemen hen inzicht geven in hoeveel zij rijden.
- Manier 2 zou volgens hen het meeste inzicht geven, gevolgd door manier 1. Ruim de helft (57%) denkt dat zij goed in de gaten hebben hoeveel zij rijden met een registratie via de garage en het zelf vier keer per jaar doorgeven van het aantal gereden kilometers. Iets minder dan de helft (48%) denkt dit over de vergelijkbare manier waarbij je zelf één keer per jaar het aantal gereden kilometers doorgeeft.
- Voor het ingebouwde systeem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft ligt dit percentage lager (41%).

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Met dit registratiesysteem heb ik goed in de gaten hoeveel ik rijd.
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

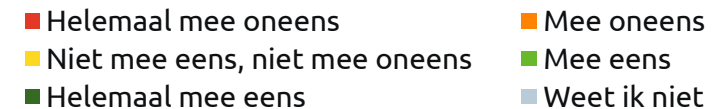
Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft



Automatische registratie past het minst bij een overheid die burgers vertrouwt

- Autobezitters en private lease-rijders zijn verdeeld over de mate waarin de drie registratiesystemen passen bij een overheid die burgers vertrouwt.
- Manier 1 zou volgens hen het meeste hierbij passen, gevolgd door manier 2. Minder dan de helft (44%) denkt dat een registratie via de garage en het zelf één keer per jaar doorgeven van het aantal gereden kilometers past bij een overheid die burgers vertrouwt. Circa een derde (37%) denkt dit over de vergelijkbare manier waarbij je zelf vier keer per jaar het aantal gereden kilometers doorgeeft.
- Voor het ingebouwde systeem dat automatisch het aantal gereden kilometers doorgeeft ligt dit percentage een stuk lager (21%).

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
Dit registratiesysteem past bij een overheid die burgers vertrouwt.
(Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)

Manier 1: Garage en één keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 2: Garage en vier keer per jaar zelf km's doorgeven



Manier 3: Ingebouwd systeem dat automatisch km's doorgeeft

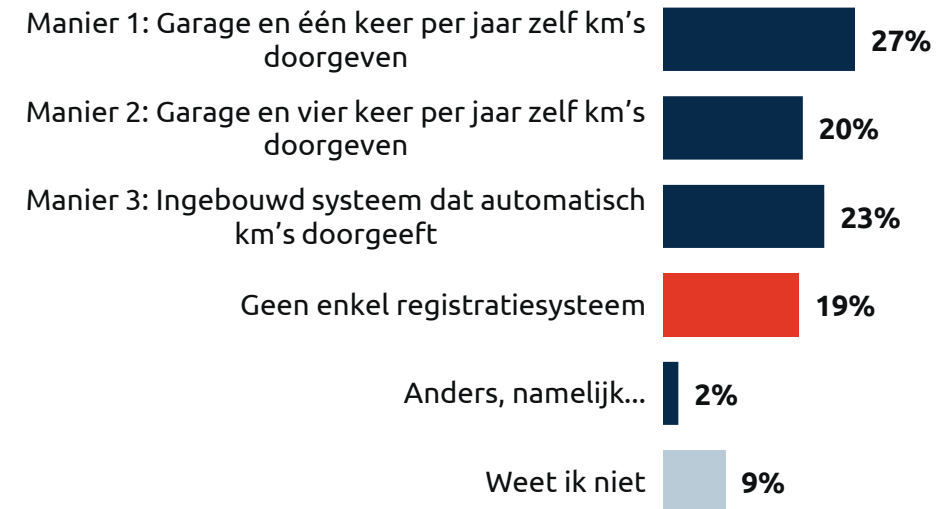


- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Niet mee eens, niet mee oneens
- Mee eens
- Helemaal mee eens
- Weet ik niet

Autobezitters en private lease-rijders zijn verdeeld in hun voorkeur voor een type registratiesysteem

- 70% van de autobezitters en private lease-rijders spreekt een voorkeur uit voor één van de voorgelegde registratiesystemen. Hun voorkeur is vrij gelijkmatig verdeeld over de drie registratiesystemen.
- Er is een lichte voorkeur voor een systeem met een registratie via de garage en waarbij zij zelf één keer per jaar het aantal gereden kilometers moeten doorgeven (27%).
- Eén op de vijf (19%) zegt voorkeur te hebben voor geen enkel registratiesysteem.

Welk registratiesysteem heeft jouw voorkeur? (Basis – autobezitters en private lease-rijders, n=716)





Subgroepen



Leeftijd

Jongeren (18 tot 24-jarigen) zijn minder vaak positief over BNG (47% vs. 50%). Mogelijk spelen bij deze leeftijdsgroep milieuoverwegingen een rol: zij zijn namelijk veel vaker voorstander van prijsdifferentiatie op basis van hoe milieuvriendelijk de auto is (62% vs. 47%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (48% vs. 31%). Zij noemen dan ook vaker het nadeel dat BNG niet eerlijk is voor mensen die in een schone auto rijden (28% vs. 14%).

Ouderen (65 tot 80-jarigen) staan daarentegen vaker positief tegenover BNG (56% vs. 50%). Zij zijn ook vaker positief over het plan dat iedereen hetzelfde betaalt per gereden kilometer (47% vs. 39%) en vinden minder vaak dat er gedifferentieerd moet worden. Mogelijk spelen prijsoverwegingen een rol: ouderen geven vaker aan te verwachten (veel) minder te gaan betalen (57% vs. 42%) en noemen vaker het voordeel dat door BNG autorijden goedkoper wordt voor mensen die weinig rijden (65% vs. 54%).

Jongvolwassenen (25 tot 34-jarigen) zeggen vaker dat BNG hen meer bewust maakt van hun autogebruik (64% vs. 55%) en dat zij hierdoor vaker een alternatief voor hun auto zullen gebruiken (42% vs. 28%).

Volgens verwachting hebben jongeren minder vaak een auto dan de andere leeftijdsgroepen (41% vs. 65%). Wat wel opvallend is, is dat er geen verschil is in leeftijd in de mate waarin zij afhankelijk zijn van hun auto. Elke leeftijdsgroep zegt even vaak de auto wel of niet vaker te kunnen laten staan.

Stedelijkheid

Stedelijkheid (de mate waarin iemand in een stedelijk of landelijk gebied woont) heeft in lichte mate invloed op de houding ten aanzien van BNG. Alleen **Nederlanders die helemaal niet stedelijk wonen** zijn minder vaak positief (39% vs. 50%) en vinden BNG minder vaak een eerlijke vorm van wegenbelasting (60% vs. 66%). Zij hebben dan ook vaker een auto in hun bezit (81% vs. 65%) en zeggen in sterkere mate de auto niet vaker te kunnen laten staan (20% vs. 13% helemaal mee eens). Daarnaast noemt deze groep vaker het nadeel dat er door BNG meer verkeer door dorpen en over lokale wegen zal zijn omdat mensen de kortste routes gaan rijden (33% vs. 24%).

Opleidingsniveau en inkomen

Opleidingsniveau

Er is geen verschil in autobezit of afhankelijkheid van de auto tussen de opleidingsgroepen: laag-, midden- en hoogopgeleiden hebben even vaak een auto en zeggen even vaak de auto niet vaker te kunnen laten staan.

Wel is er een verschil in houding ten aanzien van BNG. **Hoogopgeleiden** zijn er vaker positief over (56% vs. 50%) en zien het vaker als een eerlijke (72% vs. 66%) en logische vorm van wegenbelasting (72% vs. 66%). Toch zijn hoogopgeleiden er minder vaak voorstander van dat iedere autobezitter hetzelfde betaalt per gereden kilometer (36% vs. 39%). Zij vinden vaker dat er bij het bepalen van de prijzen gelet moet worden op hoe milieuvriendelijk de auto is (64% vs. 47%), het gewicht van de auto (54% vs. 45%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (51% vs. 31%).

Laagopgeleiden vinden BNG juist minder vaak eerlijk (58% vs. 66%) of logisch (54% vs. 66%). Zij geven juist vaker aan niet te weten of ze er positief of negatief tegenover staan (14% vs. 6%), of het eerlijk is (15% vs. 7%) en of het logisch is (16% vs. 7%). Mogelijk dat de negatievere houding te maken heeft met een groter wantrouwen ten aanzien van de Nederlandse overheid (52% vs. 45% geen tot weinig vertrouwen).

Opvallend is dat de verschillen in opleidingsniveau niet te maken hebben met de kosten: laagopgeleiden verwachten met BNG vaker veel minder te zullen betalen (17% vs. 11%) en hoogopgeleiden juist vaker meer (21% vs. 15%).

Inkomen

Nederlanders met een benedenmodaal inkomen zijn minder vaak in het bezit van een auto (58% vs. 65%) en Nederlanders met een modaal inkomen vaker (80% vs. 65%). Diegenen met een bovenmodaal inkomen hebben even vaak als gemiddeld een auto.

Nederlanders met een bovenmodaal inkomen zijn vaker positief over BNG (61% vs. 50%) en vinden vaker dat het een eerlijke (77% vs. 66%) en logische vorm van wegenbelasting (79% vs. 66%). Nederlanders met een bovenmodaal inkomen zijn over elke vorm van BNG positiever: zo zijn zij er vaker voorstander van dat iedere autobezitter hetzelfde betaalt per gereden kilometer (47% vs. 39%), maar ook voor prijsdifferentiatie op basis van hoe milieuvriendelijk de auto is (55% vs. 47%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (38% vs. 31%). Zij zeggen ook vaker dat BNG hen meer bewust maakt van hun autogebruik (65% vs. 55%). Deze inkomensgroep is dan ook minder afhankelijk van de auto: zij zeggen in minder sterke mate de auto niet vaker te kunnen laten staan (41% vs. 30% (helemaal) mee oneens).

Grootte auto, type brandstof en aantal kilometers per jaar

Grootte auto

De grootte van de auto lijkt geen invloed te hebben op de houding van autobezitters ten aanzien van BNG. Wel zijn **autobezitters met een kleine auto** minder vaak positief over het plan om iedere autobezitter hetzelfde per gereden kilometer te laten betalen (32% vs. 41%) en willen zij vaker prijsdifferentiatie op het gewicht of formaat van de auto (64% vs. 48%). **Autobezitters met een grote auto** zijn er juist vaker voorstander van om iedere autobezitter hetzelfde per gereden kilometer te laten betalen (51% vs. 41%) en minder vaak van differentiatie op basis van de grootte van de auto (37% vs. 48%). Ook verwachten zij minder vaak dat BNG hen bewust maakt van hun autogebruik (44% vs. 55%).

Type brandstof

Ook het type brandstof waarop de auto rijdt heeft geen invloed op de houding van autobezitters ten aanzien van BNG. Ook zijn zij even vaak positief of negatief over dat iedere autobezitter hetzelfde per gereden kilometer betaalt. Maar wanneer gevraagd naar de prijsdifferentiatie, vinden **autobezitters met een elektrische of hybride auto** wel vaker dat er gelet moet worden op hoe milieuvervuilend de auto is (63% vs. 44%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (58% vs. 29%).

Aantal kilometers per jaar

Het aantal kilometers dat een autobezitter rijdt, heeft wel invloed op de houding ten aanzien van BNG. **Autobezitters die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden** zijn minder vaak positief over BNG (39% vs. 49%). Toch zeggen zij wel even vaak dat het een eerlijke en logische vorm van wegenbelasting is. Het lijkt dan ook voornamelijk een gevolg van de hogere kosten te zijn: zij verwachten vaker meer of veel meer te zullen moeten betalen (58% vs. 20%). Ook zijn zij vaker voorstander van een systeem waarbij je hetzelfde betaalt voor elke kilometer die je rijdt dan van een systeem waarbij je de eerste 3000 kilometer niks betaalt en daarna een hogere prijs (64% vs. 39%). Een ander aspect dat mee kan spelen is gemak: autobezitters die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden zijn vaker voorstander van gemak boven privacy (55% vs. 34%).

Vijf tinten groener & vertrouwen in de Nederlandse overheid

Vijf tinten groener

Binnen Vijf tinten groener (zie bijlage voor toelichting op het model) is er één groep die afwijkt wat betreft autobezit: Verantwoordelijken hebben minder vaak een auto dan gemiddeld (59% vs. 65%). Andere groepen hebben nagenoeg even vaak een auto (bijv. Structuurzoekers, 69% vs. 65%).

Hoewel zij even vaak een auto hebben, zijn **Structuurzoekers** meer afhankelijk van hun auto. Zij zeggen vaker hun auto niet te kunnen laten staan (47% vs. 42%). Hiermee in lijn zou deze groep door BNG minder vaak een alternatief voor hun auto gebruiken (23% vs. 28%). Structuurzoekers zijn dan ook minder vaak positief over BNG (42% vs. 50%). Zij vinden het minder vaak een eerlijke (60% vs. 66%) en logische (60% vs. 66%) vorm van wegenbelasting. Structuurzoekers zeggen dan ook vaker voorkeur te hebben voor geen van de voorgelegde registratiesystemen (25% vs. 19%).

Verantwoordelijken staan juist een stuk vaker positief tegenover BNG (64% vs. 50%) en vinden het ook vaker eerlijk (77% vs. 66%) en logisch (75% vs. 66%). Wel zijn zij vaker voorstander van differentiatie in de prijs die men betaalt per gereden kilometer. Verantwoordelijken vinden vaker dat er hierbij gelet moet worden op hoe milieuvriendelijk de auto is (64% vs. 47%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (44% vs. 31%). Zij noemen dan ook vaker voordelen van BNG zoals meer bewustzijn (63% vs. 50%) en minder uitstoot van CO₂ (37% vs. 25%) en stikstof (32% vs. 21%).

Vertrouwen in Nederlandse overheid

Nederlanders met geen tot weinig vertrouwen in de Nederlandse overheid staan ook negatiever tegenover BNG (42% vs. 50%). Zij vinden BNG minder vaak een eerlijke (59% vs. 66%) en logische (58% vs. 66%) vorm van wegenbelasting en hebben ook vaker voorkeur voor geen van de voorgelegde registratiesystemen (33% vs. 19%). Hun wantrouwen uit zich in een grotere behoefte aan privacy. Bij de invoering van BNG kiezen zij vaker voor privacy boven betrouwbaarheid (36% vs. 26%) en voor privacy boven gemak (41% vs. 33%). Volgens hen is het grootste nadeel dan ook dat het bijhouden van kilometers door de overheid ten koste gaat van je privacy (46% vs. 36%).

Nederlanders met (heel) veel vertrouwen in de Nederlandse overheid staan daarentegen vaker positief tegenover BNG (75% vs. 50%) en vinden het ook vaker eerlijk (83% vs. 66%) en logisch (86% vs. 66%). Wel zijn zij vaker voorstander van prijsdifferentiatie op basis van hoe milieuvriendelijk de auto is (59% vs. 47%) en het type brandstof waarop de auto rijdt (41% vs. 31%).

Opvallend genoeg hebben Nederlanders met geen tot weinig vertrouwen in de Nederlandse overheid vaker een auto (69% vs. 65%), terwijl Nederlanders met (heel) veel vertrouwen minder vaak een auto hebben (56% vs. 65%). Ook kunnen Nederlanders met weinig tot geen vertrouwen vaker hun auto niet laten staan (47% vs. 42%). Dit kan mogelijk samenhangen met hun negatieve houding ten aanzien van BNG.

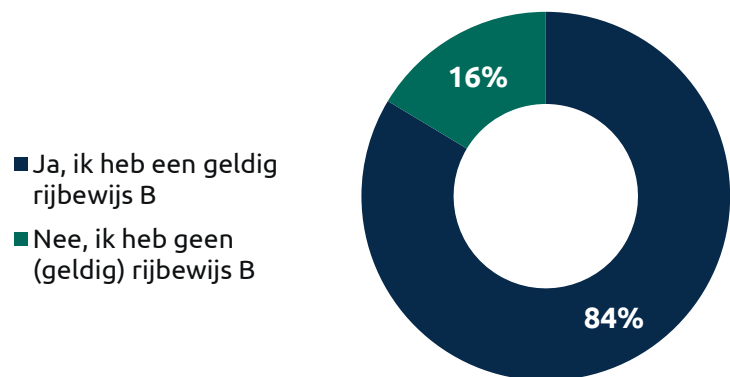


Bijlagen

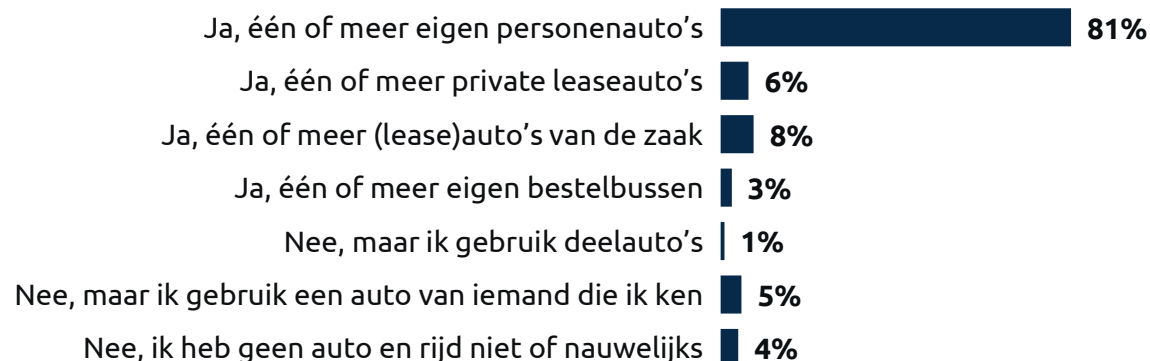


Bijlage | Resultaten achtergrondvragen rijbewijs en autobezit

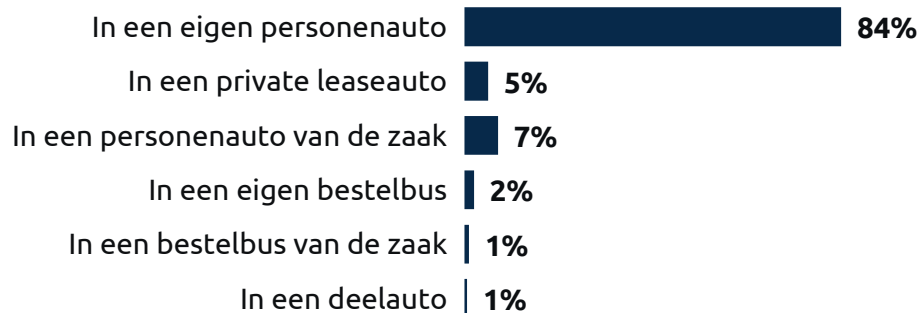
Heb je een geldig rijbewijs voor het mogen besturen van een (bestel)auto?
(Basis – allen, n=1.032)



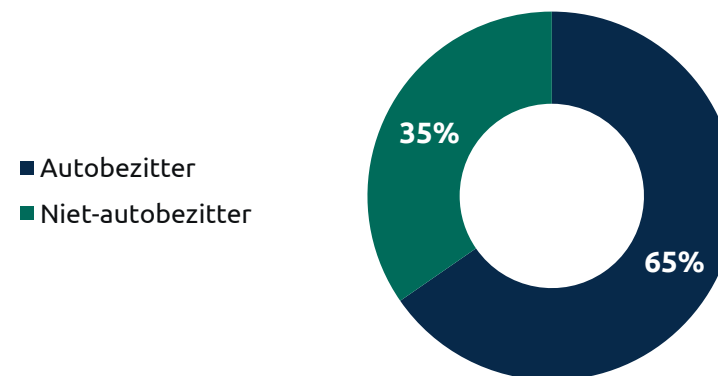
Beschik je over een auto? Meerdere antwoorden mogelijk.
(Basis – heeft een geldig rijbewijs B, n=863)



In welke auto rijd jij het meest?
(Basis – heeft een auto ter beschikking, n=787)



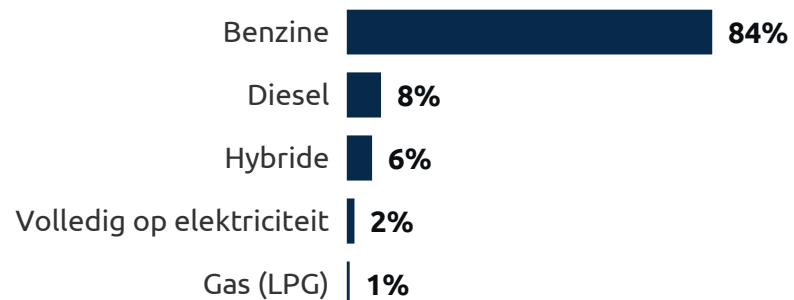
Autobezitter: Rijd het meest in een eigen personenauto of bestelbus.
(Basis – allen, n=1.032)



Bijlage | Resultaten kenmerken eigen auto

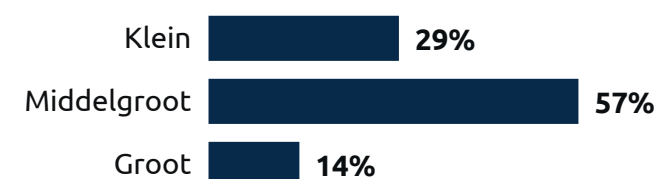
Waarop rijdt de auto waar je het meest in rijdt?

(Basis – heeft een (private lease) personenauto of bestelbus, n=716)



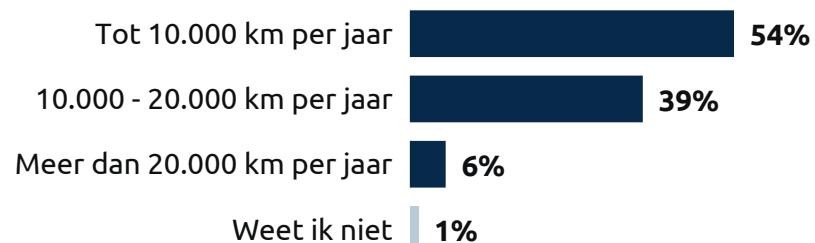
Hoe groot is de auto waar je het meest in rijdt?

(Basis – heeft een (private lease) personenauto of bestelbus, n=716)



Hoeveel kilometer rijd je per jaar in de auto waar je het meest in rijdt?

(Basis – heeft een (private lease) personenauto of bestelbus, n=716)





Betalen naar Gebruik

Vanaf 2030 betalen autobezitters **niet meer voor autobezit, maar voor autogebruik**. Dit is afgesproken in het Coalitieakkoord.

Het kabinet wil per **1 januari 2030** de huidige motorrijtuigenbelasting hervormen naar een **kilometerafhankelijke belasting** voor personen- en bestelauto's.

Van belasting op bezit naar belasting op gebruik

Geldt voor alle Nederlandse personen- en bestelauto's

Het maakt niet uit waar en wanneer de kilometers gereden zijn

Niet meer betalen voor autobezit ...

... maar voor het jaarlijks aantal gereden kilometers

Een toekomstbestendig systeem

Iedereen betaalt zijn aandeel naar gereden kilometers

Geldt voor alle Nederlandse auto's, ook elektrische voertuigen

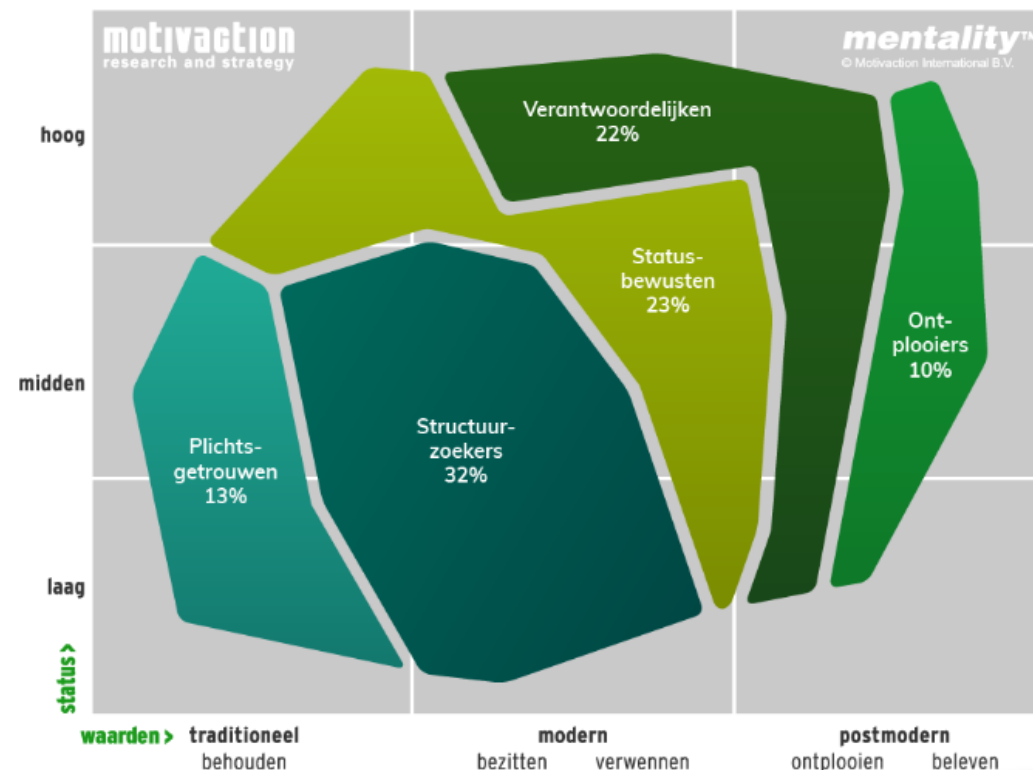
Minder CO₂-uitstoot door bewust autogebruik

Bijlage | Toelichting Vijf tinten groener

Het Vijf tinten groener-model is gebaseerd op Mentality. Motivaction voert sinds 1997 jaarlijks op eigen initiatief een grootschalig schriftelijk en online onderzoek uit onder de Nederlandse bevolking naar waarden en drijfveren. Dit is het Mentality-onderzoek. Aan de hand van dit onderzoek en kwalitatief vooronderzoek hebben we een model ontwikkeld van de Nederlandse bevolking op basis van waarden en drijfveren. Met deze 'zachte' kenmerken kunnen we veel beter begrijpen en (statistisch) verklaren waarom burgers bepaalde opinies hebben en zich op een bepaalde manier gedragen dan op basis van alleen 'harde' socio-demografische kenmerken. Op basis hiervan onderscheiden we acht sociale milieus die elk op eigen wijze in het leven staan.

De Mentality-milieus hebben hun eigen kijk op duurzaamheidskwesties. Om die reden zijn de milieus verder gesegmenteerd, waaruit vijf onderscheidende duurzaamheidsstijlen voortkwamen: de Vijf tinten groener-segmentatie.

Met Vijf tinten groener gaan we dieper in op de bewegingen die zich in de samenleving én binnen de verschillende groepen voordoen. Sommige groepen zijn makkelijker tot duurzaamheidsinitiatieven te verleiden dan andere. Verantwoordelijken (kosmopolieten, postmaterialisten) zijn er bijvoorbeeld prima bij te betrekken. Ontplooiers (postmoderne hedonisten) zien duurzaam leven als onderdeel van hun persoonlijke ontwikkeling en groei. Plichtsgetrouwen (traditionele burgerij) zijn al uit zichzelf bereid sober te leven. Voor statusbewusten (opwaarts mobilen en nieuwe conservatieven) is duurzaamheid bijzaak, het product of de dienst moet vooral (financieel) aantrekkelijk zijn. Structuurzoekers (moderne burgerij, gemaksgereïenteerden) hebben weinig met duurzaamheid en zijn daarom lastiger te motiveren duurzamere keuzes te maken.



Bijlage | Onderzoekstechnische informatie - kwalitatief

Veldwerkperiode

Het veldwerk is uitgevoerd op 13 oktober 2022 in Amersfoort en op 14 oktober 2022 in Amsterdam.

Methode respondentenselectie

Door inhouse respondentenselectiebureau M-Select, de community van Motivaction.

Incentives

De respondenten hebben als dank voor deelname aan het onderzoek een incentive ontvangen.

Bewaartermijn primaire onderzoeksbestanden

Digitaal beschikbare primaire onderzoeksbestanden worden tot tenminste 12 maanden na afronden van het onderzoek bewaard. Hetzelfde geldt voor schriftelijke primaire bestanden zoals ingevulde vragenlijsten. Een uitzondering vormen beeld- en geluidsopnames van respondenten, deze worden ten hoogste 6 maanden bewaard.

Overige onderzoekstechnische informatie

Overige onderzoekstechnische informatie en een exemplaar van de bij dit onderzoek gehanteerde vragenlijst is op aanvraag beschikbaar voor de opdrachtgever.

Bijlage | Onderzoekstechnische informatie - kwantitatief

Veldwerkperiode

Het veldwerk is uitgevoerd in de periode 12-11-2022 t/m 18-11-2022.

Methode respondentenselectie

Uit het StemPunt-panel van Motivaction.

Incentives

De respondenten hebben als dank voor deelname aan het onderzoek punten voor het StemPunt spaarprogramma ontvangen.

Weging

De onderzoeksdata zijn gewogen (zie ook bijlage gewogen en ongewogen data), daarbij fungeerde het Mentality-ijkbestand als herwegingskader. Dit ijkbestand is wat betreft sociodemografische gegevens gewogen naar de Gouden Standaard van het CBS.

Responsverantwoording online onderzoek

In de veldwerkperiode is aan 3400 personen een uitnodigingsmail verstuurd. Op de slotdatum van het veldwerk (zie bij Veldwerkperiode) was het gewenste aantal vragenlijsten ingevuld en is de toegang tot de vragenlijst op internet afgesloten.

Bewaartermijn primaire onderzoeksbestanden

Digitaal beschikbare primaire onderzoeksbestanden worden tot tenminste 12 maanden

na afronden van het onderzoek bewaard. Hetzelfde geldt voor schriftelijke primaire bestanden zoals ingevulde vragenlijsten. Een uitzondering vormen beeld- en geluidsopnames van respondenten, deze worden ten hoogste 6 maanden bewaard.

Overige onderzoekstechnische informatie

Overige onderzoekstechnische informatie en een exemplaar van de bij dit onderzoek gehanteerde vragenlijst is op aanvraag beschikbaar voor de opdrachtgever.

Bijlage | Ongewogen en gewogen data

Leeftijd	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
18 t/m 24 jaar	48	4,7	114	11,0
25 t/m 34 jaar	113	10,9	165	16,0
35 t/m 44 jaar	155	15,0	176	17,1
45 t/m 54 jaar	214	20,7	204	19,8
55 t/m 64 jaar	207	20,1	175	17,0
65 t/m 80 jaar	295	28,6	198	19,2

Opleidingsniveau	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Hoog (wo/hbo)	285	27,6	282	27,3
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	493	47,8	523	50,7
Laag (ibo/basisschool/geen opleiding)	254	24,6	227	22,0

Geslacht	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Mannen	548	53,1	495	47,9
Vrouwen	484	46,9	537	52,1

Regio	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
3 grote gemeenten	121	11,7	126	12,2
West	264	25,6	301	29,2
Noord	111	10,8	102	9,9
Oost	220	21,3	215	20,8
Zuid	272	26,4	247	23,9
Randgemeenten (rondom de 3 grote gemeenten)	44	4,3	41	3,9

Mentality	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Moderne burgerij	209	20,3	227	22,0
Opwaarts mobilen	127	12,3	151	14,6
Postmaterialisten	104	10,1	94	9,1
Nieuwe conservatieven	121	11,7	92	8,9
Traditionele burgerij	164	15,9	132	12,8
Kosmopolieten	117	11,3	134	12,9
Postmoderne hedonisten	111	10,8	111	10,8
Gemaksgeoriënteerden	79	7,7	90	8,8

Wij verminderen onze footprint



Motivaction
is ISO 14001-
gecertificeerd



Motivaction
gebruikt
energiezuinige
auto's



Motivaction
gebruikt groene
stroom



Motivaction
gebruikt uitsluitend
papier met een FSC-
label

Auteursrecht

Het auteursrecht op dit rapport ligt bij de opdrachtgever. Voor het vermelden van de naam Motivaction in publicaties op basis van deze rapportage - anders dan integrale publicatie - is echter schriftelijke toestemming vereist van Motivaction International B.V.

Beeldmateriaal

Motivaction heeft datgene gedaan wat redelijkerwijs van ons verwacht kan worden om de rechthebbenden op beeldmateriaal te achterhalen. Mocht u desondanks menen recht te kunnen doen gelden op gebruikt beeldmateriaal, neem dan contact op met Motivaction.

Pers- en publicatiebeleid

Het vermelden van de naam van Motivaction in persberichten en/of andere publicaties over door Motivaction uitgevoerd onderzoek is gebonden aan een aantal voorwaarden, zoals vastgelegd in ons [Pers- en publicatiebeleid](#).

Motivaction International B.V.

Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl

www.motivaction.nl

Weet wat mensen drijft.

motivaction
insights and strategy