

ANWB LEDENPEILING KILOMETERPRIJS

Ruigrok | NetPanel

Maart 2010





Full service marktonderzoekbureau

Research Keurmerk (ISO 20252)

17 medewerkers



Identiteit

Zelfstandig, eigenzinnig

Flexibel, wendbaar

Innovatief

Kernwaarden

Plezier, Persoonlijk, Pragmatisch

Werkwijze

Samenwerken, Ontwikkeling, Alertheid





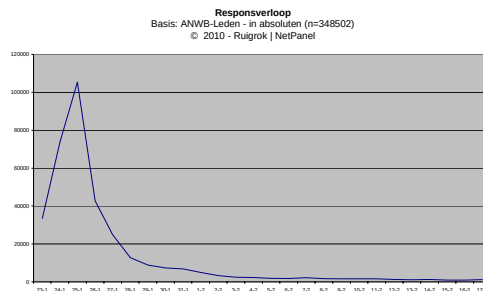
UNIEK ONDERZOEK

Online peiling

- Input 12.000 mails ANWB-leden
- Geen eens/oneens meting, maar inzicht in argumentatie
- Kennisoverdracht en publieke discussie over kilometerprijs
- Methodologische afstemming Universiteit Utrecht

Enorme hoeveelheid deelnemers

- 401.727 invullers (opgeschoond)
- 87% ANWB-leden
- Veel media-aandacht



Respons

anwb

Ruigrok NetPanel

33%

Onderstaand ziet u nogmaals de argumenten uit de vorige vraag. Welke van de onderstaande argumenten speelt de belangrijkste rol in uw mening ten aanzien van het afschaffen van de vaste autobelastingen?

☐ Het is simpel en overzichtelijk als er één kilometerprijs komt i.p.v. 2 soorten autobelastingen, zoals nu

☐ Het is eerlijker om te betalen voor het gebruik van een auto dan voor het bezit

☐ Met de huidige vaste belasting weet je precies waar je aan toe bent

☐ Het is een voordeel dat de BPM verdwijnt, omdat die in andere landen ook niet (meer) bestaat

☐ Het is oneerlijk dat kopers van duurdere auto's meer profiteren van de afschaffing van de BPM dan kopers van goedkopere auto's

☐ Het is een nadeel dat bestaande auto's minder waard worden

☐ Het is een voordeel dat nieuwe en tweedehands auto's in aanschaf en bezit goedkoper worden

☐ Het is een nadeel dat de BPM verdwijnt, want via korting op de BPM wordt nu de aanschaf van zuinige en schone auto's gestimuleerd

☐ Nog een ander argument, namelijk:

☐ Weet niet

Terug

Verder

© 2010, Ruigrok | NetPanel



DEELONDERWERPEN VRAGENLIJST

1

Het **principe** van het wetsontwerp: 'Betalen naar gebruik' in plaats van 'betalen voor bezit'

2

Het afschaffen van de **vaste autobelastingen**

3

De invoering van een kilometerprijs met een tarief gebaseerd op de **milieukeurmerken** van de auto

4

De introductie van een **spitstarief**

5

Het **registratiesysteem**

6

De **overgangsfase**

Wat verandert er?
Wat merkt de automobilist?
Wat zijn de verwachte effecten?

(Zeer) mee oneens – (zeer) mee eens
Belangrijkste argument?
Eigen argument (open antwoorden)

RESULTATEN



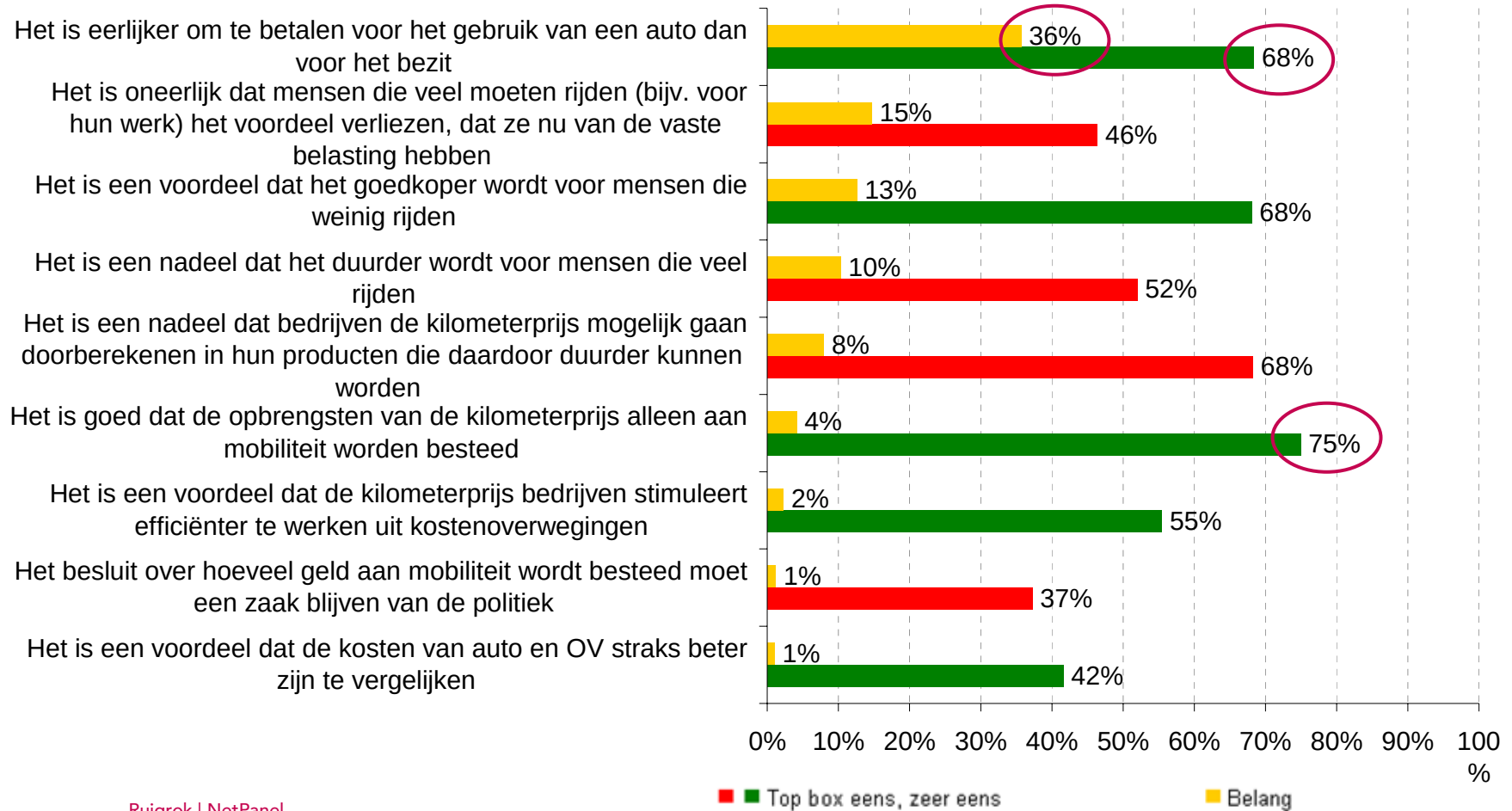


UITGANGSPUNT MENING EN WAARDERING

Principe: Argumenten en belang

Basis: ANWB leden - in percentages (n=348.502)

© 2010 - Ruigrok | NetPanel





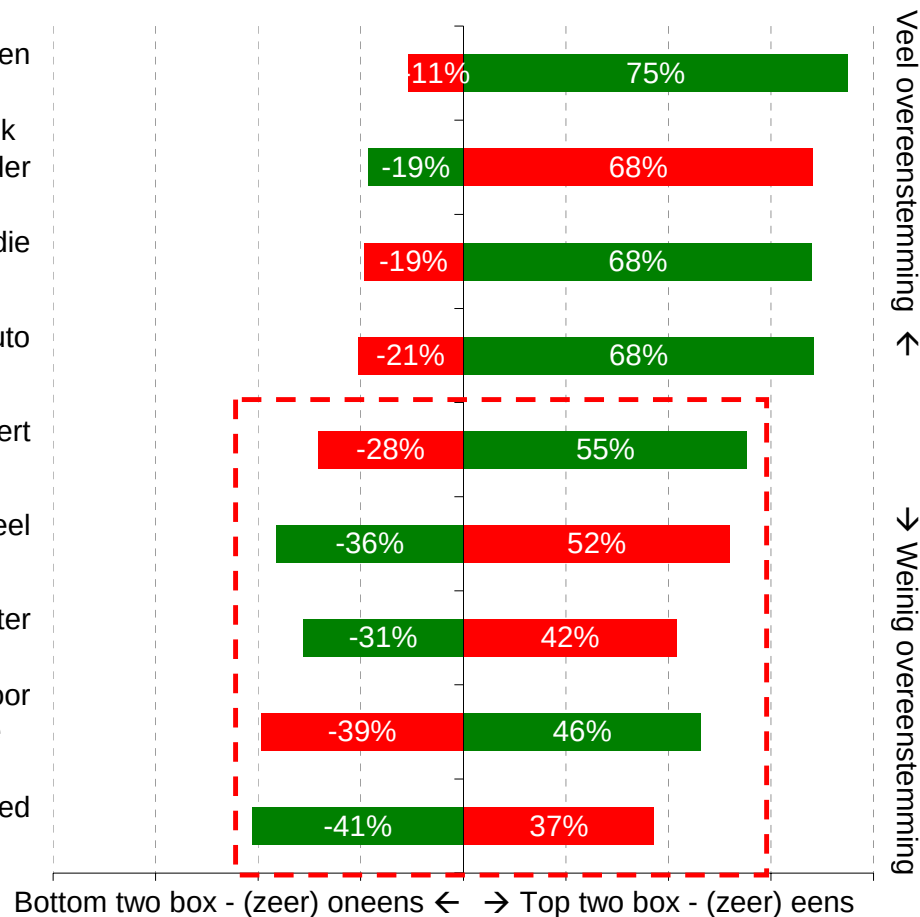
UITGANGSPUNT CONSENSUS

Principe: betalen naar gebruik

Basis: ANWB leden - in percentages (n=348.502)

© 2010 - Ruigrok | NetPanel

- Het is goed dat de opbrengsten van de kilometerprijs alleen aan mobiliteit worden besteed
- Het is een nadeel dat bedrijven de kilometerprijs mogelijk gaan doorberekenen in hun producten die daardoor duurder kunnen worden
- Het is een voordeel dat het goedkoper wordt voor mensen die weinig rijden
- Het is eerlijker om te betalen voor het gebruik van een auto dan voor het bezit
- Het is een voordeel dat de kilometerprijs bedrijven stimuleert efficiënter te werken uit kostenoverwegingen
- Het is een nadeel dat het duurder wordt voor mensen die veel rijden
- Het is een voordeel dat de kosten van auto en OV straks beter zijn te vergelijken
- Het is oneerlijk dat mensen die veel moeten rijden (bijv. voor hun werk) het voordeel verliezen, dat ze nu van de vaste belasting hebben
- Het besluit over hoeveel geld aan mobiliteit wordt besteed moet een zaak blijven van de politiek





1. PRINCIPE: BETALEN VOOR GEBRUIK BREED GEDRAGEN





2. OPEN STAAN VOOR AFSCHAFFEN VAST TARIEF





3. MILIEUKENMERKEN GOED, TWIJFEL EFFECT





4. SPITSTARIEF ABSOLUUT GEEN GOED IDEE





5. WEERSTAND REGISTRATIESYSTEEM



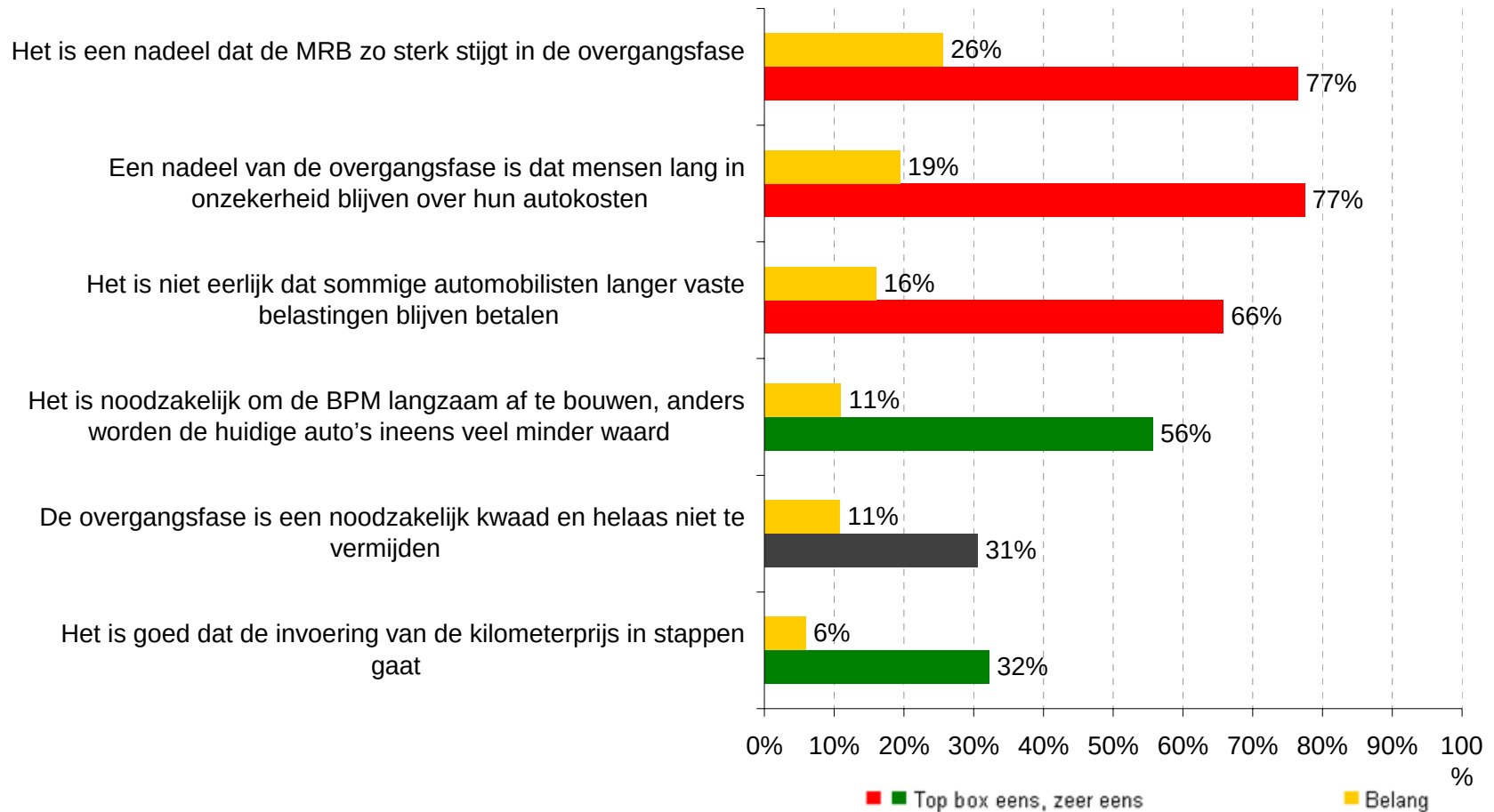


6. ONDUIDELIJKHEDEN OVERGANGSFASE

Overgangsfase: Argumenten en belang

Basis: ANWB leden - in percentages (n=348.502)

© 2010 - Ruigrok | NetPanel



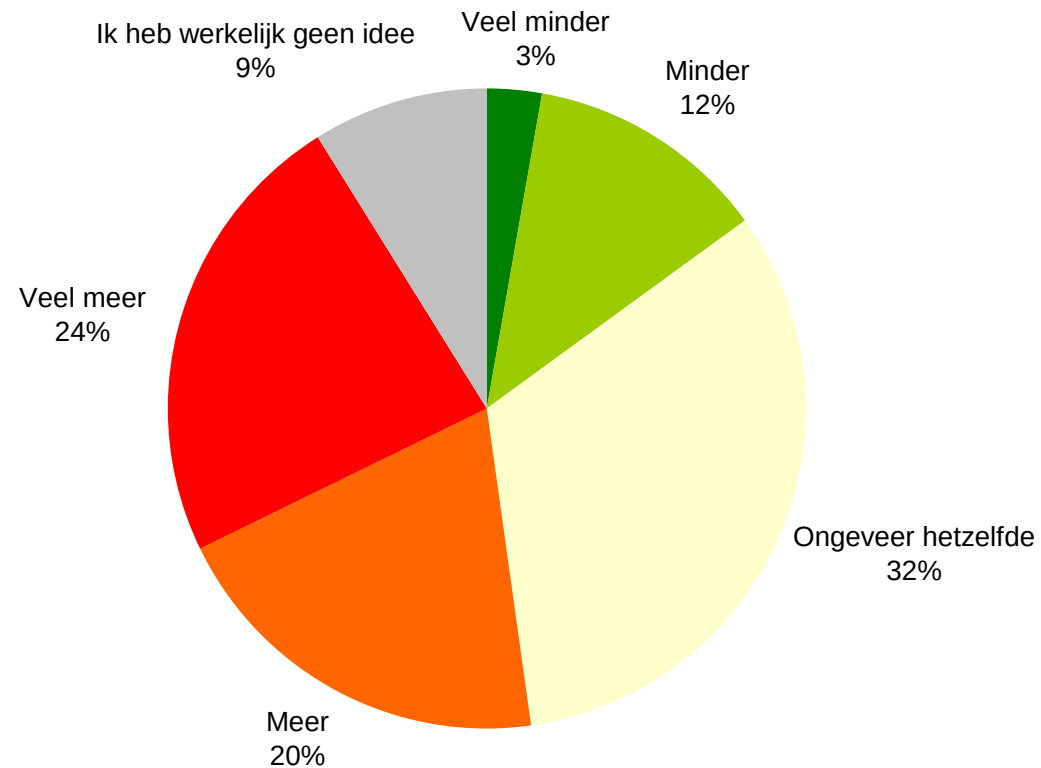


VERWACHTING MEER TE GAAN BETALEN

Denkt u dat u na de invoering van de kilometerprijs meer, minder of ongeveer hetzelfde gaat betalen?

Basis: ANWB leden - in percentages (n=348.502)

© 2010 - Ruigrok | NetPanel





BELANGRIJKSTE ARGUMENTEN

Top 15 argumenten: hoogste top box (zeer) eens scores

Basis: ANWB leden - in percentages (n=348.502)

© 2010 - Ruigrok | NetPanel



DOELGROEPVERSCHILLEN





DOELGROEPVERSCHILLEN

Niet-leden

- In het algemeen iets negatiever (ook over principe)
- Spitstarief en overgangsfase minder negatief dan ANWB-leden

Kilometrage

- Veel-rijders (>15.000 km) negatiever
- Weinig-rijders (<15.000 km) positiever

Eigen auto

- Leaserijders negatiever spitstarief en registratiesysteem
- Eigen autobezitters meer problemen met overgangsfase

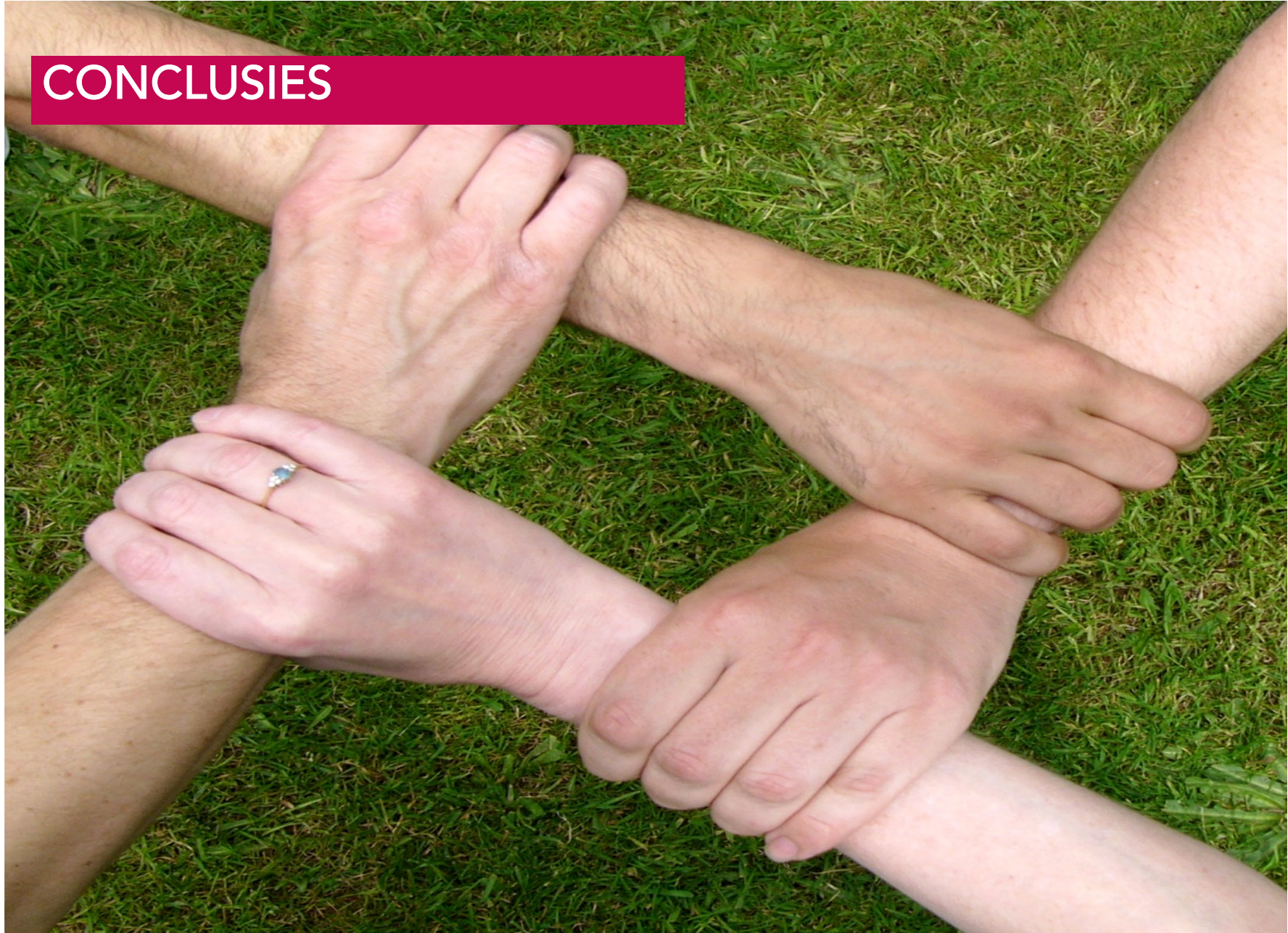
Randstad / niet-Randstad

- Randstad-bewoners minimaal positiever dan niet-Randstad bewoners

Oude / jonge auto

- Bezitters oude auto's (< 1998) iets negatiever dan bezitters jongere auto's

CONCLUSIES





EMOTIE ONDERWERPEN

1

Het **principe** van het wetsontwerp: 'Betalen naar gebruik' in plaats van 'betalen voor bezit'

- + 68%
- + Oormerken

2

Het afschaffen van de **vaste autobelastingen**

- + Afschaffen BPM
- Onzekerheid

3

De invoering van een kilometerprijs met een tarief gebaseerd op de **milieukeurmerken** van de auto

- + Bewustzijn
- + Logica
- Twijfels effect
- Accijns

4

De introductie van een **spitstarief**

- (OV) geen alternatief
- Onrechtvaardig
- Niet effectief

5

Het **registratie-systeem**

- Kosten
- Privacy
- Beveiliging
- Kwetsbaar

6

De **overgangsfase**

- Onzekerheid
- Ongelijkheid
- Stijgende MRB



CLUSTERING LEDEN

Thema	Sentiment per doelgroep			
	Vasthoudende critici (20%)	Ongeruste twijfelaars (33%)	Optimistische twijfelaars (27%)	Overtuigde aanhangers (20%)
Principe	--	+	++	++
Afschaffen vaste autobelastingen	--	-	+/-	++
Kilometerprijs met tarief gebaseerd op milieukeurmerken auto	--	-	+	++
Spitstarief	--	--	-	++
Registratiesysteem	--	--	--	+
Overgangsfase	--	--	--	+



VRAGEN?

