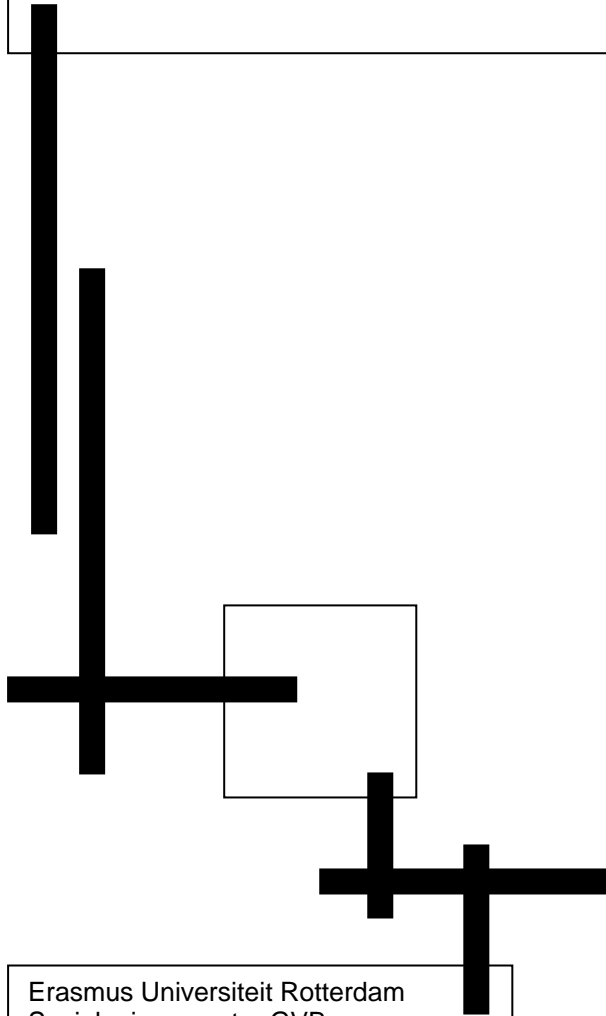


# ***Maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing***



Erasmus Universiteit Rotterdam  
Sociologie – master GVB  
Begeleider prof J. Burgers  
Augustus - Collegejaar 2006-2007

Manon van den Bosch



# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
<i>Hoofdstuk 1</i>	5
<b>Inleiding en probleemstelling</b>	
Leeswijzer	6
<i>Hoofdstuk 2</i>	7
<b>Aanpak van het onderzoek; media-analyse</b>	
Waarom een media-analyse?	7
Werking en invloed van de media	7
Afbakening onderzoek	9
Bronnen	9
Onderzoeksperiode	9
Uitvoering van de media-analyse	10
Aanvullingen op de media-analyse	12
<i>Hoofdstuk 3</i>	13
<b>Het mediabeeld rondom kilometerheffing; media-analyse</b>	
Media-aandacht	13
Verloop in de media	13
Februari 2005: kilometerheffing pas in 2014	13
April en mei 2005: akkoord commissie Nouwen	14
Juni 2005: CDA voorstander kilometerheffing	14
Augustus, september en oktober 2005: kabinetsbesluit kilometerheffing en ruzie in VVD	14
November 2005: Nota Mobiliteit: kilometerheffing in 2012	15
Januari, februari, maart, april, mei, juni 2006: stilte rondom kilometerheffing	15
Juli, augustus, september, november, december 2006: verkiezingen, Galileo en OESO	15
Toonzetting in de media	15
<i>Hoofdstuk 4</i>	17
<b>Maatschappelijk middenveld over kilometerheffing; media-analyse</b>	
Krachtenveld	17
Algemeen	17
Argumentatie	18
Algemeen	19
Eerlijkheid	19
Alternatieven	20
Bereikbaarheid	20
Economie	20
Milieu	22
Verkeersveiligheid	22
Conclusie krachtenveld maatschappelijk middenveld	22
<i>Hoofdstuk 5</i>	23
<b>Burgers over kilometerheffing; media-analyse</b>	
Krachtenveld – media-analyse	23
Algemeen	23
Argumentatie	24
Algemeen	24
Eerlijkheid	24
Alternatieven	25
Bereikbaarheid	26
Economie	27
Milieu	28
Verkeersveiligheid	28
Wantrouwen jegens de overheid	28
Kritiek op het maatschappelijk middenveld	29
Krachtenveld – Publieksonderzoek	29

Conclusie krachtenveld burgers	31
<i>Hoofdstuk 6</i>	32
<b><i>De dynamiek tussen politiek, middenveld en burgers</i></b>	
Versplintering van de samenleving	32
Legitimiteit in een versplinterde samenleving	32
Vermaatschappelijking of erosie?	35
Kilometerheffing vanuit sociologisch perspectief	35
Maatschappelijk draagvlak bij een minder representatief middenveld	36
Relatie tussen politiek en middenveld	36
Relatie tussen burgers en maatschappelijk middenveld	37
Kloof tussen politiek en burgers	38
Aanbevelingen in de verdere communicatie over kilometerheffing	39
Literatuurlijst	40
Bijlagen	42

## ***Inleiding en probleemstelling***

“Op een zonnige eerste Pinksterdag in 1955 trokken zoveel mensen erop uit dat Oudenrijn, Nederlands eerste knooppunt, vastliep. Daarmee was de allereerste file in ons land een feit.”<sup>1</sup> We waren er trots op; we waren immers een modern land geworden met al die auto's. Inmiddels komen op radio en tv dagelijks lange filemeldingen voorbij en klagen we steen en been over de files. Wie had dat een ruime eeuw geleden ooit kunnen denken? Lange tijd was de afstand die mensen konden afleggen beperkt, want mensen liepen of maakten gebruik van paard en wagen. Sinds die tijd heeft de samenleving grote veranderingen ondergaan. Kwamen mensen vroeger veelal niet verder dan het dorp waarin ze leefden, tegenwoordig leven we in het ‘mondiale dorp’, de global village, waarin afstanden zijn verdwenen.

Verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die elkaar versterkten en aanvulden hebben de mobiliteitsgroei mogelijk gemaakt. Zoals technologische ontwikkelingen, waardoor de auto mensen in staat stelde meer mobiel te zijn. Daarnaast zorgde de welvaarts-groei ervoor dat de auto (financieel) beschikbaar werd voor steeds meer mensen. Van statussymbool, beschikbaar voor slechts enkele mensen, veranderde de auto in een product van de massa. Ook maakte de auto het mogelijk om individueel (lange) afstanden te overbruggen. Het wegennet is in de loop der tijd erg uitgebreid, waardoor het mogelijk is om mobiel te zijn met de auto. Mensen gingen niet langer wonen waar ze werkten, nu ze de mogelijkheid hadden zich flexibel over langere afstanden te verplaatsen. Tot slot is de auto een belangrijk deel geworden van de cultuur. Mensen zijn afhankelijk van de auto. Ze hebben de auto nodig om de kinderen naar school te brengen, om boodschappen te doen, om naar de sportschool te gaan, om vrienden te bezoeken, om naar het werk te gaan of om een dagje uit te gaan. Alles moet tegenwoordig ‘snel snel snel’, en de auto helpt om alle taken op een dag ook snel te kunnen uitvoeren.

Kortom het auto-gebruik is de afgelopen decennia enorm toegenomen en inmiddels staan we met z'n allen in de file, wat gevolgen heeft voor de Nederlandse economie, voor ons sociale leven, voor het milieu, voor onze gezondheid, enzovoorts. Al lange tijd speelt het vraagstuk wat te doen om de bereikbaarheid te verbeteren. Tolpoortjes, carpoolstroken, rekeningrijden, spitstarief, thuiswerken, flexwerken; tal van maatregelen zijn de afgelopen decennia de revue gepasseerd en ook weer verdwenen. Niet alleen in Nederland, maar ook in het buitenland speelt het bereikbaarheidsprobleem. Zo heeft Duitsland sinds enige tijd het Mautstelsel, waarbij vrachtwagens ‘tol’ betalen. Ook Londen, Singapore en Stockholm hebben een betalingssysteem om het autoverkeer te reguleren. In Nederland kijkt de overheid naar een manier om het wegverkeer te beprijzen. In de Nota Mobiliteit van 2005 onderschrijft het kabinet het advies van de commissie Nouwen aan oud-minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) over een vorm van kilometerheffing.<sup>2</sup> Doordat de Eerste en Tweede Kamer de Nota Mobiliteit hebben goedgekeurd, ziet het er naar uit dat de kilometerheffing in 2012 wordt ingevoerd. Met de komst van het nieuwe kabinet in 2007 gaan zelfs geluiden op om de kilometerheffing al in 2011 gefaseerd in te voeren. De invoering van deze maatregel betekent een omslag in het mobiliteitsbeleid en zal van grote invloed zijn op de mobiele samenleving van vandaag de dag. Het zal immers veel mensen en bedrijven raken. Automobilisten gaan met de invoering van kilometerheffing betalen voor elke kilometer die ze rijden.<sup>3</sup> De prijs zal afhankelijk zijn van bepaalde factoren, zoals tijd, plaats en type auto. De autobelastingen zullen voor een groot deel vervallen. Tevens geeft de Nota Mobiliteit aan dat vanaf 2012 de kilometerprijs geldt op nationale en secundaire wegen. Met deze maatregel wil de overheid de files in 2020 hebben teruggebracht tot het niveau van begin jaren '90 en dat 95 procent van de mensen op tijd zijn bestemming bereikt. Kanttekening hierbij is dat het nationale wagenpark twee maal zo groot zal zijn in 2020 in vergelijking met 1990. De overheid vindt kilometerheffing vooral een eerlijker systeem en benadrukt dat per kilometer – en dus op een andere manier – betalen niet méér betalen betekent. De opbrengst van de kilometerheffing gaat naar een infrastructuurfonds, waardoor de opbrengsten van de heffing direct gaan naar het verbeteren van infrastructuur.

Al is het besluit genomen om de kilometerprijs in te gaan voeren, dat neemt niet weg dat maatschappelijk draagvlak voor de invoering van de maatregel belangrijk blijft. Decennia lang is er al kritiek op beprijzingsmaatregelen. Wanneer er niet voldoende draagvlak is, kan de invoering op weerstand rekenen en zodoende veel vertraging bij de invoering opleveren, wat leidt tot meer onvrede

---

<sup>1</sup> Vijftig jaar files, NOS 15 mei 2005, [http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2005/5/15/150505\\_file50jaargeleden.html](http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2005/5/15/150505_file50jaargeleden.html)

<sup>2</sup> Conferentiekant Anders Betalen voor Mobiliteit; 16 februari 2006 was er een conferentie over ABvM, naar aanleiding hiervan verscheen een conferentiekant met informatie over ABvM (kilometerheffing) en wat er tijdens die conferentie was besproken.

<sup>3</sup> Idem.

en meer kosten. De huidige minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, gaf tijdens de opening van de Betuweroute aan dat maatschappelijk draagvlak erg belangrijk is om die reden. Een les die hij heeft getrokken uit de problemen rondom de Betuweroute is dat hij eerder met omwonenden en andere belangenpartijen wil praten, omdat daarmee veel vertraging kan worden voorkomen.<sup>4</sup>

Ondanks het unanieme advies dat de commissie Nouwen in 2005 gaf, blijft de discussie over kilometerheffing voortgaan. Het is nog altijd een 'hot issue' in de media; belangenpartijen en burgers die zich bezighouden met kilometerheffing ventileren hun mening via de media. Door de gevoeligheid van de maatregel is het dus nog geenszins een gelopen koers en kan het met recht een 'hoofdpijndossier' worden genoemd. Zodoende is het interessant om weer te geven hoe kilometerheffing heeft gespeeld in de samenleving. Hiertoe zal de dynamiek tussen politiek, maatschappelijk middenveld<sup>5</sup> en burgers in kaart worden gebracht. Deze scriptie zal nader ingaan op het krachtenveld rondom kilometerheffing aan de hand van de volgende probleemstelling, die uiteenvalt in drie vragen:

1. Welke partijen zijn betrokken bij de besluitvorming over de kilometerheffing?
2. Op welke wijze is getracht tot een breed gedragen besluit te komen wat betreft de kilometerheffing?
3. Hoe succesvol is het beleid in deze geweest en wat kan ervan worden geleerd?

Deze vragen zullen worden onderzocht aan de hand van een media-analyse. Duidelijk zal worden hoe de samenleving staat ten opzichte van de kilometerprijs en dus ook in welke mate er sprake is van maatschappelijk draagvlak. Duidelijk wordt met welke spelers en welke argumenten rekening moet worden gehouden en hoe de spelers zich bewegen in dit krachtenveld. Dit is interessant in het kader van de dynamiek tussen overheid, maatschappelijk middenveld en burgers en hoe deze rollen veranderen in een versplinterde samenleving.

Deze studie is te gebruiken voor de communicatiestrategie voor de invoering van kilometerheffing van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Communicatie speelt een belangrijke rol in het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak wanneer een gevoelig liggende maatregel als kilometerheffing moet worden ingevoerd. De uitkomsten van deze scriptie laten zien met welke punten rekening moet worden gehouden in de communicatie om maatschappelijk draagvlak te krijgen voor de invoering van kilometerheffing.

### **Leeswijzer**

Allereerst zal de aanpak van dit onderzoek in hoofdstuk twee worden besproken. In hoofdstuk drie zal een algemeen mediabeeld worden geschetst van kilometerheffing, waarna in hoofdstuk vier en vijf wordt ingegaan op de houding van respectievelijk het maatschappelijk middenveld en de burgers ten opzichte van kilometerheffing in de media.

In het slothoofdstuk wordt de situatie rondom kilometerheffing in sociologisch perspectief geplaatst om wat hier speelt te kunnen verklaren. Kilometerheffing wordt bekeken vanuit de versplinterde samenleving, waarin traditionele maatschappelijke verbanden zijn geërodeerd. In deze samenleving veranderen de rollen van de politiek, het maatschappelijk middenveld en de burgers. Zo werd het maatschappelijk middenveld gezien als een geheel van, weliswaar niet formele, maar wel feitelijke vertegenwoordigende instellingen. Nu de 'individuele' burger mondiger is geworden en minder gebonden is, is betrokkenheid en steun van het maatschappelijk middenveld steeds minder een garantie dat de burger voorgenomen beleid accepteert, wanneer het middenveld ermee instemt.

---

<sup>4</sup> NOS Journaal, 16 juni 2007, NOS Actueel over de opening van de Betuweroute op 16 juni 2007; diverse landelijke dagbladen die over de opening van de Betuweroute hebben geschreven.

<sup>5</sup> Onder maatschappelijk middenveld wordt in dit onderzoek verstaan: maatschappelijke belangenorganisaties, deskundigen, politieke partijen, regionale overheden en dergelijke. Het maatschappelijk middenveld wordt ook wel omschreven met de term stakeholders.

## **Aanpak van het onderzoek**

### **Media-analyse**

De probleemstelling wordt beantwoord door het in kaart brengen van het krachtenveld, waaruit de dynamiek tussen politiek, burgers en maatschappelijk middenveld blijkt. Het krachtenveld kan op verschillende manieren worden onderzocht, met behulp van verschillende bronnen. Hierbij valt te denken aan een analyse van notulen van vergaderingen, van handelingen van de Eerste en/of Tweede Kamer, van een verslag van een hoorzitting met stakeholders in de Tweede Kamer, van notulen van vergaderingen van overlegorganen en/of door interviews met stakeholders (maatschappelijk middenveld). Voor dit onderzoek is gekozen om het krachtenveld op te maken vanuit de media met behulp van een media-analyse. In dit hoofdstuk komt naar voren waarom is gekozen voor een media-analyse en hoe deze is uitgevoerd. Daarbij wordt ook ingegaan op de noodzakelijke afbakening van het onderzoek.

### **Waarom een media-analyse?**

Er zijn een aantal redenen waarom is gekozen voor een analyse van mediaberichten. Allereerst is het maken van een media-analyse haalbaar. Mediabronnen zijn makkelijk te achterhalen, toegankelijk en openbaar voor iedereen.

Ten tweede zijn de standpunten die in de diverse media zijn geuit door de betrokken stakeholders over kilometerheffing door het ministerie van Verkeer en Waterstaat bijgehouden in een database, 'Kennisplein'. Voor dit onderzoek kon gebruik worden gemaakt van deze database.

De derde reden waarom is gekozen voor een analyse van de media is de grote rol die de media in onze huidige samenleving spelen. Mensen hebben dagelijks te maken met de media; ze besteden vele uren per dag aan een medium, van tv, kranten tot internet; het is hun voornaamste informatiebron. Politiek en politieke besluitvorming krijgen dagelijks veel aandacht van de media. Zo is over kilometerheffing veel geschreven door de media en allerlei stakeholders hebben de media gebruikt om hun mening kenbaar te maken bij een groter publiek. Op de werking en invloed van de media wordt later in dit hoofdstuk ingegaan.

Een vierde en laatste reden waarom een media-analyse wordt uitgevoerd, is de voorkeur van de onderzoeker. Vanwege persoonlijke interesse in de media en mijn functie als media-analist bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is het voor mij voor de hand liggend om media in het onderzoek te betrekken, de standpuntendatabase van Verkeer en Waterstaat te gebruiken en zodoende te kiezen voor een media-analyse. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikt media-analyses om krachtenvelden in kaart te brengen. Op deze manier wil het ministerie op de hoogte zijn van wat er speelt in de samenleving en kan het ministerie zo nodig communicatie en beleid aanscherpen of aanpassen. Vandaar dat een media-analyse over kilometerheffing bij uitstek geschikt is om er achter te komen hoe kilometerheffing speelt in de samenleving.

### **Werking en invloed van de media**

Bij het maken van een media-analyse, spelen de media logischerwijs een erg grote rol in het onderzoek. Daarom is het van belang om meer te weten over de media en de belangrijke functie die zij vervullen in de samenleving.

Wat wordt nu eigenlijk verstaan onder media? Volgens het Van Dale woordenboek betekent 'media': "De middelen tot overdracht en verspreiding van kennis en informatie".<sup>6</sup> Stakeholders (maatschappelijk middenveld) willen maar wat graag dat hun mening onderdeel uitmaakt van de kennis en informatie die de journalist via de media verspreidt en overbrengt. Er is sprake van een afhankelijkheidsrelatie tussen journalisten enerzijds en stakeholders en de politiek anderzijds. De journalist wil kennis en informatie overbrengen en stakeholders, waaronder politieke partijen, en de overheid bezitten die kennis en informatie. Daarnaast willen stakeholders en de overheid hun boodschap uitdragen via de media waarvoor ze bij de journalist moeten zijn.

Behalve stakeholders en de overheid zijn er ook burgers aanwezig in de dynamiek van dit krachtenveld. Munnichs geeft aan dat het contact tussen politici en de meeste kiezers niet langer via de partijorganisatie verloopt, maar via de – onafhankelijk van een politieke partij zijnde – media: "De rol van de media, als belangrijkste venster van de burger op de politiek, kan moeilijk worden overschat" (Munnichs, 2000).<sup>7</sup> Gerbner geeft aan dat de 'struggle for power and privilege, for participation in the conduct of affairs, for the redistribution of resources, and for all forms of social

<sup>6</sup> Van Dale onlinewoordenboek, 8 januari 2007.

<sup>7</sup> Munnichs, 2000, pag 11, 17.

recognition and justice are shifting more and more from the older arenas to the newer spheres of public attention and control in mass-produced communications' (Gerbner, 1978).<sup>8</sup> De massamedia zorgen er volgens hem voor dat een private opvatting verandert in een brede publieke opvatting; publicatie is de basis van 'community consciousness' en 'self-government' onder grote groepen mensen.<sup>9</sup> De Raad voor Maatschappelijk Onderzoek (RMO) stelt dat de mogelijkheden van de media steeds meer het publieke debat bepalen (RMO, 2003). De media hebben invloed op het publieke debat doordat zij het kader maken waarbinnen het maatschappelijke debat tussen overheid, burgers en andere belangenpartijen zich afspeelt. Daarnaast verzamelen, verwerken, bewerken en verspreiden de media informatie en zijn op die manier een invloedrijke factor, stellen De Boer en Brennecke (De Boer en Brennecke, 2003). Dit maatschappelijke debat is het krachtenveld waar dit onderzoek om draait. De RMO schrijft: "Mensen richten zich steeds meer tot de media wanneer ze andere mensen iets te zeggen hebben. Ook zijn individuele burgers en maatschappelijke organisaties er zeer bedreven in geworden om de media te gebruiken voor de behartiging van hun doelstellingen en belangen."<sup>10</sup> Uit dit citaat blijkt dat stakeholders en burgers weten hoe ze media moeten gebruiken om hun doelen te bereiken.

Het ligt dus in de lijn der verwachting dat stakeholders en burgers de media aanwenden om hun boodschap over kilometerheffing te verspreiden om op die manier hun doel te bereiken (wel of geen invoering van de kilometerheffing). Wanneer de stakeholder of burger voor de invoering van kilometerheffing is, zal hij tal van voordelen van de maatregel in zijn boodschap naar voren brengen. Wil de stakeholder dat kilometerheffing niet wordt ingevoerd, zal hij de nadelen van de maatregel benadrukken om op die manier het maatschappelijke draagvlak en de overheid te beïnvloeden. Het is hierbij van belang om te weten dat mensen niet alle beschikbare informatie verzamelen om een oordeel te geven, maar vaak een oordeel geven op basis van wat ze bijvoorbeeld in de media hebben gehoord (De Boer en Brennecke, 2003).<sup>11</sup> De beeldvorming over een onderwerp in de media is zodoende belangrijk omdat dit weer van invloed is op de publieke opinie, het krachtenveld en het maatschappelijk draagvlak. De invloed van de media op de publieke beeldvorming is volgens Munnichs voortdurend aanwezig (Munnichs, 2000). Ook Raes benadrukt de belangrijke rol van de media in de beeldvorming van de politiek en vorming van de publieke opinie (Raes, 2002). Hij geeft aan dat de media belangrijk zijn in de beeldvorming van mensen over een maatschappelijk probleem en de daarbij behorende oplossingen. De media zijn zodoende belangrijk in de beeldvorming van kilometerheffing en de publieke opinie van kilometerheffing. Hoe regerende politici zich in de media verantwoorden voor hun beleid, geldt volgens Munnichs als publieke toetssteen van het vertrouwen van de burgers in de overheid; zorgvuldigheid en aanvaardbaarheid van de besluitvorming worden zo getoetst.

Er zijn vele theorieën die ingaan op de *werkelijke invloed* van de media op de samenleving. Zo zijn er theorieën die uitgaan van een machtige media met een passief publiek, theorieën die uitgaan van een minder machtige media met een actief publiek en theorieën die het publiek en de media-inhoud centraal stellen (De Boer en Brennecke, 2003). Het heersende paradigma in de communicatiewetenschappen is volgens De Boer en Brennecke het *limited-effectsmodel*.<sup>12</sup> Dit model maakt duidelijk dat het niet vanzelfsprekend is dat de media effect hebben op het publiek. De media worden beïnvloed door allerlei factoren (filters tussen de zender en ontvanger van een boodschap) die het effect van de boodschap beperken of die ervoor zorgen dat de boodschap wel invloed heeft, maar niet op de manier zoals bedoeld door de zender. Dit model gaat er verder van uit dat mensen een selectie maken van de informatie die op hen afkomt, gebaseerd op hun eigen leefwereld. Ook sleutelfiguren selecteren informatie uit de media en geven deze door aan anderen. Informatie wordt zodoende vertrappt verspreid; al ontvangen mensen de boodschap niet direct via een medium, ze ontvangen de boodschap wel.

Hoe groot de invloed van de media wel of niet is, is dus moeilijk aan te geven. Aangezien dit onderzoek analyseert hoe iets in de media naar voren komt, veronderstelt het enige mate van invloed van die media. Als de media namelijk geen invloed zouden hebben op de omgeving, zou het niet uitmaken hoe de media iets weergeven. Wel is zeker dat de Nederlander zo'n twintig à dertig uur per week gebruik maakt van de media.<sup>13</sup> Net als dat vele stakeholders in de media hun mening uiten in een poging hun mening aan zoveel mogelijk mensen bekend te maken. Op die manier proberen zij

---

<sup>8</sup> Gerbner, 1978, pag 123.

<sup>9</sup> Idem, pag 126.

<sup>10</sup> RMO, 2003; De Boer en Brennecke, pag 125, de media system dependency theorie stelt dat stakeholders de media gebruiken om hun doelen te bereiken.

<sup>11</sup> De Boer en Brennecke; priming en framing.

<sup>12</sup> Idem, pag 39.

<sup>13</sup> RMO, 2003, pag 15.



zoveel mogelijk mensen te beïnvloeden om hun doel te bereiken, ongeacht de werkelijke invloed van hun boodschap op de ontvanger.

Kortom, mediaberichten bevatten waardevolle informatie over het krachtenveld, waardoor op basis van een analyse van mediaberichten het krachtenveld in kaart kan worden gebracht. Daarbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat de media geen geheel objectieve verslaggever zijn van wat in de samenleving gebeurt, aangezien de media gekleurd zijn en zij een selectie maken in de informatie die zij verwerken.

### **Afbakening onderzoek**

Vanwege de tijdspanne die voor dit onderzoek is uitgetrokken, is het niet mogelijk om allerlei onderzoeksmanieren aan te wenden en alle bronnen te onderzoeken. Het onderzoek zal dus moeten worden afgebakend, onder andere door te kiezen voor een bepaalde onderzoeksmethode; in dit geval de media-analyse. Daarnaast is het noodzakelijk een afbakening te maken in bronnen en tijdsperiode.

### **Bronnen**

In deze media-analyse worden alle niet gratis verstrekte landelijke dagbladen onderzocht: het Algemeen Dagblad, de Telegraaf, Trouw, de Volkskrant, het Financieele Dagblad, de NRC en nrc.next. Om een aantal redenen is hiervoor gekozen. Allereerst zijn media gekleurd. De media vormen zelf een filter in het zenden van een boodschap naar publiek. Zij kiezen een lijn in de wijze waarop zij berichten. Er zal geen vergelijking worden gemaakt tussen kranten, maar door alle landelijke kranten te analyseren wordt een zo breed en evenwichtig mogelijk spectrum geanalyseerd en valt de kleuring tegen elkaar weg.

Daarnaast is het onmogelijk om alle media mee te nemen in dit onderzoek vanwege de tijdspanne die voor het onderzoek is uitgetrokken en het grote aantal media dat er bestaat. Een compleet en totaalbeeld van de media is dus praktisch gezien niet haalbaar. Echter, de media kijken naar elkaar om niets te willen missen. Landelijke kranten kijken naar andere media, zoals tv, internet en regionale dagbladen. Wanneer die andere media belangrijk nieuws hebben, nemen de landelijke dagbladen dit vaak over. Op deze manier komt ook het belangrijkste nieuws uit andere media terug in de landelijke kranten.

Tot slot is kilometerheffing een landelijk onderwerp, waardoor het zich met name afspeelt in de landelijke media.

De artikelen uit de landelijke dagbladen zijn verzameld met behulp van Lexis Nexis. De artikelselectie is uitgevoerd op drie trefwoorden: rekeningrijden, kilometerheffing en Anders Betalen voor Mobiliteit. Rekeningrijden is als trefwoord meegenomen, omdat het door de media als synoniem voor kilometerheffing wordt gebruikt.

### **Onderzoeksperiode**

De onderzoeksperiode van dit onderzoek loopt van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2006. Voor de begindatum is gekozen, omdat in mei 2005 de commissie Nouwen met haar advies naar buiten is gekomen. Door enkele maanden voor die datum te beginnen met het onderzoek, wordt behalve de bekendmaking van het advies, ook de voorloop van het openbaar maken van het advies meegenomen. In de praktijk blijkt namelijk dat in de periode voorafgaand aan een belangrijke bekendmaking al aandacht wordt besteed in de media aan het onderwerp van de bekendmaking.

Het verloop van de berichtgeving over kilometerheffing wordt gedurende deze hele periode van twee jaar geschetst. Net als dat de standpunten van stakeholders en de ingezonden brieven uit deze hele periode van twee jaar worden gehaald. Voor een verdere inhoudelijke verdieping van de berichtgeving is een selectie binnen de periode van twee jaar echter noodzakelijk. Twee jaar is namelijk een erg lange periode voor een media-analyse en zal erg veel mediaberichten opleveren wat ondoenlijk is om er echt diep op in te gaan. De afbakening van het onderzoek is zodoende gelegen in de keuze voor enkele periodes binnen de twee jaar waarin veel media-aandacht voor het onderwerp is geweest. Juist in deze periodes van veel aandacht komen diverse stakeholders naar voren en reageren zij op elkaar. Zo valt te denken aan de vele belangstelling van de media voor kilometerheffing rond de presentatie van het rapport van de commissie Nouwen (mei 2005), de interne twist over het standpunt van de VVD over kilometerheffing (september 2005), de beslissing van het kabinet om het besluit over de kilometerheffing over te laten aan een volgend kabinet (september 2005) en het goedkopere systeem om kilometerheffing te kunnen heffen (september 2006).

Daarnaast is het opmerkelijk dat in de gehele onderzoeksperiode 'kilometerheffing' regelmatig kort wordt aangehaald in de media, zonder dat het artikel gaat over de discussie rondom kilometerheffing. Alleen artikelen over deze discussie zijn relevant voor het in kaart brengen van het krachtenveld.

Berichten die kilometerheffing slechts zijdelings aanhalen en niet over de discussie over de invoering van kilometer gaan, zijn niet meegenomen in het onderzoek. Ook niet in het verloop van de berichtgeving. Het onderwerp waarbij kilometerheffing het meeste zijdelings aan bod komt, is de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere. Een van de mogelijkheden om de bereikbaarheid tussen beide steden te verbeteren bevat kilometerheffing op een deel snelweg. De discussie in deze artikelen gaat over de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere (bekende discussie over de eventuele tunnel langs het Naardermeer; A6-A9) en niet over wel of geen (landelijke) kilometerheffing invoeren.

### ***Uitvoering van de media-analyse***

'Media-analyse' is een vrij brede term waar veel onderzoek onder zou kunnen vallen. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze in dit onderzoek de media-analyse is uitgevoerd. Allereerst is deze media-analyse zowel kwalitatief als kwantitatief van aard, al voert met name het kwalitatieve deel de boventoon. De mediaberichten zijn nauwkeurig bestudeerd en er is dieper ingegaan op wat er in de bron naar voren komt, waardoor de media als kwalitatieve bron zijn gebruikt. Daarnaast worden kwantitatieve data uit de mediaberichten gehaald, zoals 'hoeveel berichten zijn er verschenen'.

Gezien het belang van publieke beeldvorming rondom kilometerheffing wordt in deze media-analyse gekeken hoe het mediabeeld van kilometerheffing is. Om het krachtenveld in kaart te brengen, richt dit onderzoek zich op de mening en argumentatie van stakeholders (maatschappelijk middenveld) en burgers, aangezien het gaat om maatschappelijk draagvlak.

Om het bovenstaande uit de mediaberichten te filteren, zijn er enkele indicatoren opgesteld. Dit is noodzakelijk om media-artikelen gestructureerd te kunnen analyseren, zodat de onderzoeker niet 'verdwaalt' in de grote hoeveelheid teksten. Deze indicatoren zijn aandachtspunten waarop de berichten worden geanalyseerd. Al deze indicatoren tezamen zullen het krachtenveld en mediabeeld in kaart brengen.

Het gebruik van de indicatoren is gebaseerd op de culturele-indicatorenbenadering van Gerbner (De Boer en Brennecke, 2003; Gerbner, 1978) en de onderzoeksmethode die het Cluster Onderzoek van de Directie Communicatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert bij het uitvoeren van media-analyses.

Allereerst gebruikt Gerbner binnen de culturele-indicatorenbenadering indicatoren bij het onderdeel 'message system analysis' (inhoudsanalyse). Hij komt met een manier om onderzoek te doen naar boodschapsystemen die zijn gericht aan een heterogeen en anoniem publiek, zoals de massamedia. Hij ziet deze boodschapsystemen als een systeem waarin gemeenschappen gedeelde en publieke opvattingen cultiveren. Met deze aanpak wil hij uit de 'massa-geproduceerde publieke boodschapsystemen' de meest algemene termen van cultivering lichten en analyseren. Gerbner gebruikt vier indicatoren in zijn analyse: aandacht, nadruk, tendentie en structuur. De indicator 'aandacht' meet hoe vaak een bepaald onderwerp in een mediaboodschap voorkomt. Bij 'nadruk' wordt vastgesteld wat als belangrijk wordt aangemerkt in een boodschap; waar ligt de nadruk op? De 'tendentie' geeft de wijze waarop iets wordt getoond in positieve of negatieve zin aan. Deze eerste drie indicatoren halen inhoudelijke elementen van het berichtensysteem naar voren. De vierde indicator 'structuur', wil de relaties vaststellen tussen de verschillende elementen in een mediabericht.

Het idee van Gerbner is dat hij met behulp van bepaalde aandachtspunten een mediabericht analyseert. Zijn indicatoren zijn vrij algemeen, zoals hij zelf ook aangeeft. Wanneer het idee van de indicatoren verder wordt uitgewerkt, blijkt dit ook bruikbaar om meer specifieke vragen te stellen in een media-analyse. Vandaar dat in dit onderzoek indicatoren zijn gebruikt die zijn toegespitst op dit onderzoek en die in die context verder zijn uitgewerkt.

Bij deze uitwerking van de indicatoren is gebruik gemaakt van de onderzoeksmethode die het onderzoekscluster van de Directie Communicatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert. Deze onderzoeksmethode is vergelijkbaar met het idee van indicatoren zoals Gerbner naar voren brengt, maar heeft de indicatoren verder uitgewerkt. De indicatoren die het onderzoekscluster gebruikt, zijn veelal onder de algemene indicatoren van Gerbner te categoriseren. Het onderzoekscluster stelt indicatoren op afhankelijk van de vraag die wordt gesteld aan het bronnenmateriaal. Daarom zijn er indicatoren die vrij algemeen zijn en wat betreft inhoud dicht bij die van Gerbner liggen, maar zijn er ook indicatoren die meer specifieke informatie uit de mediaberichtgeving moeten halen.

Voor dit onderzoek zijn enkele indicatoren opgesteld waarmee de mediaberichtgeving wordt bekeken en met behulp van deze indicatoren moet antwoord kunnen worden gegeven op de probleemstelling. Behalve het mediabeeld, wordt ook het krachtenveld op deze manier in kaart gebracht. De indicatoren uit dit onderzoek zullen als indicator op zich informatie geven over de

mediaberichten, maar ook in relatie tot elkaar zullen ze interessante resultaten kunnen laten zien (indicator 'structuur' van Gerbner). In tabel 1 hieronder worden de indicatoren weergegeven en toegelicht. In de tabel is ook te zien wanneer indicatoren zijn te categoriseren onder de indicatoren van Gerbner.

**Tabel 1. Indicatoren voor bepalen van het mediabeeld en krachtenveld**

<i>Indicatoren van Gerbner</i>	<i>Indicatoren</i>	<i>Subindicatoren</i>	<i>Toelichting op indicator</i>
<b>Aandacht</b>			
	Datum		De datum van een artikel is van belang om het <i>verloop van de berichtgeving</i> in kaart te kunnen brengen. Zo wordt duidelijk na welke gebeurtenissen de media aandacht voor het onderwerp kilometerheffing hadden en wanneer de aandacht van de media zich op iets/iemand vestigt. Een praktische bijkomstigheid van deze indicator is dat op deze manier artikelen die binnen de onderzoeksperiode vallen makkelijk kunnen worden geselecteerd. Tot slot is met behulp van deze indicator en de indicatoren titel en bron het artikel gemakkelijk op een later moment te achterhalen.
	Titel		De titel van een artikel is van belang om samen met de indicatoren datum en bron het artikel gemakkelijk op een later moment te kunnen achterhalen.
	Bron		De bron van het artikel is van belang om te analyseren welke <i>bronnen</i> veel of weinig aandacht aan het onderwerp schenken. Daarnaast is met behulp van deze indicator en de indicatoren datum en titel het artikel gemakkelijk op een later moment te achterhalen.
	Aantal berichten		Met deze indicator wordt duidelijk <i>hoeveel berichten</i> er zijn verschenen (en bijvoorbeeld gekoppeld aan de indicatoren datum en focus is ook te achterhalen wanneer er hoeveel berichten zijn verschenen over een bepaalde gebeurtenis).
	Lengte van het artikel		Deze indicator geeft het aantal woorden van het artikel aan. Op deze manier wordt duidelijk <i>hoeveel ruimte</i> er in de krant aan het onderwerp wordt besteed.
	Soort artikel		Deze indicator geeft aan wat voor <i>soort artikel</i> het is. Onderscheiden worden onder andere: nieuwsbericht, ladderbericht, achtergrond/analyse, reportage en kaderartikel.
	Plaats artikel		Deze indicator geeft aan of het artikel op de voorpagina, pagina 3, elders in de krant of in een katern staat. De <i>plaats van een artikel</i> geeft het belang van het onderwerp aan. Staat een artikel op de voorpagina van de krant, dan is het volgens de nieuwswaarde van de krant een belangrijker onderwerp dan alle nieuws op pagina 3. De voorpagina en de pagina 3 zijn binnen de krant altijd de pagina's met de belangrijkste onderwerpen. Wat verderop in de krant of in een katern wordt genoemd, is minder belangrijk. Helaas is het via Lexis Nexis niet mogelijk om de precieze plaats op de betreffende pagina te achterhalen. Boven de vouw is bijvoorbeeld een belangrijker plaats dan onder de vouw. Daarnaast is een 'paginaopener' (prominentste artikel, vaak met de grootste kop) belangrijker nieuws dan ander nieuws op de pagina. Lexis Nexis geeft alleen aan op welke bladzijde een artikel is verschenen.
<b>Nadruk</b>			
	Mediagezag		De indicator mediagezag geeft aan van <i>welke stakeholder</i> zijn mening in een artikel primair wordt weergegeven, oftewel op wiens mening de meeste nadruk wordt gelegd.
	Focus		De indicator focus geeft aan op <i>welk onderwerp</i> in het artikel de nadruk ligt. Focus is ook het selectie criterium van artikelen. Artikelen met als focus – onderwerp waar de nadruk op ligt – 'kilometerheffing' worden geanalyseerd. Kilometerheffing is zodoende de 'hoofdfocus'. Binnen deze hoofdfocus zijn meerdere deelfocussen te onderscheiden; binnen een onderwerp kan de nadruk in een artikel op uiteenlopende deelonderwerpen liggen.
<b>Tendentie</b>			
	Teneur		De indicator teneur geeft aan of in het artikel positief, negatief of neutraal is geschreven over kilometerheffing. Zo wordt duidelijk hoe de algemene <i>toon</i> van een artikel is.
<b>Geen indicator van Gerbner</b>			
	Naam stakeholder		De indicator naam stakeholder geeft aan <i>welke stakeholder</i> wordt genoemd in een artikel.
	Steun/kritiek stakeholder/burger		Deze indicator geeft aan of een stakeholder of burger <i>voor (steun) of tegen (kritiek)</i> kilometerheffing is.

	Reden steun/kritiek stakeholder/burger		Deze indicator geeft aan <i>welke argumenten</i> de stakeholder gebruikt in zijn voor- of tegenstanderschap. Aangezien binnen de argumenten een groepering mogelijk is, is elke groep tot een subindicator gemaakt.
		Algemeen	Argumenten die niet onder een van de onderstaande groepen vallen.
		Eerlijkheid	Argumenten die te maken hebben met de eerlijkheid van de kilometerheffing.
		Alternatieven	Argumenten die te maken hebben met de al dan niet aanwezigheid van een alternatief voor de auto en voor kilometerheffing.
		Bereikbaarheid	Argumenten die te maken hebben met het effect van kilometerheffing op de bereikbaarheid.
		Economie	Argumenten die te maken hebben met het effect van kilometerheffing op de economie.
		Milieu	Argumenten die te maken hebben met het effect van kilometerheffing op het milieu.
		Verkeersveiligheid	Argumenten die te maken hebben met het effect van kilometerheffing op de verkeersveiligheid.
	Vertrouwen van burger in overheid		In verband met de vermeende kloof tussen burger en politiek is het belangrijk de mediaberichten te bekijken op het vertrouwen dat burgers al dan niet in de overheid hebben.
	Kritiek burger op maatschappelijk middenveld		In verband met het verdwijnen van het maatschappelijk middenveld is het belangrijk de mediaberichten te bekijken op mogelijke kritiek die burgers hebben op het maatschappelijk middenveld.

### **Aanvullingen op de media-analyse**

Hierboven is uitgebreid weergegeven waarom dit onderzoek is gebaseerd op een media-analyse. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van het krachtenveld is ervoor gekozen om enkele aanvullingen te doen op de media-analyse om hiermee de media-analyse aan te vullen. Daarnaast is vanzelfsprekend literatuur over kilometerheffing, mobiliteit en theorie gebruikt voor dit onderzoek.

Het krachtenveld wat betreft de *stakeholders* (maatschappelijke belangenorganisaties, deskundigen, politieke partijen en dergelijke) wordt aangevuld met informatie uit de database 'Kennisplein' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In deze database zijn standpunten van stakeholders in de media over belangrijke VenW-onderwerpen opgenomen, waaronder kilometerheffing. Meegenomen in dit onderzoek zijn de standpunten die in de onderzoeksperiode zijn opgenomen in de database. Deze standpunten komen uit meer mediale bronnen dan alleen de niet gratis verstrekte landelijke kranten. Omdat een zo volledig mogelijk beeld van het krachtenveld is gewenst, niet alle stakeholders de media even doeltreffend kunnen aanwenden om hun mening te ventileren en de database beschikbaar was voor dit onderzoek, is ervoor gekozen de meningen uit de database ook mee te nemen in dit onderzoek.

Een andere aanvulling op de media-analyse is dat deze wat betreft het krachtenveld onder *burgers* wordt aangevuld met publieksonderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Burgers gebruiken de media net als stakeholders om hun mening te laten horen. Zij doen dit in reportages waarin om hun mening wordt gevraagd, artikelen over publieksonderzoek en door een brief naar een krant te sturen. Deze mediaberichten worden in de media-analyse onderzocht. In de praktijk is het zo dat burgers minder ruimte krijgen in de media dan stakeholders. Het is de journalistieke praktijk om als een journalist een artikel schrijft, dat hij allerlei belangenpartijen en politieke partijen om hun reactie op het onderwerp vraagt. Zo worden de maatschappelijke belangenorganisaties sneller gebeld om een reactie dan een willekeurige burger. Vaak zijn het ook deze partijen die met nieuws komen waar de journalist maar al te graag gebruik van wil maken. Munnichs geeft aan dat hij de media ziet als de 'belangrijkste graadmeter van de publieke opinie', maar dat die media voor het grote publiek zeer beperkt toegankelijk zijn wanneer zij een boodschap willen uitdragen (Munnichs, 2000). Omdat burgers minder makkelijk dan stakeholders de media kunnen aanwenden om hun mening te uiten, wordt in de media minder snel duidelijk wat de burger van kilometerheffing vindt. Want wat slechts één burger vindt, is geen nieuws, tenzij het op een hoger niveau wordt getrokken in onderzoek onder veel meer burgers, wat een representatief beeld schept van hoe de bevolking over kilometerheffing denkt. Om toch iets meer te kunnen zeggen over wat de burger vindt van kilometerheffing dan alleen de mediaberichten waarin de mening van de burger naar voren komt, is gebruik gemaakt van draagvlakonderzoek en focusgroepenonderzoek (beide onder burgers) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgevoerd gedurende de onderzoeksperiode.

## **Het mediabeeld rondom kilometerheffing**

### **Media-analyse**

Kilometerheffing staat in de onderzochte periode 2005 en 2006 veel in de belangstelling van de media, omdat regelmatig wordt gediscussieerd over deze beprijzingsvorm. In dit hoofdstuk wordt het algemene mediabeeld rondom kilometerheffing kort geschetst.<sup>14</sup>

#### **Media-aandacht**

In totaal verschijnen ruim 310 artikelen over de discussie over kilometerheffing in de landelijke dagbladen. Dit varieert van een hele korte vermelding van kilometerheffing tot uitgebreide meningen van diverse stakeholders en ingezonden brieven van burgers. Vaak is er een aanleiding, zoals de presentatie van de Nota Mobiliteit of de presentatie van het advies van de commissie Nouwen, wanneer over kilometerheffing wordt geschreven.

Gezien het grote aantal artikelen verspreid over twee jaar is het logisch dat de artikelen erg variëren in lengte. Dit is mede afhankelijk van hoe actueel het nieuws op een bepaald moment is. Er zijn zodoende berichten van nog geen vijftig woorden, maar ook berichten van ruim tweeduizend woorden. De meeste artikelen tellen tussen de 250 en vijfhonderd woorden, met een gemiddelde van 460 woorden per artikel. De kleine artikelen zijn veelal ingezonden brieven, ankeilers op de voorpagina, ladderberichten of hele korte berichtjes (paginavullers). Kilometerheffing is een onderwerp dat zich ook leent voor grote achtergrondverhalen en opiniestukken, die vaak vrij lang zijn.

De meeste artikelen die over kilometerheffing zijn geschreven, zijn nieuwsberichten. Opiniestukken (ruim 65; behorend tot de follow-up artikelen) zijn ook regelmatig verschenen. Deze zijn meestal geschreven door een deskundige. Ook gaat het hier om columns en commentaren van de krant zelf. Er verschijnen ruim twintig achtergrondartikelen, vier interviews en vijf reportages. Ingezonden brieven, de Stelling van de Dag (Telegraaf) en meningen van burgers verschijnen zo'n 35 keer in een krant.

Vooraf het Financieele Dagblad en Trouw plaatsen vaak artikelen over kilometerheffing (allebei zo'n zestig keer). De Telegraaf en de NRC volgen daarna met zo'n 55 artikelen. Het Algemeen Dagblad en de Volkskrant schrijven beide ongeveer veertig keer over kilometerheffing. De ingezonden brieven staan voornamelijk in het Algemeen Dagblad, Trouw en de Telegraaf.

De plaats waar een artikel in de krant staat geeft aan hoe belangrijk de krant het onderwerp vindt. Lexis Nexis geeft aan op welke plaats in de krant een artikel is verschenen, behalve van het Financieele Dagblad. Ruim twintig keer verschijnt een artikel op de voorpagina en ruim tachtig keer op pagina twee of drie. Natuurlijk is de plaats van een onderwerp ook afhankelijk van de nieuwswaarde van andere onderwerpen die in die periode spelen. Dit is in dit onderzoek niet bekeken. Maar aangezien ruim honderd van de ruim 310 artikelen op pagina één, twee of drie (actuele en meest belangrijke pagina's) verschijnen, valt te concluderen dat kilometerheffing een belangrijk onderwerp is met een hoge nieuwswaarde. De rest van de artikelen, zo'n tweederde van alle artikelen, is op pagina vier of verder geplaatst. Dit houdt voor een deel verband met het hoge aantal achtergrondartikelen, opiniestukken en ingezonden brieven, wat tevens de belangrijkheid van het onderwerp aangeeft. Dit soort artikelen staat meestal niet in de actuele eerste drie pagina's van een krant. Bovendien verschijnen veel artikelen in de katern 'economie', en niet onder 'binnenland'. Vaak komt de katern 'binnenland' eerder in een krant dan de katern 'economie'.

Bij de plaatsing van een artikel moet wel de kanttkening worden gemaakt dat kranten een eigen indeling hebben, die in Lexis Nexis niet duidelijk naar voren komt. Hierdoor is niet altijd duidelijk op welke bladzijde in de nummering een artikel werkelijk heeft gestaan. Daarnaast zijn criteria van plaatsing zoals boven of onder de vouw, pagina-openers (hoofdartikel op de pagina), doorverwijzingen van de voorpagina niet uit Lexis Nexis te halen. Gebaseerd op de informatie die door Lexis Nexis wordt geboden is bovenstaande over de plaatsing van de artikelen op te maken.

#### **Verloop in de media**

##### **Februari 2005: kilometerheffing pas in 2014**

Eind februari 2005 verschijnen enkele berichten in de media die benadrukken dat de minister van Verkeer en Waterstaat, Karla Peijs, aangeeft dat kilometerheffing pas in 2014 wordt ingevoerd. Peijs onderstreept dat kilometerheffing een 'eerlijk systeem' is en dat de kilometerheffing in de plaats komt van de huidige autobelastingen. De Tweede Kamer is verbaasd over de vertraging, omdat de Kamer

<sup>14</sup> Hiervoor zijn de indicatoren datum, titel, bron, aantal berichten, plaats van een artikel, lengte van het artikel, soort artikel, mediagezag, focus en teneur gebruikt.

niet lang daarvoor een voorstel steunde om voor het eind van deze kabinetsperiode een begin te maken met de invoering van de heffing.

#### **April en mei 2005: akkoord commissie Nouwen**

Eind april hebben de media veel aandacht voor de commissie Nouwen. De media melden dat de commissie Nouwen er op hoofdlijnen uit is. Er is een akkoord bereikt over een vorm van kilometerheffing waar alle leden van de commissie achter staan. Dit betekent gunstige berichtgeving voor de heffing. In de artikelen komen de hoofdlijnen van het akkoord aan bod. Allereerst is de kilometerprijs afhankelijk van tijd, plaats en type voertuig. Ook vervallen de huidige vaste autolasten zoals wegen- en aanschafbelasting en gaat de heffingsopbrengst naar een landelijk onafhankelijk inrichtingsinstituut dat het geld verdeelt. Het gebruik van de auto wordt dus belast en niet langer het bezit. Daarnaast komt in de media naar voren dat de heffing tussen 2012 en 2014 moet worden ingevoerd. Hoe hoog het bedrag per kilometer wordt, is nog niet bekend. Diverse stakeholders reageren op het 'uitlekken' van de hoofdlijnen van het akkoord.

De maand mei staat vooral in het teken van het advies van de commissie Nouwen, al verschijnt net voor de presentatie van het advies een rapport van het Centraal Planbureau (3 mei). Uit dat rapport blijkt dat een heffing op specifieke plaatsen en tijden de files sterk kan terugdringen. Het verkeer neemt niet af, maar door de heffing is er wel sprake van spreiding van het verkeer, waardoor op werkdagen het aantal files zal afnemen met 35 tot 55 procent. Aangegeven wordt dat de gevolgen voor huishoudens variëren. Iemand is bijvoorbeeld wel meer geld kwijt, maar is minder tijd kwijt in de file. Aangezien het CPB de plannen voor kilometerheffing steunt en de media dit benadrukken, is de berichtgeving positief over kilometerheffing.

In mei verschijnen ruim vijftig – overwegend neutraal getinte – berichten over het advies van de commissie Nouwen (exclusief de berichten over het CPB-rapport), zonder dat de commissie mediagezag<sup>15</sup> heeft. Waarschijnlijk komt dit omdat er eind april al aandacht is geweest voor de inhoud van het akkoord. De nadruk ligt dus op andere accenten. De meeste nadruk (focus<sup>16</sup>) ligt op het feit dat er strubbelingen zijn geweest in de totstandkoming van het advies. Vooral in het begin van de maand benadrukken de kranten dit, maar ook later in de maand komt het regelmatig ter sprake. Diverse leden van de commissie, met name VNO-NCW, laten zich uit over de strubbelingen. De artikelen die niet gaan over de strubbelingen benadrukken uiteenlopende onderwerpen aangaande kilometerheffing. De media laten vele verschillende stakeholders aan het woord, waardoor er geen sprake is van een partij die veel mediagezag heeft. Wel valt op dat er in deze periode regelmatig ingezonden brieven verschijnen en dat journalisten hun mening geven over de kilometerheffing. Brieven schrijvers en journalisten zijn zodoende in de maand mei regelmatig dominant aanwezig in de media.

#### **Juni 2005: CDA voorstander kilometerheffing**

'CDA bekeerd tot kilometerheffing' kopt het AD op 24 juni 2005. In de media verschijnen enkele berichten die vermelden dat het CDA de heffing steunt.

#### **Augustus, september en oktober 2005: kabinetsbesluit kilometerheffing en ruzie in VVD**

Het kabinet zal in september 2005 een besluit nemen over kilometerheffing. Al eind augustus verschijnen hier enkele berichten over. Het kabinet wil 'rekeningrijden' geleidelijk gaan invoeren, melden 'bronnen rondom het kabinet'. Ook komt dan al naar voren dat het kabinet ervan af ziet om het in diens kabinetsperiode<sup>17</sup> in te voeren. Op 8 september presenteert het kabinet zijn officiële standpunt en de media hebben hier met name op 8, 9 en 10 september veel aandacht voor. Na deze drie dagen is er af en toe nog een bericht over kilometerheffing en het kabinetsbesluit in de maand september. In totaal verschijnen zo'n dertig berichten over het kabinetsbesluit.

De berichten over het kabinetsbesluit benadrukken dat het kabinet heeft besloten af te zien van invoering van de heffing gedurende deze kabinetsperiode, vanwege de hoge kosten van de invoering. Het kabinet heeft hierbij het meeste mediagezag, maar wanneer alle partijen die reageren op het besluit samen worden genomen, dan hebben de reagerende partijen overduidelijk het meeste mediagezag. De kranten benadrukken namelijk vooral de kritische reacties op het kabinetsbesluit. De meeste belangenpartijen zijn teleurgesteld. De leden van de commissie Nouwen noemen het een 'gemiste kans', vooral omdat er volgens hen nu 'uniek draagvlak' voor de maatregel is.

<sup>15</sup> De indicator mediagezag geeft aan van welke stakeholder zijn mening in een artikel primair wordt weergegeven, oftewel op wiens mening de meeste nadruk wordt gelegd.

<sup>16</sup> De indicator focus geeft aan op welk onderwerp in het artikel de nadruk ligt.

<sup>17</sup> Kabinet Balkenende II, 27 mei 2003 tot en met 30 juni 2006 (regering.nl).

Rondom Prinsjesdag komt kilometerheffing wederom in het nieuws wanneer VVD-fractievoorzitter Jozias van Aartsen in de Kamer aangeeft dat zijn partij tegen kilometerheffing is. VVD-Kamerlid en -woordvoerder verkeer, Pieter Hofstra, heeft eerder aangegeven dat de liberalen vóór de heffing zijn. De 'ruzie' tussen Hofstra en Van Aartsen wordt breed uitgemeten in de media (zo'n veertig artikelen). Begin oktober verschijnen berichten dat de VVD uiteindelijk toch voorstander van de kilometerheffing is, maar onder voorwaarden. Deze berichten vermelden nogmaals dat er 'ruzie' is geweest. Vrijwel alleen het standpunt van de VVD komt naar voren in deze berichtgeving.

Eind oktober verschijnen enkele berichten waarin IT-bedrijf LogicaCMG aangeeft dat de kosten voor de invoering van kilometerheffing goedkoper kan dan totnogtoe werd aangenomen. Diverse stakeholders reageren hierop.

### **November 2005: Nota Mobiliteit: kilometerheffing in 2012**

Minister van Verkeer en Waterstaat, Karla Peijs, presenteert de Nota Mobiliteit (NoMo) eind november 2005, waarin het kabinet het advies van de commissie Nouwen over kilometerheffing onderschrijft. In de berichtgeving over de NoMo staan allerlei aspecten uit de NoMo centraal. Binnen de grote diversiteit aan aspecten van de NoMo komt kilometerheffing zeer regelmatig terug in de media. Een aantal berichten benadrukt dat Peijs heeft besloten dat de kilometerheffing in 2012 wordt ingevoerd, waarmee dit onderwerp in de berichtgeving over de NoMo het meeste wordt benadrukt en waarmee de mening van Peijs, het zij weinig, van alle partijen die iets te melden hebben wordt benadrukt.

### **Januari, februari, maart, april, mei, juni 2006: stilte rondom kilometerheffing**

Na de vele berichtgeving over kilometerheffing in 2005 is het dit eerste half jaar van 2006 vrij stil rondom dit onderwerp. Af en toe verschijnen berichten over kilometerheffing, maar er is geen aanleiding voor de media om er veel over te schrijven naar aanleiding van een bepaalde gebeurtenis. Andere thema's op het gebied van verkeer en vervoer krijgen meer aandacht, zoals de discussie rondom de bereikbaarheid van Almere (A6-A9). In die discussie staan een aantal 'alternatieven' centraal die voor een verbetering van de verbinding tussen Almere en Amsterdam moeten zorgen. Er is beperkte aandacht voor het alternatief waarin kilometerheffing een rol speelt. Kilometerheffing komt in dit alternatief niet als landelijke maatregel naar voren en ook niet in de vorm die de commissie Nouwen adviseerde, vandaar dat deze berichtgeving buiten beschouwing is gelaten in dit onderzoek.

### **Juli, augustus, september, november, december 2006: verkiezingen, Galileo en OESO**

Eind juni 2006 valt het derde kabinet Balkende. Grote beslissingen worden niet meer genomen, zodoende is er ook weinig media-aandacht voor de grote verkeer- en vervoerthema's, zoals kilometerheffing. Wel verschijnen regelmatig berichten over de standpunten van de politieke partijen, vooral in de aanloop naar de verkiezingen in november. Kort vermelden de media dan of een politieke partij voor of tegen kilometerheffing is, maar zonder dat argumentatie hiervoor wordt genoemd.

Ook verschijnen af en toe berichten over kilometerheffing los van de verkiezingen, maar zonder dat een bepaalde gebeurtenis rondom de kilometerprijs aanleiding is voor media-aandacht (deze artikelen zijn in de verdere media-analyse niet meegenomen). Zo komt kilometerheffing aan bod in berichtgeving over luchtkwaliteit, milieu, tolplannen van steden en het Amsterdamse plan om kilometerheffing in de stad in te voeren. Ook wordt kilometerheffing in verband gebracht met het Europese satellietproject Galileo.

De OESO laat eind december weten dat Nederland snel een vorm van beprijzing moet invoeren, omdat de mobiliteit van de Randstad onvoldoende is. De Kamer is het met de OESO eens. Er is hier maar beperkt aandacht voor (twee artikelen).

### **Toonzetting in de media**

Over het algemeen wordt in neutrale bewoordingen geschreven over kilometerheffing. Wanneer er goed nieuws is te melden over kilometerheffing is de berichtgeving vanzelfsprekend positief getint, maar nog altijd in overwegend neutrale bewoordingen. Een veelbesproken onderwerp als kilometerheffing krijgt echter ook nog al eens te maken met bepaalde specifieke toongeladen bewoordingen. Heel erg vaak komt dit dus niet voor, maar regelmatig genoeg om te worden vermeld. Vooral briefschrijvers en auteurs van opiniestukken gebruiken negatieve woorden. Meestal gaat het om enkele negatieve woorden in een artikel, soms een positievere uiting. Het gaat hier om woorden (omschrijvingen) zoals 'omstreden plan', 'duur plan', 'impopulaire beleidsmaatregel' of 'melkkoe'.

Sommige artikelen gebruiken bepaalde geladen 'uitspraken' (zinnen). Zo schrijft een journalist van de Telegraaf op 25 februari 2005: "Automobilisten kunnen zeker tot 2012 gerust zijn, want pas in dat jaar krijgen weggebruikers te maken met een vorm van kilometerheffing." En: "Uiteindelijk gaan alle autorijders in ons land voor de bijl" (Telegraaf 26 mei 2005). Trouw 18 april 2006: "Het kabinet

Balkenende lijkt straks bij de verkiezingen bij de automobilist op een stevig schouderklopje te kunnen rekenen. Het zag af van het gehate rekeningrijden. Die zaak komt pas in een verre toekomst aan de orde." Het Financieele Dagblad is iets positiever over kilometerheffing (7 april 2005) net als de Volkskrant (12 mei 2005): "Dankzij een goed georganiseerde autolobby zijn rekeningrijden en andere beperkende maatregelen tot dusverre schone beloften gebleven (Financieele Dagblad)" respectievelijk "Deze rationele benadering (kilometerheffing, red) lijkt het opnieuw te moeten afleggen tegen de angst voor de torn van de automobilist (VK)". Een andere opmerkelijke uitspraak uit Trouw 30 mei 2005 is: "De autolobby zegt dat de auto de melkkoe van de overheid is, terwijl de milieubeweging vindt dat de automobilist niet opdraait voor de maatschappelijke (lees: milieu) kosten die hij veroorzaakt."

Deze uitspraken (zinnen) laten zien dat de woorden op zich niet erg negatief of positief geladen hoeven te zijn (met uitzondering van 'gehate' en stereotypering 'melkkoe') om een negatieve of positieve uiting over kilometerheffing te zijn. Eveneens laten deze uitspraken de tegenstelling zien die er is rondom kilometerheffing, ook onder kranten. De Telegraaf is vrij negatief over kilometerheffing en neemt het op voor de automobilist, die tegen kilometerheffing is, zo veronderstelt de Telegraaf. De andere kranten zijn iets genuanceerder, of zelfs wel enigszins positief over kilometerheffing te noemen, omdat zij kritisch zijn over de autolobby.

Een artikel uit de Telegraaf (12 mei 2005) springt er wat betreft negatieve toon uit in de onderzochte berichten. Het artikel schrijft over de reacties op een Stelling van de Dag over kilometerheffing in de Telegraaf en zal ook terugkomen in de media-analyse over wat burgers van kilometerheffing vinden. Enkele fragmenten: "De Nederlandse automobilisten zijn fel gekant tegen de dreigende kilometerheffing die ze beschouwen als een 'straf omdat we naar ons werk gaan'. Het grote aantal, veelal woedende, tegenstanders van het door de commissie Nouwen bezegelde akkoord over een geleidelijke invoering van kilometerheffing bij verkeersknelpunten, voelt zich met de rug tegen de muur gezet. Veel weggebruikers voelen zich in de steek gelaten door hun belangenvertegenwoordigers die deelnamen aan de besprekingen van de commissie Nouwen. Velen overwegen bijvoorbeeld hun lidmaatschap van de ANWB op te zeggen. 'Als dank voor hun achterkamertjespolitiek'. Van de vanaf 2009 in te voeren heffing wordt geen enkel heil verwacht. Omdat de forensen ook bij een eventuele kilometerheffing noodgedwongen allemaal tegelijk in de auto stappen, beschouwen velen het als een 'ordinaire lastenverzwaring' voor de werkende burger. Ook de belofte dat de heffing verdwijnt wanneer de files bij de aangewezen knelpunten achterwege blijven, wordt massaal met een flinke korrel zout genomen. 'Als onze regenten ergens goed in zijn is het wel het instellen van tijdelijke belastingen die nooit meer verdwijnen, zoals het kwartje van Kok.' Net zo pessimistisch zijn de automobilisten over de beloofde verlaging van de wegenbelasting en de bpm voor nieuwe auto's. Anderen voorspellen een complete chaos op de secundaire wegen. Naast de honderden afkeurende reacties die binnenstroomden, was er ook een vijftal positieve."

Ingezonden brieven zijn over het algemeen negatiever over kilometerheffing dan de nieuwsberichtgeving. Dit is logisch aangezien journalisten over het algemeen objectief verslag moeten doen, waarbij geladen bewoordingen moeten worden vermeden. Een ingezonden brief wordt vaak door een (emotionele) burger geschreven die zijn persoonlijke mening uit.

De volgende citaten komen uit ingezonden brieven en geven de negatieve toon aan: 'de automobilist is weer de melkkoe', 'werkend Nederland, de motor van de economie, moet straks betalen om te mogen werken. Het bestraffen van mensen middels tol en kilometerheffingen is mijn inziens krankzinnig', 'voor onderwerpen die een zittende regering tegen heug en meug wil doordrukken (de euro, de kilometerheffing) moet het burgerinitiatief mogelijk zijn', 'nu ligt er weer het onzalige plan om tol (schrijver bedoelt kilometerheffing, red) te gaan heffen. De automobilist is al volledig uitgemolken en bijna rijp voor het slachthuis!', 'Invoeren van kilometerheffing is een ordinaire manier van de burger belasten die er juist voor kiest om niet in de file te staan, maar wel zijn auto wil gebruiken', 'de hsl, de Betuwelijn, rekeningrijden. Als ik zou doorgaan met de opsomming van alle mislukte en megalomane projecten barst mijn column uit dit kadertje' (Sjaak Bral), 'eeuwige stokpaardje 'rekeningrijden' en 'rekeningrijden of andere slappe oplossing'.



## ***Maatschappelijk middenveld over kilometerheffing***

### ***Media-analyse***

Om erachter te komen welke partijen zijn betrokken bij de besluitvorming over kilometerheffing, worden in dit hoofdstuk alle partijen die zich in de media uiten over kilometerheffing op een rij gezet. Niet alleen stakeholders die zich in landelijke kranten hebben geuit worden meegenomen. Met behulp van de database Kennisplein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is het ook mogelijk om stakeholders die zich bijvoorbeeld op websites en in regionale media hebben geuit, mee te nemen om een zo volledig mogelijk beeld van de stakeholders die bij kilometerheffing betrokken zijn te krijgen. Hierbij wordt onder kilometerheffing de vorm van kilometerheffing die de commissie Nouwen adviseert verstaan. Het kabinet heeft immers opdracht gegeven voor de totstandkoming van dit advies en neemt dit advies over.

Stakeholders reageren meestal in de media op een bepaalde gebeurtenis, zoals de presentatie van de Nota Mobiliteit of het uitbrengen van het advies van de commissie Nouwen. Onderdeel van die reactie is regelmatig de argumentatie voor of tegen kilometerheffing. Dit hoofdstuk heeft zich alleen gericht op de argumentatie wat betreft kilometerheffing die de stakeholders naar voren hebben gebracht.<sup>18</sup> De meningen van de stakeholders zijn weergegeven in de bijlage. Op deze manier wordt het krachtenveld van kilometerheffing wat betreft de stakeholders in kaart gebracht. Zo wordt duidelijk uit welke hoek steun en uit welke hoek kritiek valt te verwachten en wordt duidelijk of er draagvlak is of niet. Interessant gegeven hierbij is dat er onvoldoende maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing was, waardoor oud-minister Peijs de commissie Nouwen instelde. Deze commissie moest maatschappelijk draagvlak creëren en richtte zich op partijen uit het maatschappelijk middenveld.

### ***Krachtenveld***

#### **Algemeen**

Wanneer naar de stakeholders met hun argumentatie wordt gekeken, vallen enkele (algemene) punten op. Allereerst zijn er vrij veel stakeholders die in de onderzochte media hun mening uiten over kilometerheffing met daarin een reden waarom ze voor of tegen kilometerheffing zijn. Het is lastig aan te geven hoeveel stakeholders dit precies zijn, omdat stakeholders regelmatig gezamenlijk een mening geven of omdat een stakeholder praat namens meerdere stakeholders. Bijvoorbeeld 'de gemeente Amsterdam, omliggende gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland' reageren gezamenlijk, dit zijn minimaal vier stakeholders, de 'omliggende gemeenten' worden in de krant niet verder gespecificeerd, waardoor het onmogelijk is om aan te geven hoeveel stakeholders deze mening zijn toegedaan. Ook komt het regelmatig voor dat een stakeholder in verschillende 'groepjes' een mening geeft of hun mening door de krant zo wordt weergegeven. Uit het voorbeeld hierboven staat in het groepje stakeholders de gemeente Amsterdam. Daarnaast komt de mening van de gemeente Amsterdam ook terug in een reactie van 'brancheorganisaties, het bedrijfsleven, natuurorganisaties, ANWB en de wethouders van Amsterdam en Den Haag'. Het kan zijn dat deze groepjes stakeholders een gezamenlijk persbericht uitdoen, maar het kan ook zo zijn dat de journalist de reacties van een aantal stakeholders bij elkaar voegt. In totaal zijn er zo'n 67 stakeholder(groepje)s die in de niet gratis verstrekte landelijke dagbladen hun meningen gegeven. Deze 67 reacties zijn aangevuld met reacties en stakeholders uit 'Kennisplein', welke ook buiten de niet gratis verstrekte landelijke dagbladen afkomstig kunnen zijn. In totaal zijn er dan zo'n 79 stakeholder(groepje)s die hun mening over kilometerheffing hebben gegeven in de media.

De stakeholders die aan het woord komen zijn zeer divers. Zij variëren van deskundige professoren van diverse universiteiten tot provincies en gemeenten tot belangenpartijen zoals TLN, VNO-NCW en milieuorganisaties en natuurlijk de bekende politieke partijen. Ook valt op dat kranten zich als stakeholder gedragen, door hun eigen mening in een commentaar weer te geven.

Opmerkelijk is dat er veel meer stakeholders met argumentatie vóór kilometerheffing zijn dan met argumentatie tegen de heffing. Van de bijna tachtig stakeholder(groepje)s die reageren zijn er zestig voor kilometerheffing. Vijftien stakeholder(groepje)s komen met argumentatie tegen de heffing en vier stakeholder(groepje)s zijn neutraal. Het kan zijn dat een stakeholder voor kilometerheffing is, maar wel kanttekeningen plaatst. Zo plaatst het Milieu en Natuur Planbureau (MNP) kanttekeningen bij het advies van Nouwen. Het MNP geeft aan het eens te zijn met het advies van de commissie Nouwen, maar 'neemt afstand van twee kernaanbevelingen'. Het planbureau wil niet dat het geld van de heffing wordt teruggesluisd naar het wegennet en is tegen het verzelfstandigen van wegbeheerders. Toch is

---

<sup>18</sup> Aan de hand van de indicatoren algemeen, eerlijkheid, alternatieven, bereikbaarheid, economie, milieu en verkeersveiligheid.

het MNP voor de maatregel, omdat het de meest effectieve maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Soms zijn deze kanttekeningen echter harde voorwaarden waaraan moet worden voldaan wil de stakeholder instemmen met kilometerheffing. Deze voorwaarde, bijvoorbeeld dat de opbrengst van de heffing naar nieuwe wegen gaat, is dan vaak een van de redenen waarom een stakeholder instemt met de kilometerheffing.

In de kranten krijgt niet elke stakeholder evenveel ruimte. Er zijn stakeholders die regelmatig in verschillende artikelen de kans krijgen om hun mening voor het voetlicht te brengen (met name de leden van de commissie Nouwen en politieke partijen) of zij krijgen in een krant de ruimte om een lang opiniestuk te publiceren (met name deskundigen). Daarentegen zijn er ook stakeholders die minder ruimte krijgen om hun mening uit te dragen en maar een enkele keer in een enkele krant worden genoemd (bijvoorbeeld 'provincies' of 'omliggende gemeenten').

Ook valt op dat sommige redenen steviger zijn dan andere. Zo is 'kilometerheffing moet er snel komen' een minder stevig argument van voorstanders dan 'kilometerheffing verbetert de bereikbaarheid'. Bepaalde argumenten zijn ook voorwaarden waaronder een stakeholder voor kilometerheffing is of zijn verwachte gevolgen van de invoering van kilometerheffing.

Daarnaast lijken veel redenen op elkaar. Deze redenen vullen elkaar aan of onderscheiden zich alleen door een nuanceverschil. Zo geven een aantal stakeholders aan dat ze vinden dat de opbrengst van kilometerheffing naar de aanleg van (nieuwe) wegen moet gaan. Andere stakeholders vinden dit ook, maar willen daarnaast dat een deel van de opbrengst naar het openbaar vervoer gaat.

Sommige stakeholders geven een heel korte en vrij algemene reden aan, terwijl andere stakeholders deze reden verder uitleggen. Vaak is het zo dat de uitleg van een reden leidt tot allerlei redenen voor of tegen kilometerheffing. Het ene gevolg leidt weer tot een volgend gevolg en zo verder. Een voorbeeld hiervan is dat sommige stakeholders alleen aangeven dat de economie met kilometerheffing is gebaat. Een andere stakeholder werkt deze reden uit, door aan te geven dat de spreiding van auto's over de weg tot een betere benutting van de weg en dus meer ruimte op de weg leidt, waarvan bedrijven en personen zullen profiteren. Ook betekent dit dat steden beter bereikbaar worden en dat er minder arbeidsuren verloren gaan. Wat ook gunstig is voor het milieu. Terwijl een volgende stakeholder alleen aangeeft dat kilometerheffing goed is voor het milieu, zonder aan te geven waarom. Een ander voorbeeld. Sommige stakeholders noemen kilometerheffing 'eerlijker'. Andere stakeholders geven aan dat zij voor zijn vanwege het principe 'betalen voor gebruik in plaats van bezit'. En weer andere stakeholders koppelen beide redenen aan elkaar: 'kilometerheffing is een eerlijker systeem, want de automobilist betaalt voor gebruik in plaats van voor bezit'.

Wat eveneens opvalt is dat redenen op meerdere manier zijn uit te leggen. Een reden heeft bijvoorbeeld meerdere gevolgen. De ene stakeholder noemt het ene gevolg en de andere stakeholder noemt het andere gevolg. Voor- en tegenstanders gebruiken ook dezelfde argumenten, maar met een andere uitleg of betwifelen elkaars argument. Logischerwijs wordt het argument op de wijze uitgelegd die de stakeholder het beste past. De ene stakeholder geeft bijvoorbeeld aan dat door de opbrengsten van de kilometerheffing te investeren in de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van bestaande wegen er meer ruimte ontstaat op de wegen, wat de doorstroming en dus de bereikbaarheid verbetert. Een ander geeft aan dat kilometerheffing leidt tot een betere benutting van de weg, doordat auto's worden gespreid, waardoor extra ruimte op de weg ontstaat. Een derde stakeholder verbindt die twee argumenten voor kilometerheffing en vraagt zich af waarom het geld in wegen moet worden geïnvesteerd ter bevordering van de bereikbaarheid, wanneer blijkt dat kilometerheffing zelf al voor meer ruimte zorgt vanwege een regulerend effect. Weer een andere stakeholder verbindt daar weer aan dat wegen aanleggen niet goed is voor het milieu. Een ander voorbeeld van hetzelfde argument dat verschillend kan worden uitgelegd; waar de een aangeeft dat kilometerheffing regulerend werkt, betwifelt de ander juist of er een regulerende werking zal optreden. Een ander voorbeeld is dat 'eerlijkheid' door voorstanders wordt gebruikt, in de zin van 'betalen naar gebruik is eerlijker dan betalen naar bezit'. Maar een tegenstander noemt kilometerheffing juist 'niet eerlijk'. Als een automobilist bijvoorbeeld veel rijdt en geen alternatief heeft voor de auto, dan betaalt hij veel meer dan in de huidige situatie.

### **Argumentatie**

Wat betreft de inhoudelijke argumentatie worden vele redenen aangedragen om aan te geven waarom kilometerheffing goed of juist slecht is. Er zijn net als het aantal voorstanders ook meer argumenten voor kilometerheffing dan argumenten tegen kilometerheffing. Argumenten die voor de heffing pleiten worden in de meeste gevallen door meerdere stakeholders genoemd. Dit in tegenstelling tot argumenten tegen de heffing, die vaak door een enkele stakeholder worden genoemd. De meeste argumentatie is op het gebied van bereikbaarheid en economie. Dat kilometerheffing de bereikbaarheid verbetert (files bestrijdt), wordt door veel stakeholders genoemd. Ook noemen veel

stakeholders dat de kilometerheffing er snel moet komen en dat de vaste lasten zoals de bpm en de mrb met de invoering van de kilometerheffing (deels) kunnen verdwijnen. Ook geven veel stakeholders aan dat er nu breed draagvlak is voor de maatregel en dat de kilometerheffing goed is voor het milieu (luchtkwaliteit). Daarnaast vinden voorstanders (en zelfs tegenstanders) van kilometerheffing de maatregel eerlijk. Er zijn veel economisch getinte argumenten die op elkaar lijken, maar net niet helemaal hetzelfde zijn. Argumenten op het gebied van milieu en verkeersveiligheid zijn er minder, al wordt het argument dat de heffing goed is voor het milieu wel vaak genoemd. Per indicator (algemeen, eerlijkheid, alternatieven, bereikbaarheid, economie, milieu en verkeersveiligheid) wordt kort aangegeven welke redenen stakeholders aandragen.

### *Algemeen*

Binnen de algemene redenen (inclusief redenen die niet zijn in te delen onder de andere indicatoren) komen een drietal redenen voor kilometerheffing vrij vaak naar voren bij stakeholders. Allereerst geven veel stakeholders aan dat kilometerheffing er snel moet komen. Daarnaast noemen stakeholders vaak als argument voor de heffing dat de vaste autobelastingen (deels) worden afgeschaft. Ten derde refereren stakeholders aan dat het momenteel een unieke kans is om kilometerheffing in te voeren vanwege het brede draagvlak dat er is. De Raad voor Verkeer sluit hier enigszins mee aan wanneer de raad aangeeft dat het 'gevoel van urgentie' er is. De stakeholders zijn dan ook teleurgesteld wanneer minister Peijs besluit de kilometerheffing uit te stellen. Econoom F. van de Camp geeft echter aan dat de stelling over dat er draagvlak voor een kilometerheffing zou bestaan 'onjuist' is. Hij zegt dat uit ANWB-onderzoek is gebleken dat de automobilist 'beslist geen cent meer wil betalen dan nu het geval is'.

De overige redenen worden door enkele of één stakeholder naar voren gebracht. Zo geeft econoom Gerard Keijzers aan dat kilometerheffing goed is voor de duurzaamheid van het verkeer. VNO-NCW en Bovag vinden het belangrijk dat de overheid een toezichhoudende rol heeft in deze vorm van kilometerheffing. De ANWB geeft aan dat betere informatie kan zorgen voor meer steun. VNO-NCW meent dat de overheid moet kiezen voor één systeem en ervoor moet zorgen dat er niet allerlei regionale systemen voor kilometerheffing komen. Deskundigen Verhoef, Koopmans en Bovy denken dat wanneer redelijke bedragen worden geheven, beprijzing leidt tot meetbaar gedrag van de automobilist. Zo zal kilometerheffing van invloed zijn voor de keuze voor een nieuw huis, een nieuwe baan of een goedkopere auto. Mensen gaan later van huis (flexwerken) of blijven een dagje thuis werken. Ook het sociaal-recreatieve verkeer zal veranderen, want ouderen die het niet erg vinden om in de file te staan, maar daardoor de file wel langer maken, zullen op andere tijdstippen gaan rijden.

Groningse verkeerspsychologen, Amsterdamse verkeerseconomen en Delftse 'verkeerstechnici' geven in een gezamenlijk standpunt aan beprijsen onvermijdelijk te vinden. Ir. G.K. Troost (ex voorzitter van de Raad Maatschappij van het Koninklijk Instituut van ingenieurs) vreest daarentegen dat de kilometerheffing 'de politieke regelzucht ongebreidelde en onoverzienbare mogelijkheden gaat bieden'. De NRC ziet allerlei problemen rondom kilometerheffing, zoals dat de kosten en exploitatie van kilometerheffing hoog zijn en het veel administratie met zich mee brengt. Daarnaast vindt de NRC het plan voor kilometerheffing de kracht van de eenvoud missen. Ecoloog Chris Geerling pleit ervoor de files de files te laten. Hij noemt het bestrijden van files een zinloze zaak, omdat verkeer een zelforganiserend systeem is wat elke ingreep van buitenaf ongedaan maakt. EVO meent dat een groot deel van het vervoer ongevoelig is voor de regulerende werking van kilometerheffing.

### *Eerlijkheid*

Eerlijkheid wordt als argument redelijk vaak genoemd. Stakeholders geven dan aan dat kilometerheffing een eerlijk, transparant en/of rechtvaardig systeem is. Zelfs EVO, de verladersorganisatie die tegen kilometerheffing is, ziet dit als voordeel van kilometerheffing. Kilometerheffing is met name eerlijk omdat automobilisten gaan betalen voor gebruik en niet langer voor bezit. Wie veel kilometers maakt, betaalt dus meer. Dit wordt ook wel geformuleerd als dat er een 'prijs' voor de weg wordt betaald. Er zijn stakeholders die alleen 'betalen voor gebruik' aangeven als reden en zij noemen niet expliciet dat dit eerlijk is. Daarnaast wordt het ook als eerlijk beschouwd dat een schonere auto minder heffing hoeft te betalen. Naar gebruik betalen en niet naar bezit wordt eerlijk gevonden wanneer de vaste lasten, zoals de bpm en de mrb (deels) verdwijnen. Het verdwijnen van deze huidige autobelastingen wordt vaak als argument voor kilometerheffing gebruikt. De Stichting Pro Auto zet hier tegenover dat de kilometerheffing omstreden is vanwege de reden van bestaan: het gebruik van de auto belasten en niet het bezit. De stichting meent namelijk dat de 'torenhoge' accijnzen op brandstoffen al heffing genoeg zijn.

Alleen stakeholder Stichting Pro Auto noemt kilometerheffing 'niet eerlijk'. Deze stichting stelt dat wanneer een automobilist weinig rijdt, maar wel in de spitsuren op drukke plekken, hij wordt 'gestraft' met hoge kosten. Veelrijders zijn naar mening van Pro Auto 'helemaal de klos', omdat zij een 'veelvoud van nu betalen ondanks de vermeende toezegging' over de verlaagde bpm en mrb.

### *Alternatieven*

Argumenten met betrekking tot alternatieven, het zij een alternatief voor de auto of een alternatief voor de kilometerheffing, noemen stakeholders nauwelijks in de media. Voor het maatschappelijk middenveld spelen alternatieven blijkbaar nauwelijks een rol, in tegenstelling tot onder burgers, waar in het volgende hoofdstuk op in wordt gegaan. De nadruk ligt bij de argumenten die vallen onder deze indicator alternatieven, namelijk meestal niet op het feit dat het gaat om een alternatief.

Redelijk wat stakeholders menen dat mensen bewuster kiezen met welk vervoermiddel ze ergens naar toe gaan wanneer kilometerheffing is ingevoerd. De nadruk ligt hier vooral op bewust kiezen en dat dit een keuze tussen alternatieven is, wordt als vanzelfsprekend verondersteld.

Enkele deskundigen refereren aan enkele alternatieven, al wordt dit meer gebracht als 'gevolg' van kilometerheffing dan dat dit 'gevolg' wordt neergezet als alternatief voor de auto en/of kilometerheffing. Het gaat hier om gevolgen van het invoeren van kilometerheffing zoals thuiswerken, flexwerken, een nieuwe baan, verhuizen en minder dagen werken. Professor Bovy verwacht eveneens dat bij invoering van de kilometerheffing de automobilist een route uitstippelt waarmee hij zo min mogelijk betaalt. Deze gevolgen kunnen zowel negatief als positief worden beschouwd. Een ander gevolg van kilometerheffing is volgens Bovy dat bijna niemand over zal stappen op de trein of de bus. Dit gevolg kan als argument tegen kilometerheffing worden gebruikt. EVO komt met een soortgelijk argument dat een groot deel van het vervoer niet gevoelig is voor de regulerende werking van kilometerheffing.

EVO en de SP denken dat een heffing via (brandstof)accijnzen een aantrekkelijk alternatief is voor de kilometerheffing. De Stichting Pro Auto vindt dat er een gebrek aan goede alternatieven voor de auto is. Deskundige Carl Koopmans geeft aan dat beprijzen minder populair wordt wanneer de opbrengst van de heffingen worden gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren.

### *Bereikbaarheid*

Veel stakeholders zijn voorstander van kilometerheffing vanwege het effect van de heffing op de bereikbaarheid en daarmee ook de economie. Het meest benadrukte argument van de stakeholders is dat de kilometerheffing leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid. Kilometerheffing zorgt voor een betere benutting van de infrastructuur, doordat het verkeer beter wordt verspreid over de tijd. De heffing zorgt voor een betere bereikbaarheid en daarmee ook voor een betrouwbare reistijd en het helpt de druk op de spits te verlichten. GroenLinks vindt een heffing effectiever dan het aanleggen van meer asfalt. Bereikbaarheid en economie worden vaak aan elkaar gekoppeld, omdat kilometerheffing leidt tot een betere bereikbaarheid en voordelen heeft voor de economie. Onder de indicator economie komen zodoende aan bereikbaarheid refererende argumenten terug.

Econoom Van de Camp geeft aan dat voor het geld dat de invoering van kilometerheffing kost de infrastructuur kan worden verbeterd, waardoor de files verminderen en een kilometerheffing niet nodig is. Ingenieur Troost en politieke partijen VVD, CDA en GroenLinks geloven niet dat kilometerheffing leidt tot de afname van files. Overigens gebruiken de politieke partijen dit niet als argument tegen kilometerheffing, want ondanks deze overtuiging zijn de partijen in de onderzoeksperiode voor kilometerheffing. EVO denkt dat beprijzing 'wellicht' het gebruik van personenauto's kan afremmen, maar dat dit niet 'het noodzakelijk gebruik' van vrachtauto's zal afremmen.

### *Economie*

Zoals onder 'bereikbaarheid' al is aangegeven vallen veel argumenten op het gebied van bereikbaarheid en economie met elkaar samen. Dit komt vanwege het verwachte effect van de heffing op de bereikbaarheid en daarmee de economie. Veel stakeholders komen met economisch getinte redenen die op elkaar lijken en in elkaar grijpen. Een stakeholder noemt dan een deel van het economische voordeel van kilometerheffing, de volgende stakeholder noemt weer een economisch getinte reden die hierop aansluit, enzovoorts. Zo noemen stakeholders dat kilometerheffing goed is voor de 'economie', een andere stakeholder noemt het goed voor de 'concurrentiepositie van de Randstad', weer een ander heeft het over 'marktwerking in wegeninfrastructuur' en weer een ander noemt kilometerheffing het 'meest kosteneffectief'.

Marcel van Dam geeft aan dat wanneer de heffing budgetneutraal wordt doorgevoerd waarschijnlijk meer burgers er voordeel van hebben dan nadeel. Een journalist van de Volkskrant schrijft dat de heffing de gemiddelde koopkracht niet aantast, vanwege de verlaging van de vaste autolasten. Hierbij wordt deze verlaging van de huidige vaste autobelastingen dus in verband gebracht met economie in

plaats van eerlijkheid. De koopkracht blijft dan in totaliteit wel gelijk, er zijn ook stakeholders die aangeven dat er ook automobilisten zullen zijn die meer zullen betalen met de heffing dan dat ze nu doen, maar dat daar tijdwinst tegenover staat. Automobilisten staan namelijk minder lang in de file. Die tijdwinst wordt veroorzaakt doordat een betere benutting van de wegcapaciteit zorgt voor een spreiding van het autoaanbod, want automobilisten gaan op andere tijden reizen. Zodoende komt er meer ruimte op de weg wat de bereikbaarheid verbetert waar bedrijven en personen van profiteren, want steden worden beter bereikbaar (stadsverkeer zal ook worden teruggedrongen) en er gaan minder arbeidsuren en vrije tijd verloren.

Het CPB heeft berekend dat kilometerheffing een maatschappelijke winst van 22,6 miljard euro oplevert, want kilometerheffing leidt tot minder files, minder tijdsverlies en dus welvaartswinst. Marcel van Dam en Roel Pieper refereren hieraan. De Volkskrant geeft eveneens aan dat wanneer kilometerheffing niet wordt ingevuld de schade aan de economie vele miljarden euro's zal bedragen, want vervoerders zijn niet alleen langer onderweg, ze kunnen hun ritten ook moeilijk inplannen, oftewel de betrouwbaarheid van de reistijd is niet in te schatten. VNO-NCW pleit erg voor publiek private samenwerking in combinatie met de kilometerheffing. Extra betalen voor bereikbaarheid en leefbaarheid mag best, is een van de redenen, omdat op sommige locaties en tijdstippen bereikbaarheid en leefbaarheid schaarse goederen zijn.

Waar de opbrengst van de heffing aan moet worden besteed, is een heikel punt. De een pleit dat het alleen moet worden gebruikt voor wegen, maar een ander denkt dat behalve in wegen het ook in het openbaar vervoer en in de bereikbaarheid moet worden gestopt en ook nog eens het liefste in de regio waar het geld wordt opgehaald. Daarentegen denkt deskundige Koopmans dat beprijzing minder populair is wanneer het geld wordt gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren en helemaal wanneer het in de algemene middelen terecht komt. Ook wordt gepleit voor investeringen in een betere bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en voor investeringen in verkeersveiligheid. Het CPB heeft berekend dat het niet altijd effectief is als de opbrengst van beprijzen wordt besteed aan nieuwe wegen. Ook de Stichting Natuur en Milieu noemt extra wegen aanleggen niet effectief. Andere stakeholders geven aan dat de opbrengst van de heffing niet naar nieuwe wegen hoeft te gaan, omdat extra asfalt niet nodig is gezien de regulerende werking van kilometerheffing.

De heffing moet worden geïnd door een onafhankelijk inningeninstituut dat het geld verdeelt. De overheid heeft daarbij een toezichthoudende rol. Veel stakeholders zijn hier tevreden over, maar andere stakeholders geven aan dat alleen de overheid de brede afweging kan maken en dat verzelfstandiging van het wegbeheer een stap te ver gaat. EVO, een tegenstander van de heffing, geeft aan dat innen erg duur is. Daarnaast denkt EVO dat voor een succesvolle aanpak van het fileprobleem de inkomsten uit de kilometerheffing te kort schiet en dat de overheid tolgelden via vervoerders en verladers uiteindelijk bij de consument ophaalt. NHRV meent dat de kilometerheffing onevenredig slecht uitpakt voor de handelsvertegenwoordigers- en reizigers. De LPF vreest dat vooral werkenden de dupe worden.

Sommige stakeholders verwachten dat de werkgevers de kilometerheffing zullen gaan betalen. Dit kan twee kanten op worden uitgelegd. Bijvoorbeeld dat doordat de werkgevers de heffing betalen, de invoering van de heffing niet zo erg is voor de werknemer. Maar ook dat de kilometerheffing daardoor helemaal geen zin heeft, want het gedrag van de autorijdende werknemer wordt niet veranderd.

Een kanttekening die wordt geplaatst bij de invoering van de kilometerheffing is het grijs kenteken, waar compensatie voor moet komen, menen stakeholders. Bedrijfswagens met een grijs kenteken krijgen namelijk met een onevenredige lastenverzwaring te maken. Onder andere MKB Nederland plaatst deze kanttekening, maar geeft aan wel voorstander te zijn van de heffing. Een andere kanttekening is dat de heffing niet te snel en dus in fases moet worden ingevoerd, vanwege de waardeontwikkeling van het Nederlandse wagenpark en problemen die kunnen ontstaan voor autoverhuurbedrijven en rij scholen. Een volgende kanttekening die wordt geplaatst bij kilometerheffing, is dat de heffing economisch verantwoord moet zijn, oftewel het moet niet leiden tot onaanvaardbare concurrentieverschillen tussen bedrijven of regio's of een verzwaring van de administratieve lasten. Problemen met de invoering van een kilometerheffing worden ook gezien omdat de commissie Nouwen kilometerheffing vooral ziet als financieringsmiddel in plaats van reguleringsmiddel. Ook geven stakeholders aan dat een landelijke heffing weinig zin heeft of dat een regionale aanpak in de voorfase beter is. Het wordt onverstandig genoemd om het wegbeheer te verzelfstandigen en tegelijkertijd de landelijke kilometerheffing in te voeren.

De ANWB-leden geven aan dat de heffing het autorijden wederom duurder maakt. Stichting Pro Auto meent dat veelrijders via de 'torenhoge' accijnzen op brandstof al een 'vermogen' betalen om in 'hun auto te mogen rijden'. Niet alleen het autorijden wordt duurder en het innen is duur, maar stakeholders geven ook aan dat de invoering van de kilometerheffing duur is. Stakeholders die voor

de heffing zijn geven echter aan dat het invoeren van de kilometerheffing vele malen goedkoper is dan het niet invoeren ervan.

#### *Milieu*

Het argument dat kilometerheffing de vuile lucht bestrijdt, komt regelmatig terug in de argumentatie van stakeholders. Kilometerheffing verbetert namelijk de luchtkwaliteit, omdat er minder files zijn en doordat vervuilende auto's meer betalen dan schonere auto's. Kilometerheffing draagt dus bij aan een schone lucht en dus een betere leefbaarheid. VNO-NCW geeft aan dat bij wegenprojecten (voortvloeiend uit de opbrengsten van de heffing) rekening wordt gehouden met het milieu. VNG vindt dat extra betalen voor bereikbaarheid en leefbaarheid best mag, omdat op sommige locaties en tijdstippen bereikbaarheid en leefbaarheid schaarse goederen zijn. De opbrengst van de kilometerheffing ook aan leefbaarheids- en milieudoelen besteden, vindt D66 een goed plan. De besteding van de inkomsten uit de heffing aan extra asfalt, is volgens tegenstanders van de heffing slecht voor het milieu en de gezondheid van mensen, omdat extra asfalt leidt tot meer autoverkeer.

#### *Verkeersveiligheid*

Verkeersveiligheid wordt niet vaak genoemd door stakeholders. Slechts een klein aantal geeft aan dat kilometerheffing de verkeersveiligheid bevordert, maar hoe dit precies werkt geven zij niet aan. Van belang voor de voorstanders van de heffing is dat de opbrengsten van de heffing worden besteed aan wegen en de veiligheid. Tegenstanders voeren geen argumenten aan op het gebied van verkeersveiligheid.

#### **Conclusie krachtenveld maatschappelijk middenveld**

In dit hoofdstuk is het krachtenveld rondom kilometerheffing onder het maatschappelijk middenveld in kaart gebracht, om erachter te komen welke partijen zich bezighouden met kilometerheffing en zodoende betrokken zijn bij de besluitvorming over de kilometerheffing. Tal van stakeholders dragen vele argumenten voor en tegen de heffing aan. Bovenstaande heeft uitgewezen dat er veel meer stakeholders zijn die voor de heffing zijn dan tegen, net als dat er veel meer argumenten voor de heffing zijn aangedragen dan argumenten tegen de heffing. Hieruit valt af te leiden dat het grootste deel van het maatschappelijk middenveld de kilometerheffing steunt en zodoende behoort tot het maatschappelijk draagvlak voor de maatregel. Dit wordt onderschreven doordat stakeholders regelmatig aangeven dat er uniek draagvlak is voor kilometerheffing. Hierbij speelt mee dat veel stakeholders die zich in de media uiten, deel uit maken van de commissie Nouwen.

Wel moet hierbij een kanttekening worden gemaakt. Regelmatig komt het voor dat stakeholders voor kilometerheffing zijn, maar hier wel randvoorwaarden aan stellen of kanttekeningen bij plaatsen. Wanneer niet aan deze randvoorwaarden wordt voldaan kan dat gevolgen hebben voor het krachtenveld. Een tweede kanttekening die moet worden geplaatst heeft te maken met de politieke gang van zaken. Door de komst van een nieuw kabinet (Balkenende IV) is het mogelijk dat de coalitiepartijen een andere invulling aan kilometerheffing kunnen/zullen geven dan de coalitiepartijen uit het kabinet Balkenende II (en III), wat weer gevolgen heeft voor het maatschappelijk draagvlak onder het maatschappelijk middenveld.

## **Burgers over kilometerheffing**

### **Media-analyse**

In het vorige hoofdstuk is uitgebreid ingegaan op het maatschappelijk middenveld en hoe deze stakeholders staan ten opzichte van kilometerheffing. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe burgers staan ten opzichte van kilometerheffing en of er onder burgers draagvlak is voor de heffing. In tegenstelling tot de stakeholders komen burgers minder vaak in (nieuws)artikelen naar voren om hun mening te geven. Burgers doen dit in een enkele reportage en vooral in ingezonden brieven. Kranten hebben vaak maar beperkt plaats en zodoende wordt een selectie van de ingezonden brieven gepubliceerd. Toch zijn brieven vaak een afspiegeling van sentimenten die onder de bevolking spelen, aangezien lang niet iedereen een brief schrijft, maar een briefschrijver vaak wel gevoelens verwoordt die meer mensen hebben. Daarnaast vinden krantenlezers de ingezonden brieven vaak interessant, zo blijven ze op de hoogte van wat anderen van iets vinden.

Dit onderzoek analyseert wat betreft burgers de ingezonden brieven en een enkele reportage waarin burgers aan het woord komen. Deze analyse wordt aangevuld met publieksonderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, om het beeld hoe de burger staat ten opzichte van kilometerheffing aan te vullen. Relevante fragmenten uit de ingezonden brieven staan in de bijlage. Net als bij de stakeholders is gekeken naar de argumentatie die de burgers naar voren brengen.<sup>19</sup> Op deze manier wordt duidelijk wat burgers belangrijk vinden met betrekking tot kilometerheffing.

Vooruitlopend op wat burgers van kilometerheffing vinden, kan alvast worden gezegd dat het opmerkelijk is dat regelmatig kritiek op de overheid en op stakeholders naar voren komt, zodoende wordt ook hier op ingegaan.<sup>20</sup> Het is bij het schetsen van het krachtenveld onder burgers interessant om in gedachten te houden dat er onvoldoende maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing was, waardoor oud-minister Peijs de commissie Nouwen instelde. Zoals eerder aangegeven moest deze commissie maatschappelijk draagvlak creëren en richtte zich op het maatschappelijk middenveld, maar niet op burgers. Richting burgers is er geen specifieke actie ondernomen om de steun voor de maatregel te vergroten.

### **Krachtenveld – media-analyse**

#### **Algemeen**

In tegenstelling tot de meeste stakeholders die voor kilometerheffing zijn, zijn de burgers die zich in de media uiten over het algemeen tegen kilometerheffing. De ingezonden brieven zijn meestal een soort beeldend ‘verhaaltje’ voor of tegen kilometerheffing, zonder duidelijk geformuleerde argumenten. De briefschrijvers schetsen veelal (hun eigen) situaties uit de praktijk en hoe kilometerheffing daar wel of niet inpast. De brieven zijn hierdoor ook emotioneler van toon, allereerst omdat de argumenten veel meer op het niveau van het dagelijkse leven zit, dan op een abstracter niveau zoals ‘eerlijkheid’ of ‘economie’. Ten tweede omdat een brief veel subjectiever is dan nieuwsberichtgeving.

Burgers maken zich vooral druk om alternatieven, dit in de breedste zin van het woord (alternatieven voor kilometerheffing en alternatieven voor de auto). Daarnaast uiten burgers regelmatig kritiek op met name de ANWB en zijn ze kritisch richting de overheid (wantrouwend of sceptisch). Ook duikt regelmatig het kwartje van Kok op, komt naar voren dat kilometerheffing duur is, dat vooral werkenden worden getroffen en wordt gerefereerd aan de brandstofaccijnzen die al een soort van kilometerheffing zijn. Tot slot valt op dat de diversiteit van zaken die bij kilometerheffing een rol spelen volgens burgers erg groot is; ze spreken over ‘kilometerheffing als straf’, ‘een referendum over kilometerheffing’, ‘werklozen en kilometerheffing’, enzovoorts. In een brief kunnen verschillende redenen voor of tegen kilometerheffing naar voren komen, die onder de verschillende indicatoren kunnen worden geplaatst. Bijvoorbeeld met betrekking tot de brandstofprijs. Kilometerheffing wordt als oneerlijk gezien, vanwege dubbele belasting (accijnzen in brandstofprijzen), waarbij de nadruk op oneerlijk ligt. Ook wordt aangegeven dat automobilisten al kilometerheffing betalen via de hoge brandstofaccijnzen, waarbij de nadruk erop ligt dat er al een kilometerprijs wordt betaald. Tot slot komt iemand met een alternatief voor kilometerheffing: de heffing verwerken in de brandstofprijs.

Per indicator (algemeen, eerlijkheid, alternatieven, bereikbaarheid, economie, milieu, verkeersveiligheid, vertrouwen van burger in overheid en kritiek burger op maatschappelijk middenveld) wordt kort aangegeven hoe burgers staan ten opzichte van kilometerheffing.

<sup>19</sup> Aan de hand van de indicatoren algemeen, eerlijkheid, alternatieven, bereikbaarheid, economie, milieu en verkeersveiligheid.

<sup>20</sup> Indicator ‘vertrouwen van burger in overheid’ en de indicator ‘kritiek burger op maatschappelijk middenveld’.

## **Argumentatie**

### *Algemeen*

Burgers dragen de meest uiteenlopende redenen aan waarom ze voor of (vooral) tegen kilometerheffing zijn. Zo vindt een burger kilometerheffing niet sociaal, omdat 'rijkeren kunnen rijden wanneer ze willen, terwijl de armere worden verdrongen. Sociaal is het natuurlijk niet' (Telegraaf 12 mei 2005). Een andere briefschrijver haalt aan dat de kilometerheffing niet sociaal is, omdat alleenstaande vrouwen en ouderen 's avonds zonder auto de deur niet uit durven.

Mensen zien de kilometerheffing als straf: "We worden gestraft omdat we naar ons werk gaan." (Telegraaf 12 mei 2005) En: "Werkend Nederland, de motor van de economie, moet straks betalen om te mogen werken. Het bestraffen van mensen middels tol en kilometerheffingen is mijns inziens krankzinnig." (AD 20 mei 2005) Een alternatief zien deze mensen niet.

Ook maken burgers zich zorgen over de fraudegevoeligheid en privacyschending van het systeem. Zo schrijft een burger naar het AD (20 mei 2005): "Veel Nederlanders schijnen niet te beseffen dat (...) er een ingewikkeld en misschien fraudegevoelig systeem komt met apparaatjes in de auto." En in het NRC (3 september 2005): "We moeten maar niet denken aan de mogelijkheid dat de apparatuur aan het voertuig makkelijk onklaar gemaakt kan worden want dan is de hele operatie voor niets geweest." En wat betreft de privacy voelt een briefschrijver (Telegraaf 10 september 2005) zich behandeld als een misdadiger: "Als een misdadiger een enkelband om moet om hem elektronisch te kunnen volgen, vereist dit een speciale uitspraak van de rechtbank. Maar straks kan van alle Nederlandse automobilisten tot op de meter nauwkeurig nagegaan worden waar ze op welk moment waren. Dat is pas schending van de privacy! En die burgers hebben niets misdaan." In een brief in het AD (30 september 2005) noemt iemand kilometerheffing 'handig ter bestrijding van het terrorisme': "De tijd dat we allemaal met een identificatiechip geïnjecteerd worden zal ook niet meer veraf zijn."

Kilometerheffing wordt ook als onderwerp voor een referendum gezien door burgers: "Tientallen lezers pleiten voor een referendum. 'Alleen dan wordt duidelijk wat de bevolking echt wil'. 'Ze zeggen nu dat er voldoende maatschappelijk draagvlak is, maar ik ken niemand die voor is'." (Stelling van de Dag, Telegraaf 12 mei 2005). En in het AD van 8 juni 2005: "Voor onderwerpen die een zittende regering tegen heug en meug wil doordringen (de kilometerheffing) moet het burgerinitiatief mogelijk zijn."

Tot slot wordt in de kranten ook geschreven over onderzoek onder Nederlanders over kilometerheffing. Zo blijkt uit een enquête in opdracht van het AD dat een meerderheid van de VVD-stemmers niets voelt voor rekeningrijden (ruim 55 procent is tegen, 41 procent is voor). Uit een enquête van 21minuten.nl blijkt dat twaalf procent van de mensen rekeningrijden als een heilzaam middel tegen files beschouwt (zowel autorijders als niet-autorijders). Het AD bericht ook over onderzoek van TNS Nipo voor RTL Nieuws waaruit blijkt dat Nederlanders welwillender staan tegenover kilometerheffing dan enkele jaren geleden. Uit een Stelling van de Dag in de Telegraaf (12 september 2006) blijkt dat toekomstige prijsmaatregelen, zoals kilometerheffing, door een ruime meerderheid van de deelnemers aan de stelling wordt afgewezen. Elf procent van de deelnemers denkt dat kilometerheffing effectief is. Hoe deze onderzoeken zijn uitgevoerd, wordt niet aangegeven, waardoor het niet duidelijk is wat deze cijfers daadwerkelijk zeggen. Wel laat deze berichtgeving de beeldvorming over wat de Nederlander volgens onderzoek vindt van kilometerheffing zien, wat niet al te gunstig is, aangezien mensen er vooral tegen zijn en er niet in geloven.

### *Eerlijkheid*

Of kilometerheffing eerlijk is, daar zijn de meningen over verdeeld. Er zijn diverse burgers die aangeven kilometerheffing eerlijk te vinden, vanwege het principe 'wie rijdt, betaalt': "Niet gereden, minder gereden, minder te betalen. Weg met de belastingen en per kilometer betalen." (Telegraaf 12 september 2006) Wel plaatsen burgers enkele kanttekeningen waaronder ze kilometerheffing eerlijk vinden. De belangrijkste kanttekening is dat burgers in geval van kilometerheffing willen dat de huidige autobelastingen verdwijnen. Burgers vrezen echter dat het afschaffen van de autobelastingen niet gebeurt: "In principe ben ik voor een kilometerheffing. Dat lijkt mij de meest eerlijke belasting, betalen voor gebruik, niet voor bezit. Wel vind ik dat de wegenbelasting en bpm dan volledig moeten verdwijnen. Maar ik ben bang dat dit niet gebeurt." (AD 19 mei 2005) Een tweede kanttekening is dat kilometer eerlijk is als het landelijk wordt ingevoerd. Driekwart van de deelnemers aan de Stelling van de Dag (Telegraaf 12 september 2006) geeft aan te betwijfelen of kilometerheffing helpt tegen het dichtslibben van de Nederlandse wegen, maar diezelfde driekwart geeft aan dat het een eerlijk systeem is, als het landelijk wordt ingevoerd en de huidige autobelastingen verdwijnen. Ten derde wordt aangegeven dat kilometerheffing eerlijk is, maar dat wel de brandstofprijzen omlaag moeten om dubbele belasting te voorkomen. Hierbij wordt ook regelmatig gerefereerd aan het kwartje van Kok: "Op zich een eerlijk systeem, maar ik vind wel dat de brandstofprijzen dan omlaag moeten. Dat



kwartje moet er dan maar eens af. Als je veel kilometers maakt, word je anders dubbel belast.” (AD 19 mei 2005) Dubbele belasting van de automobilist komt ook naar voren wanneer wordt aangegeven dat de heffing door bedrijven wordt doorberekend aan de consument.

Vindt de meerderheid van de deelnemers aan de Stelling van de Dag in de Telegraaf van 12 september 2006 kilometerheffing – onder voorwaarden – eerlijk, in een eerdere Stelling van de Dag (12 mei 2005) wordt het argument eerlijkheid ‘regelrecht naar de prullenmand verwezen’: “Dat was ook het verhaal bij het kwartje van Kok. Daarmee is een kilometervreter nu al duurder uit dan iemand die amper in de wagen zit. Dus het zo geroemde belasten van het gebruik is allang ingevoerd.” Behalve dat het eerlijkhedenargument niet opgaat vanwege dubbele belasting, gaat het ook niet op vanwege een gebrek aan alternatieven voor de auto. Een brievenaar in het AD (3 mei 2005) geeft aan dat kilometerheffing in het westen een goed idee is om files tegen te gaan, omdat het openbaar vervoer hier een goed alternatief is. Maar dat het niet eerlijk is voor mensen die in ‘onder ander het noorden en oosten’ wonen, ‘waar openbaar vervoer gebrekkig of helemaal niet aanwezig is’. Mensen komen ook met alternatieven voor de kilometerheffing omdat ze de kilometerheffing niet eerlijk vinden. Hierbij gaat het om de benzineprijs als eerlijke heffing. Dit alternatief wordt als eerlijk gezien, maar de brandstofprijzen worden ook zoals hierboven aangegeven, gebruikt als argument om aan te geven dat er sprake is van dubbele lasten: “Als men echt een eerlijke regeling zou willen dan zou alles in de benzineprijs verrekend moeten worden. Dan betalen mensen die veel rijden ook het meest. Men wordt dan niet gestraft als men toevallig naar het werk moet.” (AD 20 mei 2005) Voor motorrijders wordt de kilometerheffing niet eerlijk gevonden. “Als rekeningrijden er straks komt betalen motorrijders gewoon met de automobilisten mee, terwijl motoren geen filevormers zijn.” (AD 26 mei 2005)

### *Alternatieven*

Veel brievenaars hebben het in hun brieven over (het gebrek aan) alternatieven voor de auto of alternatieven voor kilometerheffing. Veelal komt naar voren dat mensen vinden dat er geen goed alternatief is voor de auto in bepaalde gebieden of vragen zij zich af waarom er geen – veelal ‘simpeler’ en goedkoper – alternatief voor kilometerheffing wordt ingevoerd.

Mensen geven aan het openbaar vervoer geen alternatief te vinden omdat het ‘duur’ is, de ‘reistijden te lang zijn’, ‘veel plekken nagenoeg onbereikbaar zijn per trein, metro of bus’ en ‘goed openbaar vervoer is wegbezuinigd’. Zo schrijft een brievenaar (Telegraaf 6 mei 2005): “In mijn geval is er geen enkele mogelijkheid om met het openbaar vervoer de werkplek te bereiken. Dat geldt voor duizenden anderen die met mij in het Botlekgebied werken. Als ik met het openbaar vervoer zou gaan, moet ik minimaal twee uur eerder van huis en dan nog ben ik twaalf kilometer van mijn werk verwijderd als ik uitstap op de dichtstbijzijnde halte. Een auto is voor de meeste werknemers in de Botlek en de havens (en voor heel veel andere werkgebieden) een must, geen luxe.” En: “Liever met (de radio) in de file dan lange wachttijden op een perron.” (AD 19 mei 2005)

In het westen wordt het openbaar vervoer over het algemeen als goed alternatief voor de auto gezien, ‘maar er zijn plekken in Nederland, onder andere het noorden en oosten, waar openbaar vervoer gebrekkig of helemaal niet aanwezig is. Men is hier aangewezen op de auto’ (AD 3 mei 2005). Een andere brievenaar haalt de hsl erbij: “De hsl biedt geen alternatief voor ons sterk verouderde en marginaal gebruikte openbaar vervoer.” (Telegraaf 18 mei 2005)

Een brievenaar in Trouw vraagt zich af waarom het in Nederland niet, net als in Japan, mogelijk is om in plaats van tien procent, dertig procent reiskilometers met de trein af te leggen. “De kern van het succes is daar: betaalbaar, frequent en supersnel openbaar vervoer.” (1 juni 2005)

Ook wordt aangegeven dat er geen alternatieve routes zijn. Waarmee de brievenaar blijkbaar wil aangeven dat het vermijden van drukke plaatsen waar een hogere heffing geldt niet mogelijk is door een andere route te kiezen, maar alleen door op een ander tijdstip te reizen.

De spreiding van het verkeersaanbod komt ook regelmatig terug in de brieven. Of omdat mensen thuiswerken of flexwerken als alternatief voor de auto aandragen of omdat ze ingaan op dat de kilometerheffing moet leiden tot spreiding van het verkeersaanbod en dat het voor hen niet mogelijk is om op een andere tijd te reizen. Sommige mensen zien door hun werktijden geen mogelijkheid om op een ander tijdstip te reizen ‘dan straks in de met een heffing belaste spits’: “We kunnen niet ‘s ochtends om half zeven de weg op voor familiebezoek.” (Telegraaf 12 mei 2005) Iemand geeft aan zich af te vragen waarom we überhaupt naar ons werk gaan, als we net zo goed thuis kunnen werken. Hij ziet de oplossing in beter en goedkoper openbaar vervoer, telewerken en flexibele arbeidstijden: “Tegenstanders van telewerken zouden het in ieder geval een dag per week kunnen proberen. Dat scheelt al tussen de 10 en 20 procent verkeersdruk. Als we dan ook nog eens de werktijden flexibel maken, dan zijn de problemen zo opgelost.” (Telegraaf 18 mei 2005)

Een briefschrijver in de Volkskrant vraagt zich af waarom de politiek de oplossing niet zoekt in het terugdringen van woon-werkverkeer. "De mogelijkheden liggen voor het oprapen. Carpoolen, thuiswerken, belonen van werknemers die de auto laten staan, stimuleren dat mensen wonen waar ze werken of werken waar ze wonen. Geef werkgevers meer verantwoordelijkheid, door hen te laten betalen boven een bepaald quotum automobiele werknemers. De regering kan ondertussen zorgen voor goed openbaar vervoer en spreiding van werkgelegenheid." (7 november 2006)

Behalve in argumentatie over eerlijkheid en dubbele belasting vanwege brandstofaccijnzen, wordt de brandstofprijs als alternatief voor de kilometerheffing regelmatig aangedragen. Dit wordt als 'werkbaarder' en 'goedkoper' gezien: "Als je de brandstof duurder maakt, zijn al die dure poortjes en andere apparatuur onnodig." (Telegraaf 12 mei 2005). Ook geven mensen aan dat er al een kilometerheffing is in de brandstofprijzen: "Wat ik in de discussie over kilometerheffing mis is het feit dat de Nederlander al kilometerheffing betaalt. Maar liefst 74% van de benzineprijs wordt bepaald door overheidsbelastingen (accijns, voorraadheffing en btw). Daarnaast wordt de weggebruiker al getraakteerd op jaarlijks ruim 10 miljoen verkeersboetes, een zee van obstakels en drempels in de weg, onredelijke snelheidsbeperkingen, hoge aanschafbelasting op auto's, wegenbelasting en onnodig restrictief parkeerbeleid. De middelen zijn zo langzamerhand tot doel verheven." (AD 20 mei 2005)

Een ander alternatief is de kilometerteller als registratiemiddel: "We kunnen veel technische en financiële problemen voorkomen als de kilometerteller van de auto als registratiemiddel wordt gebruikt. Feitelijk hetzelfde als met de afrekening van het verbruik van energie en water. Vooraf kan een voorschot worden vastgesteld, achteraf de definitieve nota. Verder kan controle plaatsvinden tijdens de apk en bij nieuwe auto's bij de reguliere onderhoudsbeurt. Fraude zal mogelijk blijven, maar een doelmatiger en goedkoper systeem is niet mogelijk." (AD 1 december 2005)

Positiever is een deelnemer aan de Stelling van de Dag (Telegraaf 12 mei 2005) die aangeeft dat kilometerheffing ervoor zorgt dat mensen meer nadenken over welk vervoersmiddel ze nemen. De deelnemer refereert aan de heffing in Londen. Een ander schrijft dat het mooi zou zijn als iedereen over het gebruik van de auto zou nadenken. Maar de voorbeelden Londen en Singapore vallen lang niet altijd in goede aarde: "In Londen en Singapore is er een uitstekend alternatief. In Nederland is er geen alternatief. Het openbaar vervoer is nu al overbelast en de NS heeft vorig jaar al permissie gekregen de capaciteit te verkleinen." (AD 26 mei 2005) En: "Helemaal gek word je toch van die zogenaamde specialisten die keer op keer weer het invoeren van rekeningrijden bepleiten, omdat bewezen is dat het werkt in Londen en Singapore. Er is echter een probleem: in beide gevallen is er sprake van een uitstekend alternatief. In Nederland is er geen alternatief." (AD 25 mei 2005)

### *Bereikbaarheid*

Veel briefschrijvers betwijfelen of kilometerheffing een oplossing is voor het fileprobleem. De Stelling van de Dag in de Telegraaf (12 september 2006) geeft aan dat 'driekwart van de deelnemers aan de stelling betwijfelt of invoeren van de kilometerheffing de oplossing is om het dichtslibben van de Nederlandse wegen tegen te gaan'. Elf procent van de deelnemers aan de stelling denkt dat kilometerheffing effectief is. Uit de enquête van 21minuten.nl blijkt dat 'slechts twaalf procent van de mensen' rekeningrijden als heilzaam middel tegen files beschouwt (zowel autorijders en niet-autorijders).

Ook andere briefschrijvers betwijfelen dit. Enkele citaten: "En met dat eeuwige stokpaardje rekeningrijden wordt al helemaal niets opgelost." (Telegraaf 9 juni 2006); "Steeds weer verzinnen we nieuwe maatregelen, die uiteindelijk geen oplossing bieden voor het fileprobleem. Ook het rekeningrijden is niet het antwoord." (Telegraaf 18 mei 2005); "Waarom denken nog steeds zoveel mensen dat door een kilometerheffing het aantal files kan verminderen? Een vervelend probleem los je niet op door het nog vervelender te maken. Pas als iemand aan zijn baan in de stad netto minder geld overhoudt dan aan een krantenwijk in het eigen dorp, zal dit systeem werken." (Telegraaf 10 september 2005)

Een regelmatig terugkerend argument dat naar voren komt om aan te geven dat kilometerheffing geen oplossing is voor het fileprobleem is de onverwachte file – bijvoorbeeld door een ongeluk – waar een kilometerheffing niets aan verandert. Zo publiceert het AD (21 mei 2005) een brief: "Een kilometerprijs is geen oplossing voor files. 's Ochtends zit ik er ook altijd in. De grootste stress wordt veroorzaakt door een onverwachte file. Ook daaraan verandert een kilometerprijs niets." Briefschrijvers geven eveneens aan niet minder te gaan rijden door de kilometerheffing. "Simpelweg omdat ik voornamelijk zakelijke, zo'n 45.000 kilometers maak." (AD 19 mei 2005) Ze verwachten dat de zakelijke kilometers blijven en dat de werkgever deze kosten zal compenseren.

Toch is ook een ander geluid te horen. Een brievensteller in de NRC (18 januari 2006) ziet in kilometerheffing gekoppeld aan het versneld uitbreiden van het wegennet de oplossing voor het fileprobleem. Hij meent dat 'kilometerheffing in sterke mate bijdraagt aan het oplossen van onze mobiliteitsproblemen'. Een andere burger geeft in Trouw (5 april 2006) aan dat de VVD, het CDA en de LPF zelf de grootste fileveroorzakers zijn omdat zij noodzakelijke prijsmaatregelen zoals rekeningrijden en kilometerheffing jarenlang hebben geblokkeerd.

### *Economie*

Economisch getinte redenen voor of tegen kilometerheffing richten zich vooral op dat kilometerheffing duur is (het is met name duur voor de automobilist ('melkkoe') en het systeem is duur en complex): "Als de belastingen op de auto vervallen, wat gaat een kilometer dan wel kosten? En wat heb je aan een auto voor de deur als het rijden onbetaalbaar is. Met het geld dat de auto al heeft opgebracht had geheel Nederland al vier keer geasfalteerd kunnen zijn. En hoe bereken je de heffing door aan het beroepsgoederenvervoer en de toerist?" (AD 19 mei 2005) En in diezelfde krant een dag later: "Ik ben tegen omdat het een lastig uitvoerbaar systeem is en de automobilist is weer de melkkoe. Ik rij 40.000 per jaar, bij 5 cent per kilometer is dat 2000 euro per jaar in plaats van 400 euro wegenbelasting voor een kleine auto op gas." Wel overweegt deze brievensteller in dat geval het 'ongemakkelijke' openbaar vervoer. Vertrouwen in de afschaffing van de huidige autobelastingen heeft niet iedereen: "Denk nou niet dat de afschaffing van bpm, wegenbelasting en dergelijke een op een wordt vervangen door kilometerheffing. Het levert altijd meer op. Er zijn gewoon te veel Nederlanders en dus ook te veel auto's. Met duurder maken los je dat niet op." En: "Met die ondoorzichtige maatregelen is de overheid er alleen maar op uit om ons burgers geld uit de zak te kloppen." (Telegraaf 12 september 2006) Enkele burgers noemen kilometerheffing een 'ordinaire lastenverzwaring voor de werkende burger', omdat volgens de Stelling van de Dag in de Telegraaf (12 mei 2005) 'de forensen ook bij een eventuele kilometerheffing noodgedwongen allemaal tegelijk in de auto stappen'. En in het Financieel Dagblad (4 november 2005): "Invoeren van kilometerheffing is een ordinaire manier van de burger belasten die er juist voor kiest om niet in de file te staan, maar wel zijn auto wil gebruiken." Deze brievensteller geeft aan dat ook de mensen die niet in de spits rijden worden 'getroffen' door kilometerheffing.

Diverse burgers benadrukken dat de werkende de dupe wordt van kilometerheffing, omdat het vooral om woon-werkverkeer gaat: "Heb je geen werk, dan is er geen probleem. Wil je geen uitkering en heb je het ervoor over om met je auto naar je baan te reizen, dan mag je betalen." (Telegraaf 12 mei 2005) Een brievensteller in het AD (3 mei 2005): "Werklozen moeten werk aanvaarden met een maximum aan rijtijd van een uur. Dat wordt met de kilometerheffing al snel te duur, dus zal er verhuisd moeten worden. Een vaste baan krijgt men tegenwoordig niet meer, dus als het contract na afloop niet verlengd wordt zal men waarschijnlijk weer moeten verhuizen." Een andere brievensteller geeft aan dat hij woont in Rotterdam en werkzaam is in het, met het openbaar vervoer moeilijk bereikbare, Botlekgebied, waarvoor hij langs diverse knooppunten moet: "Als het aan het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit ligt, moeten automobilisten in de toekomst tussen de 5 en 22 cent per gereden kilometer betalen. Voor mensen als ik zal dat aardig in de papieren gaan lopen." (Telegraaf 6 mei 2005)

Uit de Stelling van de Dag van de Telegraaf (12 mei 2005) blijkt dat 'alom wordt gevreesd voor een massale uittocht van bedrijven en prijsstijgingen'. Een deelnemer reageert: "Deze nieuwe lastenverzwaring maakt het voor ondernemers oninteressant hier nog te investeren. En als ze al blijven worden de hogere vervoerskosten weer doorberekend aan de consument, die uiteindelijk dus dubbel de dupe is." (Telegraaf 12 mei 2005)

Enkele brievenstellers geven aan dat mobiliteit belangrijk is voor de economie, maar gebruiken geen economisch argument voor of tegen kilometerheffing. Ze schetsen vooral een economische situatie. Zoals in het Financieel Dagblad: "Roel Pieper suggereert dat de kilometerheffing een einde maakt aan de verkeersopstoppingen. De werkelijkheid is dat Nederland dichtbevolkt is en economische topprestaties neerzet. Daarvoor is nu eenmaal een uitgebreide infrastructuur nodig. Dat die jarenlang niet voldoende is mee gegroeid met onze economische activiteiten, eist nu zijn tol. Hoog tijd voor ingrijpende maatregelen dus. Dat zal geld kosten. Maar de financiering van deze noodzakelijke verbeteringen staat hier los van." (8 maart 2005) In Trouw (21 mei 2005) stelt een brievensteller economische groei ter discussie: "Het invoeren van een kilometerheffing is slechts uitstel van executie. Er komt een moment dat we met z'n allen stilstaan. De schoorsteen moet blijven roken, we zullen blijven ronken langs de snelwegen, we moeten immers blijven groeien? Zonder economische groei hebben we met 16 miljoen inwoners in dit kleine land een probleem. Totdat we massaal tot het inzicht komen dat we zelf het loodje leggen als we willen blijven groeien."

### *Milieu*

Het argument milieu om kilometerheffing in te voeren valt niet altijd goed bij de burger, al zijn er niet veel burgers die milieu naar voren brengen. Zo reageert een brievenaar in de Volkskrant pinnig: "Vanmorgen op de radio hoorde ik meneer Nouwen spreken over het rekeningrijden. Onder meer sprak hij van het financieel 'belonen' van bezitters van milieuvriendelijke auto's. Dat doet bij mij de vraag rijzen hoe lang het nog moet duren voordat diegene die geen auto rijdt (en dus het milieu echt spaart!) op enigerlei wijze een financiële tegemoetkoming krijgt." (13 mei 2005)

Een bijkomstig voordeel van het alternatief voor kilometerheffing om een hogere brandstofprijs in te voeren, is volgens een brievenaar in het AD, dat mensen in zuinigere auto's en rustiger gaan rijden, wat goed is voor het milieu.

### *Verkeersveiligheid*

Een argument met betrekking tot verkeersveiligheid om aan te geven of kilometerheffing wel of niet moet worden ingevoerd, voeren burgers niet aan. Verkeersveiligheid speelt voor hen inzake kilometerheffing geen rol.

### *Wantrouwen jegens de overheid*

Regelmatig zijn burgers in hun brieven over kilometerheffing kritisch over de overheid, waaruit het wantrouwen richting de overheid blijkt. De kritiek ligt onder andere in het feit dat mensen het niet leuk vinden dat kilometerheffing wordt ingevoerd: "Politici vertalen elk probleem naar een nieuwe belasting." (Telegraaf 12 mei 2006) En: "Dit is een tussenstap naar totale staatscontrole op individuele mobiliteit." (AD 19 mei 2005)

Maar ook wordt het de overheid kwalijk genomen dat er jarenlang niets is gedaan aan het wegennet en dat de automobilist als 'melkkoe' wordt gebruikt, omdat het geld niet direct naar infrastructuur gaat: "Alweer een nieuw idee uit Den Haag. Automobilisten moeten gaan betalen voor hun 'wanbeleid'. Maar die mensen staan niet voor hun lol in de file, ze moeten naar hun werk. Jarenlang is er niets aan het wegennet gedaan. De miljarden van de wegenbelasting zijn overal voor gebruikt, behalve om wegen te verbeteren." (Telegraaf 11 mei 2005) En: "We worden als paria's behandeld en door Den Haag, zoals vanouds, weer uitgemolken." (Telegraaf 6 mei 2005) Negentig procent van de deelnemers aan de Stelling van de Dag (Telegraaf 12 september 2006) is van mening dat de overheid de auto meer en meer als melkkoe gebruikt.

Ook komt naar voren dat de overheid niet weet wat er speelt in de samenleving. Er wordt gesteld dat de enquête 21minuten.nl aantoont dat 'er een kloof bestaat tussen wat burgers willen en wat politici denken dat burgers willen. Dat geldt ook voor de bestrijding van de fileproblematiek'. In de Telegraaf noemen mensen het: "Dit is weer zo'n typisch verzinsel van zogenaamde 'deskundigen' die totaal niet weten wat er speelt in dit land." (6 mei 2005) En: "De politiek is niet meer voor rede vatbaar." (11 mei 2005) In de NRC: "Het gezonde verstand (waar het gaat om de inrichting van onze samenleving, de wenselijkheid en doelmatigheid van bepaalde wetgeving en overheidsmaatregelen en de kosten daarvan) heeft duidelijk geen rol gespeeld bij de beslissing tot het invoeren van het rekeningrijden." (3 september 2005) Er wordt gerefereerd aan de democratie: "De kiezers zijn er niet alleen om eens in de vier jaar het idee levend te houden dat we in een democratie leven, waar ieders stem telt! Laten we hopen dat het kabinet en een paar politieke partijen zich over het massale 'neen' tegen de kilometerheffing net zoveel zorgen maken als over een eventueel 'neen' tegen de Europese grondwet." (Telegraaf 14 mei 2005)

Zoals bij de argumentatie op het gebied van eerlijkheid al terug kwam, betwijfelen mensen of de bpm en de mrb echt worden afgeschaft. Het kwartje van Kok speelt hierbij een rol, doordat dit niet, zoals beloofd, is teruggegeven aan de burger, zijn burgers wantrouwend richting de overheid: "En niemand gelooft toch dat straks de bpm en de wegenbelasting niet meer betaald hoeven worden? Denk maar aan het kwartje van Kok, een tijdelijke maatregel, die nooit is hersteld..." (Telegraaf 11 mei 2005) En: "Het zou me niets verbazen als een onverwachte financiële tegenvaller straks weer wordt gecompenseerd met toch nog even een jaartje heffingen extra." (Telegraaf 12 mei 2005). Ook is er twijfel over of de opbrengsten van de kilometerheffing daadwerkelijk naar wegen toe gaan. "Het valt overigens te betwijfelen of we de extra gelden gaan gebruiken voor de verbetering van het wegennet. Tot nu toe zijn alle belastingverhogingen verdwenen in de algemene middelen of aangewend voor prestigeprojecten." (Telegraaf 18 mei 2005)

Vertrouwen in studies in opdracht van de overheid is er weinig: "Studies in opdracht van de overheid zien politici als betrouwbaar. Burgers allang niet meer." (Trouw 21 mei 2005) Onder deze studies wordt ook de commissie Nouwen geschaard, die moest kijken naar maatschappelijk draagvlak voor een vorm van kilometerheffing: "De uiteindelijke conclusie van de commissie Nouwen stond toch al vast. Immers het is een commissie die in opdracht van de regering het een en ander moest

bekijken. Door een ander te laten zeggen wat je zelf wilt, kan je je handen wassen in onschuld.” (AD 20 mei 2005) In een andere brief die dag in het AD: “Als de overheid basale taken zoals infrastructuur niet op orde heeft, waar betalen we dan nog belasting voor? Om vervolgens alles nog apart te kunnen afdragen.” In dit citaat wordt de legitimiteit van de overheid in twijfel getrokken.

#### *Kritiek op het maatschappelijk middenveld*

Briefschrijvers hebben ook kritiek op het maatschappelijk middenveld. Voornamelijk de ANWB moet het ontgelden, maar ook het CPB (Centraal Planbureau), de leden van de commissie Nouwen en de Tweede Kamer worden bekritiseerd. De briefschrijvers vinden dat hun belangen niet goed zijn behartigd door de ANWB, het CPB, de commissie Nouwen en de Tweede Kamer. De Telegraaf schrijft enkele keren in mei 2005 – onder andere naar aanleiding van een Stelling van de Dag over kilometerheffing, reacties die binnenkomen bij de Telegraaf en op een internetforum van de ANWB – dat ‘veel weggebruikers zich in de steek gelaten voelen door hun belangenvertegenwoordigers die deelnamen aan de besprekingen van de commissie Nouwen’. De reagerende burgers vragen zich af waarom de bond aangeeft namens de leden te spreken. Tevens verbaast het de leden dat de ANWB die tegen kilometerheffing was, nu voor kilometerheffing is. “Ons is niets gevraagd, en we hadden verwacht dat het opnieuw duurder maken van autorijden wel op meer weerstand van onze belangenbehartiger zou stuiten.” Hierbij komt kritiek op de ANWB naar voren, maar ook op de overheid (‘opnieuw duurder maken van autorijden’) al wordt deze niet bij naam genoemd. Sommige leden zijn zo teleurgesteld dat ze aangeven over te stappen of al zijn overgestapt naar de concurrent van de ANWB, RouteMobiel: “Als dank voor hun achterkamertjespolitiek.” (Telegraaf 12 mei 2005). Een reactie in het AD: “Ik hoop dat onder andere de ANWB zeer veel leden gaat verliezen, omdat deze organisatie onbetrouwbaar blijkt te zijn als het gaat om rekeningrijden.” (20 mei 2005) Hieruit blijkt dat wanneer tot een compromis wordt gekomen, zonder dat de achterban op de hoogte is gesteld, dit tot negatieve gevoelens bij de achterban kan leiden. Deze achterban kan de belangenvertegenwoordiger als onbetrouwbaar gaan zien en niet langer zijn belangen laten vertegenwoordigen door deze belangenvertegenwoordiger.

De ANWB reageert in de Telegraaf van 8 mei 2005 door te zeggen dat de leden de bond wel steunen: “Uit een groot onderzoek bleek onlangs dat onze leden de files weliswaar niet als grootste probleem zien, maar dat ze het toejuichen als er wat aan gebeurt.” Een enigszins opmerkelijke reactie, aangezien het ANWB-onderzoek niet specifiek een maatregel benoemt die de files moet verminderen (‘als er wat aan gebeurt’), terwijl de ANWB het onderzoek wel gebruikt om een specifieke maatregel – kilometerheffing – te verdedigen. Ook is het opmerkelijk dat een briefschrijver (Telegraaf 11 mei 2005) refereert aan onderzoek van de ANWB (waarvan het niet zeker is of dit hetzelfde hierboven genoemde onderzoek is dat de ANWB aandraagt om kilometerheffing te verdedigen) als hij stelt dat de ANWB het standpunt dat de bond voor kilometerheffing is al had ingenomen, voordat een opiniepeiling onder de leden plaatsvond: “De vragen waren zo geformuleerd dat rekeningrijden als uitkomst bijna onvermijdelijk was. Pure manipulatie dus en geen belangenvereniging voor de automobilist.”

Ook een lezer van het Financieele Dagblad zag zich genoodzaakt een brief te schrijven. Hij ziet kilometerheffing als een ‘ordinaire’ belasting voor mensen die ‘niet in de file staan, maar wel de auto willen gebruiken’: “In die zin schaam je je voor een institutie als de ANWB, die kennelijk ook op dit punt de weg kwijt is als belangenbehartiger.” (4 november 2005) In de Telegraaf stelt een briefschrijver dat de ANWB niet meer mag worden beschouwd als volwaardige onderhandelingspartner bij de kilometerheffing.

Het CPB krijgt eveneens kritiek: “De voorstanders van rekeningrijden voelen zich gesterkt door een studie van het Centraal Planbureau. Echter wie de studie leest gaat twifelen aan het beoordelingsvermogen van deze instelling.” (Telegraaf 11 mei 2005) Tot slot krijgt ook de Tweede Kamer kritiek wanneer een briefschrijver in de NRC (3 september 2005) stelt dat het gezonde verstand geen rekening heeft gespeeld bij de beslissing tot het invoeren van ‘rekeningrijden’. Hij doelt met name op de kosten van de heffing. Hij vraagt zich af of de ‘Tweede Kamer niet in staat is dit soort gezond verstand-bedenkingen naar voren te brengen? Het gaat om zo’n 5 miljard euro. Me dunkt, er zijn handenvol betere bestemmingen te bedenken voor dat geld dan het iets soepeler laten verlopen van het verkeer in de Randstad’. Daarnaast gebruiken briefschrijvers regelmatig ‘Den Haag’ of ‘de politiek’, waarbij het niet duidelijk is of zij hier alleen de overheid (zittende kabinet) en/of politieke partijen bedoelen.

#### **Krachtenveld – Publieksonderzoek**

Deze scriptie richt zich voornamelijk op een media-analyse. Wellicht is het zo dat de ‘klager’ onder de burgers sneller in de pen klimt om zijn klacht te uiten, waardoor meer negatieve ingezonden brieven

verschijnen. Tevens geldt dat sentimenten die onder de bevolking spelen lang niet altijd ertoe leiden dat iemand een brief gaat schrijven. Achter één brief schuilen vaak veel meer burgers met dezelfde mening. Om de analyse naar de ingezonden brieven beter in perspectief te kunnen plaatsen, wordt het aangevuld met publieksonderzoek<sup>21</sup> van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hieronder volgt een korte samenvatting van de resultaten uit dit onderzoek om zo weer te geven hoe burgers over kilometerheffing denken.

Files en drukte op de weg zien Nederlanders als een groot maatschappelijk verkeer- en vervoersprobleem. Van de overheid verwachten mensen dat deze de fileproblematiek oplost. Opmerkelijk is dat wanneer mensen de bereikbaarheidsproblematiek als taak van de overheid zien, ze minder snel zijn geneigd het eigen gedrag aan te passen of te betalen. Het draagvlak voor prijsmaatregelen wordt dus lager naarmate mensen meer verwachten van de overheid.

De meeste Nederlanders (zo'n driekwart) vinden het eerlijk wanneer iemand betaalt naar gebruik, in plaats van de huidige autobelastingen. Dit vinden ze echter geen volwaardig argument voor de invoering van kilometerheffing. Mensen vinden namelijk dat zij beperkt zijn in hun keuzemogelijkheden. Zo hebben mensen niet zomaar de keuze waar zij wonen en hoe laat zij gaan werken en is er geen passend alternatief voor het gebruik van de weg, omdat het openbaar vervoer niet voldoet en mogelijkheden om buiten de spits te rijden er niet of nauwelijks zijn. Daarnaast ervaren mensen dat ze ook op andere manieren beperkt zijn in hun keuzemogelijkheden, bijvoorbeeld door financiële redenen. Mensen die bijvoorbeeld om financiële redenen alleen oudere en dus meer vervuilende auto's kunnen betalen, worden 'gestraft'. Al is er in principe steun voor 'hoe vuiler een auto, hoe hoger de kosten', mensen vinden het wel onrechtvaardig hierdoor. Ook in de media-analyse is terug te zien dat burgers problemen zien bij de invoering van kilometerheffing wat betreft hun keuzemogelijkheden (mogelijke alternatieven) en dat mensen kilometerheffing als 'straf' ervaren. Wanneer mensen beschikken over alternatieven neemt het draagvlak voor prijsbeleid toe.

Daarnaast wordt het argument milieu om te pleiten voor de invoering van kilometerheffing als gelegenheidsargument gezien. Mensen vinden het idee dat de automobilist gaat betalen voor mensen die van het openbaar vervoer gebruik maken oneerlijk.

Wanneer betalen naar gebruik – dat veel voorstanders kent – verder wordt uitgewerkt in een landelijke kilometerheffing naar plaats, tijd en type vervoermiddel (mèt het afbouwen van de huidige autobelastingen), dan neemt de steun af (ongeveer de helft vs ongeveer drie kwart). Het draagvlakonderzoek uit 2005 onderschrijft dit, aangezien het stelt dat het draagvlak daalt wanneer prijsmaatregelen concreter worden getoetst dan in het draagvlakonderzoek het geval is. Hierbij speelt mee dat omdat mensen niet altijd een keuze hebben om te bepalen wanneer, waar en in welke auto zij rijden, zij de criteria tijd, plaats en type vervoermiddel geen legitieme prijsbepalers vinden. Ze geven aan dat mensen in de huidige situatie zonder kilometerheffing ook niet voor hun lol in de file staan. Een argument dat ook is gehoord onder briefschrijvers van de ingezonden brieven in de kranten. Meer dan de helft van de Nederlanders is in 2006 voorstander van een landelijke prijs per kilometer naar plaats en tijd in combinatie met het afbouwen van de huidige vaste autobelastingen; in 2005 was dit nog tweederde van de bevolking. Aandachtspunt hierbij is dat uit het draagvlakonderzoek uit 2005 blijkt dat de bevolking in 2005 sterk is verdeeld over de vraag of automobilisten op drukke plaatsen en tijden meer moeten betalen. Mensen die het er (zeer) mee eens zijn en de groep mensen die het hier (zeer) mee oneens zijn is vrijwel gelijk (41 om respectievelijk 38 procent) (in deze cijfers is het afbouwen van de huidige vaste autobelastingen overigens niet meegenomen). Dertig tot 45 procent van de bevolking is, volgens de synthese, voor heffingen naar tijd en plaats.

---

<sup>21</sup> Het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt gebruik van kernboodschappen. Dit zijn boodschappen op belangrijke communicatiepunten, zoals bijvoorbeeld kilometerheffing. De kernboodschap is wat wordt gecommuniceerd aan het publiek. Een kernboodschap wordt van tevoren getest onder burgers om de communicatie of het beleid zo nodig aan te passen. Ook voor het onderwerp kilometerheffing is er een kernboodschap getest in focusgroepenonderzoek. De resultaten uit dit focusgroepenonderzoek laten zien hoe burgers over kilometerheffing denken. Het focusgroepenonderzoek is in de zomer van 2006 getest. Belangrijk hierbij is dat de kernboodschap die is getest een *concept*kernboodschap is, de boodschap wordt namelijk na de focusgroepen aangepast om uiteindelijk tot de definitieve versie te komen.

Een drietal draagvlakonderzoeken komen hier naar voren, alle drie van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (AVV). Allereerst is er in maart 2005 een synthese naar het draagvlak onder de bevolking voor *prijsbeleid* uitgevoerd. Deze synthese is dus niet specifiek gericht op de *kilometerheffing* zoals deze in de kernboodschap en in dit onderzoek naar voren komt. Kilometerheffing is een van de mogelijkheden van prijsbeleid. In de kernboodschap is dit prijsbeleid al verder uitgewerkt in een kilometerheffing. De synthese heeft onderzoek gedaan naar verschillende onderzoeken over draagvlak voor prijsbeleid. Daarnaast voert de AVV jaarlijks, sinds 1992, een draagvlakonderzoek uit onder de Nederlandse bevolking om het draagvlak te meten voor onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer, waaronder kilometerheffing. Het draagvlakonderzoek is zodoende een veel breder onderzoek dan alleen een onderzoek naar het draagvlak van kilometerheffing. Over kilometerheffing is zodoende op hoofdlijnen het draagvlak gemeten. Voor dit onderzoek is het draagvlakonderzoek uit 2005 en 2006 meegenomen.

Nederlanders verwachten van deze landelijke kilometerheffing naar plaats en tijd een beperkt effect op milieu, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De files zullen naar verwachting van de mensen niet verminderen, mede door leaseauto's, geen alternatieven en omdat men verwacht dat de werkgever de kosten voor het woon-werkverkeer compenseert (punten die ook in de ingezonden brieven naar voren komen) en daarnaast ook omdat mensen verwachten dat wanneer het bezit van een auto goedkoper wordt, meer mensen een auto zullen aanschaffen. Mensen die moeten rijden zullen blijven rijden en mensen die niet per se hoeven rijden, gaan rijden omdat het bezit goedkoper is geworden, is de verwachting. Mensen vrezen dat ze met de heffing gaan betalen om in de file te staan. Een kwart van de Nederlanders verwacht zelf minder te gaan rijden; veertig procent van de Nederlanders verwacht minder te zullen gaan rijden op drukke tijden en plekken. Ongeveer de helft van de bevolking denkt dat de heffing ervoor zorgt dat mensen een minder vervuilende auto aanschaffen en dat zij ook zelf (waarschijnlijk) een minder vervuilende auto zullen kopen.

Bij het testen van bereikbaarheidsmaatregelen, waar kilometerheffing niet onder viel, blijkt dat meer effectiviteit van een maatregel wordt verwacht, naarmate deze meer draagvlak onder de bevolking heeft. Aangezien van de landelijke kilometerprijs naar plaats en tijd een beperkt effect wordt verwacht, zou kunnen worden geconcludeerd dat er (nog) niet voldoende draagvlak voor is. Hierbij wordt dan wel verondersteld dat kilometerheffing een bereikbaarheidsmaatregel is. Tevens moet de kanttekening worden geplaatst dat de geteste bereikbaarheidsmaatregelen minder groot van impact zijn dan de maatregel kilometerheffing.

Mensen zien economisch gewin als werkelijke doel van de kilometerheffing, in plaats van een bijdrage aan een eerlijker verdeling van lasten, de bereikbaarheid en het milieu: de automobilist als melkkoe, net als in de media-analyse. Er is weinig geloof dat de autobelastingen (bpm en mrb) zullen worden afgebouwd, waar ook briefschrijvers sceptisch over zijn. Tevens komt naar voren dat mensen verwachten dat winkels de kosten voor de toelevering van producten aan de consument doorberekenen, waardoor deze twee keer betaalt via de kilometerheffing, oftewel de dubbele belasting waarover briefschrijver schrijven. De opbrengsten van de heffing moeten volgens bijna de helft van de Nederlanders gaan naar wegen. Infrastructuur en milieu worden na wegen genoemd. Met name mensen die vaak in de auto rijden vinden dat het geld dat de heffing opbrengt voor verkeer en vervoer moet worden gebruikt. Maar als de consequentie daarvan is dat andere belastingen hoger worden, neemt de steun voor het gebruiken van de opbrengsten van de heffing voor verkeer en vervoer af.

Er is weinig vertrouwen in dat de kilometerheffing daadwerkelijk zal worden ingevoerd, omdat er al verschillende varianten van beprijzen niet zijn doorgegaan, zoals in de media-analyse wordt omschreven 'het zijn schone beloften gebleken'. Daarnaast moet de heffing nog verder worden uitgewerkt en klinkt 2012 ver weg.

### ***Conclusie krachtenveld burgers***

In dit hoofdstuk is naar voren gekomen hoe burgers staan ten opzichte van kilometerheffing. Door de mening van burgers in kaart te brengen is duidelijk geworden dat burgers nog erg veel twijfels hebben over kilometerheffing. Zij stellen tal van praktische problemen aan de orde, vooral op het gebied van alternatieven voor de auto en de kilometerheffing, waar stakeholders veel minder argumentatie over naar voren brengen. Ook de kosten voor de automobilist zien velen als probleem. Stakeholders geven aan dat de invoering duur is, maar onder burgers speelt het kostenargument meer dan onder het middenveld. Of kilometerheffing daadwerkelijk de files gaat verminderen, daar is grote twijfel over bij de burgers, terwijl voor het maatschappelijk middenveld de verbetering van de bereikbaarheid het meest genoemde argument is. De vele economische argumenten die het middenveld heeft, komen veel minder terug bij de argumentatie van de burgers. Er is wel enige steun onder burgers voor het principe van de gebruiker betaalt en het eerlijke systeem, net als bij de stakeholders. Echter mensen vinden dit geen goed argument voor de heffing, vanwege het gebrek aan keuzemogelijkheden. Ook blijkt dat wanneer kilometerheffing concreter wordt omschreven de steun ervoor afneemt.

Aangezien burgers in hun brieven veel meer kritiek uiten, dan steun, en uit het publieksonderzoek blijkt dat draagvlak afneemt wanneer het concreter wordt getoetst, kan worden geconcludeerd dat het maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing onder burgers erg kwetsbaar is. Uit de media-analyse blijkt niet dat er richting burgers iets is ondernomen om tot een breed gedragen besluit te komen en dat burgers het idee hebben dat rekening is gehouden met hun mening. Burgers hebben kritiek op partijen uit het middenveld, waaruit kan worden afgeleid dat deze partijen niet of onvoldoende hebben gecommuniceerd over kilometerheffing richting hun achterban. Ondanks dat de media regelmatig benadrukken dat er 'breed draagvlak' is in de maatschappij voor kilometerheffing, blijkt uit de ingezonden brieven vaak het tegenovergestelde.

## ***De dynamiek tussen politiek, middenveld en burgers***

In voorgaande hoofdstukken is het krachtenveld rondom kilometerheffing geschetst. Daaruit kwam naar voren dat het maatschappelijk middenveld en de burgers niet geheel overeen komen in hun mening over kilometerheffing. Zodanig dat onder het grootste deel van het maatschappelijk middenveld sprake is van draagvlak voor de heffing, maar dat het draagvlak onder de burgers kwetsbaarder en nog niet zo groot is als onder het maatschappelijk middenveld. Juist dit maatschappelijk draagvlak is erg belangrijk voor een goede invoering van een gevoelig liggende maatregel als kilometerheffing.

Zoals in de inleiding aangegeven zal in dit slothoofdstuk vanuit sociologisch perspectief naar het krachtenveld van kilometerheffing worden gekeken om aan te kunnen geven wat hier aan de hand is. Het blijkt dat het krachtenveld valt te plaatsen in de ontwikkeling naar een versplinterde samenleving. Daarnaast blijkt dat wanneer wordt gekeken naar de dynamiek tussen overheid, maatschappelijk middenveld en burgers in deze relaties ontwikkelingen zichtbaar zijn, die duiden op een verdwijnende rol als bemiddelaar van het maatschappelijk middenveld tussen overheid en burgers.

In dit hoofdstuk zal allereerst worden ingegaan op de versplinterde samenleving waarin wij vandaag de dag leven. Centraal staat vervolgens de veranderende rol van het maatschappelijke middenveld in de dynamiek tussen overheid, maatschappelijk middenveld en burgers, waarbij het model van de vier maatschappijtypen van Adriaansens en Zijdeveld een belangrijke rol speelt (Adriaansens en Zijdeveld, 1981). Daarna wordt aan de hand van de theorie teruggeblikt op het krachtenveld van kilometerheffing. Hierbij gaat het vooral over het feit dat het relevante middenveld maar beperkt representatief is voor de individuele burger en over de legitimiteit van de besluitvorming rondom kilometerheffing.

### ***Versplintering van de samenleving***

In de inleiding (hoofdstuk 1) wordt gesproken over verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die hebben bijgedragen aan de mobiliteitsgroei, welke ook hebben bijgedragen aan de modernisering van de samenleving. In een gemoderniseerde samenleving zijn netwerken ontstaan op tal van gebieden, zoals telecommunicatie, energie, water, transport, enzovoorts (Graham en Marvin, 2003). Via deze netwerken is de hele wereld bereikbaar; er is zelfs sprake van globalisering. De voortdurende ontwikkeling en verandering van de huidige samenleving vragen om een zich steeds verder uitbreidend netwerk dat voorziet in mobiliteit – in de breedste zin van het woord – over heel de wereld. Hierdoor is de ontwikkeling van de samenleving en ook de vrijheid van de mens in de ‘globalised world’ volgens Graham en Marvin afhankelijk geworden van deze netwerken. Er is volgens Graham en Marvin een mondiale trend tot privatisering en liberalisering zichtbaar in de ontwikkeling van netwerken van infrastructuur (Graham en Marvin, 2003). Steeds vaker wordt een sector binnen de infrastructuur opengesteld voor de private sector. Publieke monopolies worden volgens hen steeds vaker vervangen door ‘contested, profit-driven markets’.<sup>22</sup>

Een netwerk legt verbindingen, maar zorgt volgens Graham en Marvin ook voor maatwerk en fragmentatie (Graham en Marvin, 2003). Zij stellen dat de stedelijke versplintering zorgt voor economische en sociale polarisatie. Marktwerking betekent namelijk niet alleen dat mensen precies op maat kunnen kopen wat ze willen, maar ook dat mensen worden uitgesloten. Er is niet langer één standaard. Doordat mensen alleen nog maar betalen voor wat ze gebruiken, betekent dit dat sommige mensen goedkoper uit zijn, maar andere mensen duurder. Rijkere mensen die eerst deels mee betaalden voor armere mensen, betalen nu alleen nog voor hun eigen afname. Armere mensen zijn op die manier steeds vaker niet in staat om een product af te nemen, terwijl zij dat voorheen wel konden. Dit komt mede omdat het gaat om collectieve goederen, die nu op een private markt worden verhandeld. Marktwerking en privatisering dragen zodoende bij aan de versplintering van de samenleving (Graham en Marvin, 2003 en Adriaansens en Zijdeveld, 1981).

### ***Legitimiteit in een versplinterde samenleving***

Adriaansens en Zijdeveld geven aan dat de versplintering van de samenleving ook buiten de strikte sfeer van infrastructurele voorzieningen plaats heeft, wat leidt tot een afname van solidariteit en een toename van het individualisme (Adriaansens en Zijdeveld, 1981). Traditionele maatschappelijke banden zijn geërodeerd in een moderne versplinterde samenleving die steeds meer is gericht op consumptie. Een mens staat steeds losser van zijn omgeving en kiest een ‘levenspakket’ wat precies

---

<sup>22</sup> Graham en Marvin, 2003, pag 13.



is toegesneden op wat hij wil. Alles wordt 'op maat gemaakt' en kan op een markt worden geconsumeerd.

Daarnaast staat het individu centraal en niet langer de samenleving en de medemens. Niet langer bepalen traditionele banden en verhoudingen hoe het er aan toe gaat. Adriaansens en Zijderveld stellen dat: "Wanneer een samenleving uitgroeit tot een moderne geïndustrialiseerde maatschappij, waarin de diverse functies structureel gedifferentieerd zijn, waarden en betekenissen hun band met de traditie zullen verliezen en vager, algemener, abstracter, moreel vrijblijvender worden."<sup>23</sup> Mensen zijn bijvoorbeeld steeds minder vaak (langdurig) lid van een vereniging of belangenorganisatie en vereenzelvigen zich niet langer voor lange tijd met een organisatie. Doordat de traditionele banden verdwijnen, hebben politieke partijen en andere vormen van vrijwillige associatie ingeboet aan bindingskracht en stabiliteit. Hierdoor is ook de rol van het maatschappelijk middenveld<sup>24</sup> in de dynamiek van relaties tussen overheid, maatschappelijk middenveld en burgers veranderd. In politieke besluitvorming ontstaat hierdoor vooral een probleem van legitimiteit van besluitvorming. Legitimiteit was in het verleden meestal gegarandeerd wanneer het maatschappelijk middenveld voldoende was geraadpleegd. Dit maatschappelijk middenveld werd gezien als een geheel van, weliswaar niet formele, maar wel feitelijke vertegenwoordigende instellingen. Nu de 'individuele' burger mondiger is geworden en minder gebonden is, is betrokkenheid en steun van het maatschappelijke middenveld steeds minder een garantie dat de burger voorgenomen beleid accepteert. Vooral voor onderwerpen die veel emoties oproepen, is legitimiteit een dubbel probleem. Allereerst is er een legitimiteitsprobleem op het niveau van het middenveld en ten tweede is er een legitimiteitsprobleem op het niveau van individuele burgers die zich niet gebonden voelen door of aan dat middenveld.

Ook politieke partijen, onderdeel uitmakend van het middenveld, hebben aan bindingskracht verloren. Voorheen waren mensen lid van een politieke partij omdat dit in hun belang was of omdat het belangrijk was betrokken te zijn, maar de participatie in een partij is als lid minder makkelijk dan voorheen geworden (Stouthuysen, 2002). Politieke partijen zien de omvang van hun vaste achterban afnemen en moeten rekening houden met schommelingen in stemgedrag, getuige de 'zwevende kiezer'. Niet langer speelt de kiezer alleen een rol tijdens de verkiezingen, maar ook tijdens de regeerperiode wordt steeds meer rekening gehouden met de kiezer. Politieke partijen vermijden gevoelig liggende beslissingen te nemen wanneer zij in het kabinet zitten. De kiezer die het er niet mee eens is, stemt een volgende keer namelijk op een andere partij. Tevens is te zien dat opkomstcijfers bij verkiezingen afnemen en er steeds minder vertrouwen is in de politiek (Stouthuysen, 2002). Adriaansens en Zijderveld geven aan: "Geëist wordt dat de institutionele sectoren in de verzorgingsstaat hun macht en invloed op overtuigende wijze legitimeren – dat wil zeggen rechtvaardigen (...) tegenover de burgers die door hen verzorgd worden."<sup>25</sup> Is deze legitimiteit er niet, dan is de kans aanwezig dat de burger zich wendt tot een andere partij die in zijn ogen wel legitiem is. Of zoals Parmentier stelt, leiden allerlei ontwikkelingen in de huidige maatschappij – waaronder globalisering en individualisering – tot problemen met de democratie, waardoor moet worden gezocht naar een nieuwe legitimiteit (Parmentier, 2002).

Regelmatig wordt in dit kader gesproken over een kloof tussen de politiek en burgers (Munnichs, 2000, Hubeau en Elst, 2002). Vooral nu het middenveld niet langer vanzelfsprekend een belangenbehartiger van burgers is en niet langer vanzelfsprekend een brug vormt tussen overheid en burgers. Burger en overheid komen veel meer direct tegenover elkaar te staan. De overheid kan er dus niet van uitgaan dat wanneer het maatschappelijk middenveld akkoord gaat met een besluit van de overheid, dat dit ook automatisch staat voor een akkoord met burgers. 'Bij vele burgers is een terughoudendheid, zelfs een afkeer, opgetreden ten aanzien van de politieke elite die in een democratie de staat van dienst uitmaakt<sup>26</sup>', stelt Parmentier wanneer hij over de problemen van de (Belgische) democratie schrijft. Ook Munnichs geeft aan dat 'burgers zich steeds minder zouden kunnen herkennen in het reilen en zeilen van de parlementaire politiek' en dat 'politici en politieke partijen hun traditionele gezag in belangrijke mate zijn verloren'.<sup>27</sup> Volgens hem is politieke macht afhankelijk van het vertrouwen dat de kiezer in de politieke vertegenwoordiging heeft: "Het publieke

<sup>23</sup> Adriaansens en Zijderveld, 1981, pag 13.

<sup>24</sup> Adriaansens en Zijderveld verstaan onder 'maatschappelijk middenveld' en 'maatschappij' 'het enorme terrein dat ligt tussen het niveau van het geprivatiseerde individu enerzijds en de sfeer van de publieke overheid anderzijds. Tussen die twee niveaus bestaat een 'tussenveld' van allerlei groot en kleine maatschappelijke verbanden. Bedrijven horen in dat maatschappelijke tussenveld thuis, net zo goed als verenigingen, politieke partijen, scholen, universiteiten, kerken, vakverenigingen, ondernemersverbanden, etc.. De diversiteit van organisaties die samen het maatschappelijke tussenveld bevolken is nauwelijks met een pen te beschrijven.' (Adriaansens en Zijderveld, 1981 pag 78).

<sup>25</sup> Idem, pag 45.

<sup>26</sup> Parmentier, 2002, pag 1.

<sup>27</sup> Munnichs, 2000, pag 1.

ongenoegen over de politiek heeft primair betrekking op deze vertrouwensrelatie.”<sup>28</sup> Volgens Munnichs spelen de afwegingen die zijn gemaakt in de besluitvorming een rol bij de mate van vertrouwen in het beleid. Wantrouwen richting de overheid is geen goed teken voor de legitimiteit van de politiek. Om de kloof te overbruggen vindt de overheid maatschappelijk draagvlak voor een maatregel belangrijk om zo in de toekomst geen politieke schade op te lopen.

Munnichs stelt dat het ‘herstel van de publieke geloofwaardigheid van de politiek een meer open wijze van politieke verantwoording dan thans veelal gebruikelijk is vergt’.<sup>29</sup> Transparante communicatie maakt voor de kiezer duidelijk welke afwegingen tot besluitvorming hebben geleid. Wanneer niet open wordt gecommuniceerd kan de burger het idee krijgen dat ‘niet- uitgesproken belangen’ zijn meegenomen in de besluitvorming en dat de belangen van de burgers er niet toe doen. Daarbij stelt Kerkmeester dat het belangrijk is voor de legitimiteit van de democratie dat ‘politiek niet wordt gezien als een strijd tussen belangengroepen die elk het beste voor de eigen achterban wensen te bereiken, maar als een open proces waarin naar zoveel mogelijk stemmen wordt geluisterd’ (Kerkmeesters, 2002).<sup>30</sup> Ook Elst meent dat vertrouwen van de burger wordt verkregeen wanneer de overheid open is (Hubeau en Elst, 2002). Hij geeft aan dat openheid en openbaarheid van de overheid bijdragen aan de democratie.

Of bij de afweging die tot besluitvorming heeft geleid ‘zo goed als mogelijk op de voors en tegens van de verschillende beleidsalternatieven is ingegaan, of dat vooral bepáalde, gevestigde belangen hierop van invloed zijn geweest’<sup>31</sup>, maakt volgens Munnichs nogal wat uit. Hij stelt dat bij een zorgvuldige besluitvorming, waarin de verschillende voorkeuren tegen elkaar worden afgewogen, burgers het uiteindelijke besluit als legitiem zullen aanvaarden, ook tegenstanders. De aanvaardbaarheid van een besluit is dus niet zozeer afhankelijk van een inhoudelijke overeenstemming, maar meer van de zorgvuldigheid waarmee alle belangen zijn afgewogen. Ook Elst geeft het belang van communicatie weer, door aan te geven dat de burger recht heeft op communicatie. Hij vindt dat overheidscommunicatie het voor de burger mogelijk maakt om zijn ‘rol als staatsburger en onderdaan’ te kunnen vervullen. Wanneer de communicatie goed verloopt – en ook de bereidheid te communiceren en communicatie te ontvangen er is bij zowel overheid als burger – draagt het bij aan de legitimering van de overheid en overheidsbeleid.

Munnichs haalt nog enkele punten naar voren die belangrijk zijn in het verkrijgen van politieke geloofwaardigheid. Hij meent dat het vermijden van het uitdragen van een mening (gebaseerd op angst voor de kiezer) het vertrouwen van burgers in de politiek schaden. Eveneens vindt hij dat door aan te geven dat niet valt te ontkomen aan het nemen van een beslissing een besluit wordt neergezet als ‘noodzakelijk’ en ‘onontkoombaar’, ‘waarmee ze immuun worden gemaakt voor discussie en kritiek’.<sup>32</sup> Dit schaadt ook het vertrouwen van burgers in de overheid. Het is zodoende belangrijk te luisteren naar wat de burger wil. Munnichs refereert aan Habermas die stelt dat ‘burgers alleen dan bereid zullen zijn politieke besluiten na te leven, wanneer binnen het politieke besluitvormingsproces voldoende rekening wordt gehouden met in het publieke debat naar voren gebrachte gezichtspunten, informatie en argumenten. Burgers moeten met goede redenen kunnen instemmen met de wetten waaraan ze worden onderworpen. Alleen die voorkeuren kunnen hierbij legitiem aanspraak maken op politieke honorering, die in het publieke debat de toets der kritiek weten te doorstaan’.<sup>33</sup>

Legitimiteit en daarmee vertrouwen van de burger kan worden teruggewonnen. Munnichs meent dat de legitimiteit voor besluiten afhankelijk is van ‘de wijze waarop politici in het openbaar verantwoording afleggen voor hun beleid en daarbij ingaan op de door anderen naar voren gebrachte bezwaren’, zodat ‘burgers zich een oordeel kunnen vormen over de zorgvuldigheid van de besluitvorming en daarmee de aanvaardbaarheid van een besluit’.<sup>34</sup> Hierbij is het belangrijk alle bezwaren, ook de minder in de aandacht staande bezwaren, mee te wegen. Daarnaast is het van belang om na de afweging uit een te zetten waarom tot een bepaalde keuze is gekomen. Ook de media spelen hierbij een belangrijke rol; burgers staan vaak via de media in contact met de overheid. Verantwoording afleggen in de media over een politiek besluit is zodoende belangrijk om burgers duidelijk te maken hoe tot een besluit is gekomen en daarmee een legitiem besluit te hebben, meent Munnichs.

---

<sup>28</sup> Munnichs, 2000, pag 10.

<sup>29</sup> Idem, pag 3.

<sup>30</sup> Kerkmeesters, 2002, pag 54.

<sup>31</sup> Munnichs, 2000, pag 77.

<sup>32</sup> Idem, pag 20.

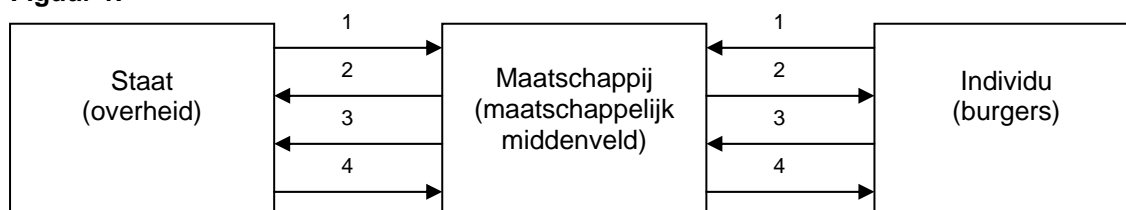
<sup>33</sup> Idem, pag 53.

<sup>34</sup> Idem, pag 86.

### **Vermaatschappelijking of erosie?**

Een interessant model om in het kader van versplintering van de samenleving naar de dynamiek in een krachtenveld te kijken, zijn de vier maatschappijtypen die Adriaansens en Zijderveld ontwikkelen in hun studie naar vrijwilligheid en de verzorgingsstaat<sup>35</sup>: (1) de centripetale maatschappij, (2) de centrifugale maatschappij, (3) de totalitaire maatschappij (staatscontrole) en (4) de anomische maatschappij (institutieloze maatschappij). In deze maatschappijtypen zijn er drie sferen: de staat (overheid), de maatschappij (maatschappelijk middenveld) en het individu (burgers). De vier maatschappijtypen plaatsen zij in figuur 1 (Adriaansens en Zijderveld, 1981). In hun onderzoek richten zij zich op de twee eerst genoemde typen, omdat deze twee typen samen de Westerse (Nederlandse) samenleving typeren. Zij construeren een maatschappijtype op basis van de relaties (deze zijn variabel tussen de drie sferen en in tal van soorten aanwezig) tussen het maatschappelijk middenveld enerzijds en de beide andere sferen anderzijds. Het maatschappelijk middenveld staat zodoende centraal in hun maatschappijtypen. De relaties zijn overigens afhankelijkheidsrelaties, wat aansluit op het beeld dat is geschetst van de moderne samenleving als zijnde een netwerksamenleving (Graham en Marvin, 2003).

**Figuur 1.**



Allereerst is er de centripetale maatschappij<sup>36</sup>, waar Adriaansens en Zijderveld het volgende onder verstaan: "Zowel de staat als de individuele microcosmos zijn hier gericht op het maatschappelijk tussenveld. De maatschappij vormt hier het zwaartepunt van de betreffende samenleving."<sup>37</sup> Zowel de staat als het individu laten zoveel mogelijk van hun taken door het maatschappelijk middenveld uitvoeren; er is sprake van een dubbele vermaatschappelijking.

Als tweede is er de centrifugale maatschappij<sup>38</sup>, waarin het maatschappelijk middenveld minder dominant aanwezig is, veroorzaakt doordat de maatschappij aan erosie onderhevig is. De maatschappij verliest een deel van haar taken aan de staat. Tussen de maatschappij en het individu is er sprake van het privatiseringsproces, 'waardoor het individu zich steeds verder uit de maatschappij terugtrekt'.<sup>39</sup>

Een maatschappij zal niet snel geheel binnen een van de types vallen, maar kenmerken hebben van de verschillende types. Zoals aangegeven werken Adriaansens en Zijderveld de totalitaire en de anomische maatschappij niet uit. Waardoor zij de centripetale en de centrifugale maatschappijtypen op een continuüm lijken te plaatsen.

### **Kilometerheffing vanuit sociologisch perspectief**

Kilometerheffing gaat over anders betalen voor het gebruik van infrastructuur. Hiermee gaat het dus over een deel van de netwerken die volgens Graham en Marvin aanwezig zijn in een versplinterde samenleving (Graham en Marvin, 2003). Doordat mensen afhankelijk zijn van netwerken en van de auto, zal een grote verandering als de invoering van kilometerheffing veel mensen raken. De netwerken zorgen voor mobiliteit, maar deze mobiliteit is er niet voor iedereen. De mogelijkheid van mobiliteit voor de een houdt volgens Graham en Marvin altijd barrières in voor een ander. Rijkere mensen betalen niet langer mee aan het autogebruik van armere mensen, omdat er niet langer een vaste, maar een variabele autobelasting zal zijn. Hiermee krijgt weggebruik te maken met vraag en aanbod en zodoende marktwerking. In burgerbrieven komt dit terug: "Rijkere mensen kunnen rijden wanneer ze willen, terwijl de armere worden verdrongen. Sociaal is het natuurlijk niet." (Telegraaf 12 mei 2005) Ook komt in brieven naar voren dat kilometerheffing niet sociaal is, omdat alleenstaande vrouwen en ouderen 's avonds zonder auto de deur niet uit durven.

<sup>35</sup> Adriaansens en Zijderveld, 1981, pag 63-73.

<sup>36</sup> Idem, pag 64-70.

<sup>37</sup> Idem, pag 64.

<sup>38</sup> Idem, pag 64, 70-73.

<sup>39</sup> Idem, pag 65.

Ook speelt mee dat de opbrengsten van de kilometerheffing naar een onafhankelijke zelfstandige instelling gaan die het geld uitgeeft aan wegen, wat duidt op privatisering van de opbrengsten van autogebruik.

### **Maatschappelijk draagvlak bij een minder representatief middenveld**

Het hebben van maatschappelijk draagvlak<sup>40</sup> is essentieel voor het goed kunnen invoeren van een beladen maatregel als kilometerheffing. Er is daarom expliciet gezocht naar maatschappelijk draagvlak door de commissie Nouwen in te stellen. Het in kaart gebrachte krachtenveld laat zien dat onder het middenveld een groot maatschappelijk draagvlak is. Aangezien het maatschappelijk draagvlak er voor de komst van de commissie Nouwen niet was en de commissie tot een unaniem advies komt, duidt dit op succesvol beleid. Men zou er van uit kunnen gaan, dat wanneer het maatschappelijk middenveld akkoord is over kilometerheffing, dat ook burgers hiermee akkoord gaan. Het maatschappelijk middenveld bestaat namelijk uit tal van organisaties met een achterban onder burgers. Verondersteld zou kunnen worden dat deze organisaties richting hun achterban communiceren, namens hen spreken en hun belangen vertegenwoordigen.

Echter, nu de burger minder is gebonden aan partijen uit het middenveld, kan worden betwijfeld of het middenveld nog langer representatief is voor de burger. Wanneer het maatschappelijk middenveld akkoord is met de overheid over een vorm van kilometerheffing hoeft dat nog niet per se het geval te zijn onder burgers.

Getuige het bovenstaande rijst de vraag of er bij het vormen van maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing rekening is gehouden met het feit dat het relevante middenveld beperkt representatief is voor individuele burgers. Op basis van de media-analyse lijkt het erop dat de overheid er van uit gaat dat er maatschappelijk draagvlak is voor een vorm van kilometerheffing, wanneer er draagvlak is onder het maatschappelijk middenveld. Om maatschappelijk draagvlak te creëren is namelijk actie ondernomen richting het middenveld, maar niet richting burgers. Daarbij hamert de commissie Nouwen er, na het unanieme akkoord dat zij hebben bereikt, op dat er nu een breed maatschappelijk draagvlak is voor de invoering van kilometerheffing. Dit terwijl uit de ingezonden brieven blijkt dat er onder de burgers niet zo'n groot draagvlak is voor kilometerheffing dan onder het middenveld. Daarnaast blijkt uit de brieven dat er weinig vertrouwen is onder de burgers in opdracht van de overheid, inclusief de commissie Nouwen.

Om meer inzicht in te krijgen in de relaties tussen overheid, maatschappelijk middenveld en burgers is het interessant om het krachtenveld van kilometerheffing in te passen in het model (figuur 1) van Adriaansens en Zijderveld.

#### *Relatie tussen overheid en middenveld*

De invoering van kilometerheffing heeft een aantal kenmerken, zoals betalen voor gebruik, de weg als consumptiegoed in plaats van als collectief goed, verzelfstandiging van de weg (inning van de heffing) en de overheid in een toezichhoudende rol. Dit sluit aan op de privatiserings- en marktwerkingstrend. Een taak van de overheid verschuift naar het maatschappelijk middenveld; de exploitatie van de weg. Deze kenmerken plaatsen kilometerheffing wat betreft de relatie tussen overheid en middenveld onder de centripetale maatschappij (1).

De afstandelijkheid van de staat jegens de maatschappij komt ook terug in het feit dat de beslissing om een vorm van kilometerheffing in te voeren al is genomen voordat er breed maatschappelijk draagvlak voor is. Voor de burger is het niet zichtbaar dat burgers worden geraadpleegd en geïnformeerd over dit besluit en de vorming van een vorm van kilometerheffing. Wat kan leiden tot wantrouwen bij de burger richting de overheid en kritiek op het maatschappelijk middenveld ('achterkamertjespolitiek'), wat ook terug te zien is in de ingezonden brieven. Gezien de kritiek die de burger heeft op kilometerheffing en dat burgers aangeven dat de overheid niet weet wat er in de samenleving speelt, lijkt het erop dat de overheid niet goed weet wat er in de samenleving speelt.

Wanneer verder wordt gekeken dan het model van Adriaansens en Zijderveld uit 1981, kan de vermaatschappelijking tussen overheid en middenveld ook op een andere manier worden uitgelegd. Er is immers een trend gaande van 'government' naar 'governance'. Beleid wordt steeds meer voorbereid en gemaakt door netwerken van actoren, waar de overheid er maar één van is. Daarmee is de strikte scheiding tussen overheid (staat) en maatschappij (middenveld) steeds minder makkelijk te maken. Het middenveld is door deze ontwikkeling van 'government' naar 'governance' als het ware meer opgeschoven in de richting van de overheid en vormt daar een steeds minder makkelijk ontwarbaar geheel mee. Daarmee is er niet alleen sprake van een kloof tussen overheid en burgers, maar ook een tussen het middenveld en burgers. Ook voor de burger is het steeds moeilijker

<sup>40</sup> Onder maatschappelijk draagvlak voor kilometerheffing wordt in dit onderzoek verstaan: de steun van het maatschappelijk middenveld en burgers voor de overheidsmaatregel kilometerheffing.

geworden om onderscheid te maken tussen staat en althans delen van wat Adriaansens en Zijdeveld het maatschappelijk middenveld noemen. Er is in deze verklaring dus geen sprake van een afstandelijke overheid die zaken overlaat aan het middenveld, maar van een overheid die steeds samenwerkt en zelfs samenvalt met het middenveld.

#### *Relatie tussen burgers en maatschappelijk middenveld*

In het licht van de erosie van het maatschappelijk middenveld zou men kunnen veronderstellen dat de relatie tussen burgers en maatschappelijk middenveld wat betreft kilometerheffing in het centrifugale maatschappijtype zou kunnen worden geplaatst. Toch is het plaatsen van deze relatie in het model van Adriaansens en Zijdeveld een lastige, omdat die zowel in het centripetale als in het centrifugale maatschappijtype kan worden geplaatst.

Deze scriptie analyseert deze relatie op basis van vooral ingezonden brieven. Er kan zodoende alleen iets worden gezegd over de briefschrijvende burger. Aangenomen wordt dat een briefschrijver de sentimenten van meerdere Nederlanders vertegenwoordigt, maar het kan niet met zekerheid worden gezegd hoeveel Nederlanders dit zijn. Gezien de veelal kritische inhoud van de berichten, kan ook worden verondersteld dat mensen die kritiek hebben op de kilometerheffing en stakeholders in de pen klimmen. Meer positief gestemde mensen die het eens zijn met de kilometerheffing en de belangenbehartiging van een stakeholder reageren dan niet. Hoeveel mensen bij de critici of de positieven zitten, is moeilijk aan te geven. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de beperkte ruimte in de krant, waardoor een redactie een selectie maakt in brieven. Kritische brieven maken wellicht meer kans om te worden geplaatst, omdat dat meer lezers aanspreekt.

Wanneer na deze kanttekeningen te hebben geplaatst, wordt gekeken naar de ingezonden brieven, kan hier wel het een en ander worden uitgehaald om de relatie tussen burgers en middenveld in een maatschappijtype te plaatsen. Als geldt 'wie zwijgt, stemt toe', dan krijgen de meeste stakeholders geen kritiek van burgers, waardoor er van uit gegaan zou kunnen worden dat deze burgers het eens zijn met hun stakeholder en vinden dat deze stakeholder hun belangen goed vertegenwoordigt. Aangezien de meeste stakeholders voor kilometerheffing zijn, zou kunnen worden geconcludeerd dat de meeste burgers ook voor kilometerheffing zijn. In dit geval is er dan sprake van vermaatschappelijking en het centripetale maatschappijtype, omdat de belangen van de burgers door het middenveld worden vertegenwoordigd. Dit middenveld bestaat dan uit partijen die voortkomen uit de vereniging van burgers. Hierbij is dan geen sprake van een samenleving waarin traditionele banden zijn verdwenen.

Maar er vallen meer dingen op in de relatie tussen middenveld en burgers, die wijzen op een centrifugale samenleving. Zo blijkt uit de analyse dat er draagvlak voor kilometerheffing is onder het merendeel van de stakeholders. Het draagvlak onder burgers is echter niet ongeveer even groot als dat van de stakeholders. Wanneer het middenveld de belangen van burgers zou vertegenwoordigen, zou dit draagvlak veel dichter bij elkaar moeten liggen, zo niet gelijk moeten zijn, zoals in het centripetale maatschappijtype het geval zou zijn. Er wordt door de commissie Nouwen en de overheid van uit gegaan dat er door het unanieme advies van de commissie Nouwen breed maatschappelijk draagvlak is. Dit lijkt dus niet het geval te zijn, waardoor het maatschappelijk middenveld geen goede afspiegeling van de burgers is.

Het tweede opmerkelijke punt sluit aan op het vorige. Stakeholders en burgers vinden niet hetzelfde belangrijk rondom de invoering van kilometerheffing. Bij burgers komt veel duidelijker de emotionele kant van de zaak naar voren, bij stakeholders meer de zakelijke. Daarnaast vinden burgers en stakeholders andere argumenten belangrijk.

Ten derde valt op dat burgers kritiek hebben op het maatschappelijk middenveld. De stakeholder die de meeste kritiek krijgt, is de ANWB. Aangezien veel mensen een auto hebben en lid zijn van de ANWB, is de ANWB bij uitstek de belangenbehartiger van de automobilist. Automobilisten zullen in de ANWB eerder hun vertegenwoordiger zien, dan in een van de andere leden van de commissie Nouwen. Andere leden van de commissie Nouwen vertegenwoordigen meer de beroepsgroepen, lokale politiek of deskundigen, deze groepen zijn minder groot dan de 'automobilisten van Nederland'. Het ligt dus voor de hand dat wanneer een stakeholder kritiek zou krijgen van burgers dat dit de ANWB is. Dit blijkt ook uit de ingezonden brieven. Niet langer zien burgers zich goed vertegenwoordigd door een stakeholder en keren zich zelfs van deze stakeholder af. Briefschrijvers vinden dat het middenveld de belangen van de burger niet goed behartigt. Ze geven aan zich 'in de steek gelaten' te voelen, 'ons is niets gevraagd' of ze noemen de partij 'onbetrouwbaar'. Er zijn ook briefschrijvers die hun lidmaatschap opzeggen (in dit geval van de ANWB) en overstappen naar een concurrent die geen belangen behartigt (in dit geval Routemobiel): "Die doet niet aan belangenbehartiging, maar ook niet aan verkwanseling." (Telegraaf 8 mei 2005)

Uit de analyse blijkt ten vierde dat burgers mondiger zijn geworden en hun eigen belangen verdedigen, omdat ze (kritisch) van zich laten horen door brieven te schrijven. Deze brieven gaan met name over de eigen situatie van de briefschrijver.

De vier tekenen die hierboven naar voren zijn gekomen duiden op erosie in de relatie tussen middenveld en burgers en sluiten aan bij de versplinterde samenleving waarin mensen zich niet langer verbonden voelen met maatschappelijke belangenpartijen en zich niet langer door zo'n partij laten vertegenwoordigen. Het middenveld is zodoende nog maar beperkt representatief voor de individuele burger en we bevinden ons in een centrifugale samenleving. Hierbij speelt ook governance een rol. Doordat de overheid en het middenveld meer naar elkaar toe zijn geschoven, banden tussen burgers en middenveld zwakker zijn geworden en de burger mondiger is geworden, ontstaat er een kloof tussen middenveld en burgers.

De relatie tussen burgers en het middenveld kan dus in beide maatschappijtypen worden geplaatst. Het is moeilijk aan te geven welk type domineert. De overheid moet er vanwege deze centrifugale tekenen in elk geval rekening mee houden dat instemming van het middenveld niet langer automatisch instemming van de burger betekent.

### **Kloof tussen overheid en burgers**

Uit de media-analyse blijkt dat er sprake is van wantrouwen en een publiek ongenoegen richting de overheid om de kilometerheffing in te voeren. Een aantal punten uit de theorie kunnen dit verklaren. Allereerst is uit de vorige paragraaf gebleken dat er niet langer vanuit kan worden gegaan dat het maatschappelijk middenveld automatisch de 'gesprekspartner' is voor de overheid om te weten te komen wat er speelt in de samenleving. Doordat de overheid in het geval van kilometerheffing nog wel het middenveld als gesprekspartner ziet, lijkt de overheid er van uit te gaan dat het middenveld nog altijd representatief is voor de burger. Het is dan logisch dat het beeld dat de overheid heeft van de mening van de samenleving niet precies aansluit bij wat de burger werkelijk vindt. Getuige ook de klachten van burgers in ingezonden brieven. Op deze manier ontstaat een kloof tussen burger en overheid dat wordt gekenmerkt door wantrouwen en publiek ongenoegen.

Ook is het de vraag in hoeverre in de media de afweging die heeft geleid tot de keuze voor kilometerheffing duidelijk voor de burger naar voren is gekomen. Er zijn wel vele redenen naar voren gebracht waarom kilometerheffing moet worden ingevoerd, maar een duidelijke afweging van voors en tegens door het kabinet of de commissie Nouwen is niet aan de orde geweest in de media. (Of dit komt doordat niet goed is gecommuniceerd of omdat de media deze afweging niet nieuwswaardig genoeg vonden, kan niet worden achterhaald op basis van de media-analyse.) Hiermee lijkt het voor de burger alsof niet alle belangen zijn mee gewogen, wat ook blijkt uit de ingezonden brieven. Briefschrijvers halen vele praktijksituaties aan, met name over alternatieven, waaruit blijkt dat burgers het idee hebben dat bepaalde zaken niet zijn meegenomen in het besluit kilometerheffing in te voeren. De redenen voor kilometerheffing die stakeholders en het kabinet geven, blijken vaak niet te spelen onder burgers, worden betwijfeld, niet als steekhoudend argument gezien of kunnen niet op steun rekenen.

Wantrouwen en ongenoegen blijkt ook uit een opmerking van een briefschrijver dat de commissie Nouwen in opdracht werkt van de overheid, dus dat de uitkomst al vast staat (niet-uitgesproken belangen). Wantrouwen is er ook richting het middenveld, wanneer een briefschrijver de ANWB 'achterkamertjespolitiek' verwijt.

Het valt op dat veel kranten en burgers het nog altijd hebben over 'rekeningrijden'. Zij menen dat rekeningrijden en kilometerheffing synoniem voor elkaar zijn, wat niet het geval is. Dit wijst erop dat de kranten en burgers nog niet voldoende informatie hebben gehad, waaruit voor hen duidelijk is geworden dat het geen synoniemen zijn. De communicatie om uit te leggen wat kilometerheffing is, is dus onvoldoende geweest. Doordat rekeningrijden en kilometerheffing als synoniemen worden neergezet in de media wordt de negatieve sfeer die om rekeningrijden hangt overgedragen op kilometerheffing.

Wat voor iedereen duidelijk is, is dat er iets moet worden gedaan aan het fileprobleem. Er valt dus niet te ontkomen aan het nemen van een beslissing. Kilometerheffing wordt neergezet als de onvermijdelijke oplossing, doordat het kabinet stelt dat het niet langer de vraag is of kilometerheffing wordt ingevoerd, maar hoe dat gaat gebeuren.<sup>41</sup> De commissie Nouwen buigt zich hierover door met partijen uit het middenveld te praten. Aangezien het middenveld en de burgers niet op een lijn zitten, kan de burger niet meepraten over de uiteindelijke oplossing. Munnichs stelt dat zo'n onontkoombaar besluit ervoor zorgt dat het 'immuun wordt gemaakt voor discussie en kritiek'. Dit is in het geval van kilometerheffing niet helemaal juist. Er wordt dan wel niet met de burger gesproken, maar er is nog

---

<sup>41</sup> Conferentiekraant Anders Betalen voor Mobiliteit.

volop discussie over en kritiek op de fileproblematiek en over/op de oplossing kilometerheffing. Deze discussie en kritiek leidt echter niet meer tot besluitvorming, want het besluit is al genomen. Daarmee lijkt het immuun; de discussie en kritiek leiden namelijk tot niets. Echter, een besluit kan altijd worden teruggedraaid, helemaal door een nieuw kabinet. Het is dus van belang dat de kilometerheffing snel na de invoering resultaat laat zien, om de kritiek de kiem in te smoren en het vertrouwen te herstellen.

Behalve dat kilometerheffing als onontkoombaar besluit is neergezet, heeft het 'gedraai' van het kabinet over hoe het staat ten opzichte van kilometerheffing, niet bijgedragen aan de politieke geloofwaardigheid. Ondanks het bereikte unanieme advies van de commissie Nouwen, die in opdracht van het kabinet een unaniem gesteunde vorm van kilometerheffing zoekt, zegt het kabinet enkele maanden na de bekendmaking van het advies van de commissie Nouwen, het besluit over de invoering van kilometerheffing uit te stellen. Vervolgens komt in de Nota Mobiliteit, wederom enkele maanden later, naar voren dat het kabinet het advies van de commissie Nouwen 'onderschrijft'.<sup>42</sup> Dit zorgt voor verwarring over wat het kabinet nou werkelijk wil. Het lijkt erop dat het kabinet niet achter zijn mening durft te blijven staan. Dit is niet goed voor het vertrouwen van de burger in de overheid. Ook in het geval van de VVD, dat in de onderzochte periode een interne twist over kilometerheffing uitvecht, wordt in de media aangegeven dat de VVD uit angst voor de kiezer opeens niet meer voor kilometerheffing is.

Door het naar voren komende publiek ongenoegen en wantrouwen in de overheid wordt duidelijk dat er sprake is van een legitimiteitprobleem voor kilometerheffing. Dit legitimiteitprobleem draagt bij aan de kloof tussen overheid en burgers, net als het deels verdwijnen van de intermediair tussen overheid en burgers. De theorie van Munnichs spitst zich alleen toe op de overheid en niet op het maatschappelijk middenveld, maar omdat de meeste partijen uit het maatschappelijk middenveld (voor een groot deel in de commissie Nouwen) achter het besluit voor kilometerheffing staan, net als de overheid, zou voor het maatschappelijk middenveld ook kunnen gelden dat er sprake is van een legitimiteitprobleem. De trend van governance, waar de overheid overlegt met allerlei instituties om tot besluitvorming te komen, ondersteunt dit. Overheid en middenveld schuiven dicht naar elkaar doordat zij voortdurend met elkaar overleggen over besluitvorming. Zo ontstaat niet alleen een kloof tussen overheid en burgers, maar ook tussen burgers en het middenveld, getuige ook de kritiek die het middenveld krijgt van burgers en het wegvallen van het middenveld als belangenvertegenwoordiger van de burger.

### ***Aanbevelingen in de verdere communicatie over kilometerheffing***

Communicatie richting de burgers over de afwegingen die tot het besluit om kilometerheffing in te voeren hebben geleid, de burgers informeren over kilometerheffing en de gemaakte keuze duidelijk naar voren brengen en hierbij te blijven, had bij kunnen dragen aan de transparantie en daarmee de aanvaardbaarheid en legitimatie van de kilometerheffing onder burgers. Dat er inhoudelijke instemming is vanwege de commissie Nouwen, is voor de burger minder belangrijk dan de wijze waarop met zorgvuldigheid alle belangen zijn afgewogen. Ondanks dat in de media vaak naar voren komt dat er met het advies van de commissie nu breed maatschappelijk draagvlak is, blijven de ingezonden brieven van burgers veelal kritisch. Voor de burger is het afwegen van de belangen om voor kilometerheffing te kiezen niet duidelijk genoeg geworden. De instemming is niet in de openbaarheid bereikt, waardoor de burger minder zicht heeft op de totstandkoming van het besluit en zich daarom minder snel achter een besluit zal scharen.

Het is zorg om wanneer over de definitieve vorm van kilometerheffing is besloten, dit transparant naar de burger toe te communiceren via de media, waarbij de afweging hoe tot deze vorm van kilometerheffing is gekomen duidelijk naar voren moet komen. Hierbij moet het duidelijk zijn dat zelfs de kleinste argumenten zijn meegewogen, zodat aan ieder zijn belangen is gedacht. Alleen ingaan op de argumenten die pleiten voor kilometerheffing zal niet voldoende zijn om legitimiteit en draagvlak voor de maatregel te krijgen onder burgers. Daarnaast is het aan te raden om de burgers te informeren over wat kilometerheffing is. Het is tot slot aan te bevelen om in de besluitvorming ook contact te hebben met de burger om te horen hoe de burgers tegen de heffing staan. Burgers zullen er namelijk in de praktijk mee te maken hebben en kunnen zodoende wijzen op praktische bezwaren en tips. Contact met de burger in de besluitvorming – in plaats van dat alleen via een belangenvertegenwoordiger te horen – zal bijdragen aan begrip voor een genomen besluit. De burger is dan immers gehoord en ziet zijn belangen terug in de gemaakte afweging. Zelfs als burgers tegen zijn, zorgt een zorgvuldige afweging die helder en open wordt gecommuniceerd voor een aanvaardbaar besluit. Hierbij moet worden voorkomen dat beleid complexer en krachtelozer wordt.<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Website verkeerenwaterstaat.nl; [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/nieuws/nieuwsarchief/pb-nota\\_mobiliteit\\_\\_voorspelbaar\\_\\_betrouwbaar\\_en\\_veiliger\\_van\\_a\\_naar\\_b.aspx?dossierURI=tcm:195-15595-4](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/nieuws/nieuwsarchief/pb-nota_mobiliteit__voorspelbaar__betrouwbaar_en_veiliger_van_a_naar_b.aspx?dossierURI=tcm:195-15595-4).

<sup>43</sup> Stouthuysen, 2002, pag 16.

## Literatuurlijst

### Literatuur:

- Adriaansens, H.P.M. en A.C. Zijdeveld, 1981, *Vrijwillig initiatief en de verzorgingsstaat; Cultuursociologische analyse van een beleidsprobleem*, Van Loghum Slaterus, Deventer.
- Adviesorgaan Raad voor maatschappelijke ontwikkeling, 2003, *Medialogica. Over het krachtenveld tussen burgers, media en politiek* (adviesnummer 26), Den Haag.
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1998, Mens op weg; begrippenkader, beleidsvisie Mobiliteit en gedrag, Rijkswaterstaat/Verkeer en Waterstaat, Rotterdam.
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Autogebruik te sturen? Begrippenkader, beleidsvisie Mobiliteit en Gedrag, 1996, tweede gewijzigde druk, Rijkswaterstaat/Verkeer en Waterstaat, Rotterdam.
- Boer, Connie, de, en Swantje Brennecke, 2003, *Media en publiek: theorieën over media-impact*, 1995, Boom, Amsterdam.
- Elst, M, 2002, Een actief informatiebeleid van bestuur en parlement in een juridisch kader, blz 77-122, in B. Hubeau en M. Elst (eds), *De democratie in ademnood? Over legitimiteit, legitimatie en verfijning van de democratie*, 2002, die Keure, Brugge.
- Harms, L., 2003, *Mobiel in de tijd; op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*, SCP, Den Haag.
- Hogenhuis, CT, 1991, *Wat beweegt ons? Over verkeer, milieu, mens en ethiek*, Eburon, Delft.
- Gerbner, George, 1978, Toward "cultural indicators": the analysis of mass mediated public message systems, blz 123-132, in George Gerbner (red), 1978, *The analysis of communication content; developments in scientific theories and computer techniques*, 1969, Robert E. Krieger Publishing Company, Huntington, New York.
- Graham, Stephen and Simon Marvin, 2003, *Splintering urbanism; networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, 2001, Routledge, London/New York.
- Kerkmeester, Heico, 2002, Een rechtseconomische analyse van de symbolen en de recepten inzake legitimiteit van de democratie, blz 35-54, in B. Hubeau en M. Elst (eds), *De democratie in ademnood? Over legitimiteit, legitimatie en verfijning van de democratie*, 2002, die Keure, Brugge
- Lammerding, Dewi, 2005, *Voorbij Zwart op wit; een onderzoek naar de rol van narratie in nieuwsverhalen*, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Macionis, John J en Ken Plummer, 2002, *Sociology, a global introduction*, 1997, Pearson Education Limited, Harlow.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat, AVV), 2005, *Synthese draagvlak voor prijsbeleid; Actueel beeld op basis van bestaande onderzoeken*, Den Haag.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005, *Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit*, Den Haag ([http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page\\_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-15603-4&id=270847](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-15603-4&id=270847)).
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006, *Anders Betalen voor Mobiliteit; conferentieverlag 16 februari 2006*, Fort Voordorp, Den Haag, ([http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page\\_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-15603-4&id=331148](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-15603-4&id=331148)).
- Munnichs, Geert, 2000, *Publiek ongenoegen en politieke geloofwaardigheid; democratische legitimiteit in een ontzuilde samenleving*, Van Gorcum & Comp. Bv, Assen.
- Parmentier, Stephan, 2002, Nieuwe uitdagingen en instrumenten voor de democratie van de 21<sup>ste</sup> eeuw, blz 1-3, in B. Hubeau en M. Elst (eds), *De democratie in ademnood? Over legitimiteit, legitimatie en verfijning van de democratie*, 2002, die Keure, Brugge.
- Raes, Koen, 2002, De democratie op zoek naar een basis, blz 18-34, in B. Hubeau en M. Elst (eds), *De democratie in ademnood? Over legitimiteit, legitimatie en verfijning van de democratie*, 2002, die Keure, Brugge.
- Sar, John, van der en Victor Koopman, 2006, *Prijsbeleid op de weg in het buitenland; casestudie naar plannen, initiatieven en praktijkvoorbeelden van prijsbeleid binnen het wegvervoer in het buitenland*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Stouthuysen, Patrick, 2002, Waarom de burgers niet meer meedoen. De crisis van de democratie in perspectief gezet, blz 7-17, in B. Hubeau en M. Elst (eds), *De democratie in ademnood? Over legitimiteit, legitimatie en verfijning van de democratie*, 2002, die Keure, Brugge.
- Varekamp, Marleen, 2005, *De kwaliteit van berichtgeving in Vrij Nederland en Elsevier in relatie tot de multiculturele samenleving; een vergelijkend onderzoek naar de verschuiving in schrijfstijl en de ontwikkeling van beeldvorming en framing in relatie tot de multiculturele samenleving*, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Wit, D, Kurt, 2001, *Tijdschrift voor Sociologie*, nummer 2, artikel 2, Hoger onderwijs en Europese



integratie, [www.sociologie.be/tijdschrift/jrg/pdf/TvS2001nr2art2.pdf](http://www.sociologie.be/tijdschrift/jrg/pdf/TvS2001nr2art2.pdf)

*Websites:*

[www.andersbetalenvoormobiliteit.nl](http://www.andersbetalenvoormobiliteit.nl)

[www.nos.nl](http://www.nos.nl)

Vijftig jaar files, NOS 15 mei 2005,

[http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2005/5/15/150505\\_file50jaargeleden.html](http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2005/5/15/150505_file50jaargeleden.html)

[www.regering.nl](http://www.regering.nl)

[www.venw.nl](http://www.venw.nl)

*Kranten:*

Algemeen Dagblad

Het Financieele Dagblad

Het NRC Handelsblad

De Telegraaf

Trouw

De Volkskrant

# Bijlagen

## Stakeholders

Voorstanders, tegenstanders en neutraal

Redenen/argumenten voor of tegen kilometerheffing van stakeholders in de media gegroepeerd per indicator (algemeen, eerlijkheid, alternatief, bereikbaarheid, economie, milieu en verkeersveiligheid)

## Meningen burgers

voornamelijk ingezonden brieven

-

## Stakeholders

### Voorstanders

stakeholder		standpunt
Algemeen Dagblad, journalist	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	Kilometerheffing helpt files korter te maken, de ruimte op de weg in de spits is nu eenmaal schaars, betalen per gereden kilometer is veel eerlijker. Het valt niet uit te leggen dat een automobilist die zijn auto voornamelijk in de garage laat staan evenveel wegenbelasting betaalt als een asfaltvreter die elke dag uren op de weg is. Wel autobelastingen afschaffen, zodat bezit niet meer wordt 'bestraft' door de overheid.
Gemeente Amsterdam, omliggende gemeentenen provincies Noord-Holland en Flevoland		Kilometerheffing moet versneld worden ingevoerd in de Noordvleugel van de Randstad. Vanwege huidige veelal ernstige verkeersproblemen en zorgelijke vooruitzichten van nog meer files, die de concurrentiepositie van de Noordvleugel kunnen schaden.
Wethouder Herrema	<i>Wethouder gemeente Amsterdam</i>	Kilometerheffing moet sneller worden ingevoerd om de bereikbaarheid over de weg op een aanvaardbaar niveau te brengen. Amsterdam verwijt minister Peijs dat ze geen knopen doorhakt over de kilometerheffing en het op de lange baan schuift.
Robert Flos	<i>VVD-raadslid Amsterdam</i>	Momenteel betalen automobilisten vooral voor het bezit van een auto, zoals de motorrijtuigenbelasting en de aanschafbelasting op nieuwe auto's. Wij willen zo snel mogelijk deze lasten afschaffen en vervangen door een kilometerheffing. Dat is eerlijker, beter voor de verkeersveiligheid en het zal helpen de luchtkwaliteit te verbeteren.
ANWB (Van Woerkom)	<i>Organisatie die de collectieve belangen van ANWB-leden behartigt en zich bezig houdt met toerisme, recreatie, verkeer en vervoer.</i>	Wij zien bij onze leden dat de mening over dit onderwerp evolueert naarmate mensen beter worden geïnformeerd. Opbrengst van beprijzing moet worden besteed aan nieuwe wegen, zo niet, dan is de ANWB niet langer voorstander van de kilometerheffing. De ANWB is voor kilometerheffing (advies commissie Nouwen) vanwege mobiliteit, luchtkwaliteit. De balans is nu niet goed, dus deze moet worden recht gelegd. Het is een eerlijk systeem. Het kabinet speelt hoog spel door het besluit om kilometerheffing in te voeren uit te stellen; het kabinet slaagt er niet in het draagvlak intact te houden. De ANWB vreest dat het de komende tien jaar onmogelijk is alle partijen uit de

		<p>commissie Nouwen op een lijn te krijgen. Het is een gemiste kans om kilometerheffing nu nog niet in te voeren. De bond denkt dat de overgrote meerderheid van de leden liever wil betalen voor autogebruik dan voor autobezit. Een ander voordeel is dat de opbrengsten via een onafhankelijke organisatie worden besteed aan de wegen en de veiligheid en zodoende luistert naar weggebruikers bij de besteding van de opbrengsten. Een andere reden voor de ANWB om te kiezen voor kilometerheffing is dat wie in een schonere auto rijdt, minder betaalt een voordeel is van de kilometerheffing. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en wordt de leefomgeving gezonder. Een laatste argument namens de ANWB voor de kilometerheffing is dat de vaste lasten (bpm, mrb) worden afgeschaft.</p>
Paul de Beer	<i>Medeoprichter van 'waterland', links-liberale denktank</i>	<p>De maatschappelijke welvaart is dan meer gebaat bij een zekere coördinatie van het gedrag van marktpartijen, bijvoorbeeld via regulerende belastingen, zoals kilometerheffing.</p>
Piet Bovy	<i>Fileprofessor van de TU Delft</i>	<p>Piet Bovy heeft onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van tolheffing op het gedrag van automobilisten. Wanneer kilometerheffing wordt ingevoerd, ziet hij een aantal mogelijke effecten opdoen. Automobilisten gaan door de invoering van de kilometerheffing op andere tijden reizen, maar bijna niemand stapt over op de trein of bus. Op de langere termijn zal de tolheffing wel maatschappelijk ingrijpende gevolgen gaan hebben, zoals meer verhuizingen en een groeiend aantal mensen dat vier in plaats vijf dagen werkt. Je ziet nu al dat mensen de files proberen te omzeilen door eerder van huis te gaan. Later is meestal geen optie vanwege de baas die eist dat je om een bepaalde tijd binnen bent. Dat principe zal zich met de kilometerheffing herhalen. Zo verwacht hij dat meer mensen vier dagen zullen willen werken om zo een dag op en neer rijden en daarmee tol uit te sparen. Ook denkt hij dat meer automobilisten dicht bij hun werk zullen gaan wonen of een goedkopere auto kopen. Door de lagere aanschafprijs kan een automobilist de kilometerheffing 'terugverdienen'.</p>
Brancheorganisaties, bedrijfsleven, natuurorganisaties, ANWB en wethouders Amsterdam en Den Haag.		<p>Zij zijn teleurgesteld, dat kilometerheffing niet doorgaat. Ze hoopten op een kilometerheffing, vinden dat een veel eerlijker systeem en de tijd is er nu rijp voor vanwege het brede draagvlak.</p>
Bovag	<i>(commissie Nouwen) Vereniging van personenauto- en truckdealers, algemene auto-, tweewieler-, caravan-, aanhangwagen-, motorenrevisie-, autoverhuur- en autowasbedrijven, verkeersopleidingen en tankstations.</i>	<p>Bovag vindt Peijs niet slagvaardig, als zij besluit het besluit over de kilometerheffing aan een volgend kabinet te laten. De Bovag is voor kilometerheffing, want de gebruiker betaalt en de vaste autobelastingen verdwijnen. Bovag-directeur Koos Burgman vindt dit: "Eerlijk en goed uit te leggen." Een andere reden waarom de vereniging voorstander van de kilometerheffing is, is dat een onafhankelijke organisatie de heffing int en dat de opbrengsten worden besteed aan wegen. De overheid is toezichthouder, waardoor het mogelijk is dat marktpartijen zich gaan bemoeien met de weginfrastructuur. De heffing is volgens de Bovag geen belasting, maar een prijs die wordt betaald voor mobiliteit. Burgman: "Er ontstaat op deze manier een markt voor wegaanleg en weggebruik buiten de sfeer van belastingen. De gebruiker krijgt een rekening met een vastrechtdeel en een werkelijk gebruiksdeel, de afgelegde kilometers. Dit lijkt dus erg veel op de telefoon- en electriciteits- en gasrekeningen en is dus ook eerlijker: de bescheiden gebruiker betaalt weinig, de veelgebruiker betaalt meer." De afschaffing van de bpm vindt de Bovag een goede zaak, omdat deze belasting zorgt voor grote administratieve lasten en problemen. Deze lasten en problemen verstoren de</p>

		<p>Europese concurrentie, maken auto's in Nederland onnodig duur ten opzichte van andere landen en wordt niet teruggegeven bij de export van auto's terwijl het wel wordt betaald bij de import. Een laatste argument voor de heffing is dat er een groot maatschappelijk draagvlak voor de invoering is. Ondanks dat de Bovag voorstander is van kilometerheffing, plaatst de vereniging enkele kanttekeningen. Zo meent de organisatie dat variabilisatie (betalen voor gebruik van de auto) niet te snel moet worden ingevoerd, vanwege de waardeontwikkeling van gebruikte auto's. Daarnaast voorziet de Bovag een probleem met het grijze kenteken, wanneer de autobelastingen verdwijnen. Tot slot kunnen problemen ontstaan voor autoverhuurbedrijven en rijsscholen.</p>
CDA	<i>Politieke partij</i>	<p>Het CDA is voor kilometerheffing; bpm en motorrijtuigenbelasting grotendeels vervangen door een prijs per gereden kilometer, er mag hoger bedrag worden geheven op drukke tijden en plaatsen en voor vieze auto's. Geld moet in fonds komen, waarmee infrastructuur wordt betaald. Kilometerheffing is goed voor betere doorstroming en milieu. Het CDA laat zijn verzet tegen kilometerheffing los, mits het systeem doelmatig is en er geen buitensporige invoeringskosten zijn. Het CDA steunt het kabinet, dat wel voor kilometerheffing is, maar niet in deze periode. Het CDA begrijpt de kritiek op het kabinet (voor het doorschuiven) niet, want het kabinet werkt op verstandige wijze stap voor stap aan draagvlak en omdat er geen zicht is op de financiële haalbaarheid. Het CDA wil op termijn weldegelijk naar een systeem waarin de autobelastingen worden afgeschaft en de automobilist betaalt voor het gebruik van de weg. Kilometerheffing kan worden ingevoerd en gebruikt om wegen aan te leggen en te onderhouden. De kosten van de invoering is wel een probleem. Het CDA verwacht niet dat de kilometerheffing de files laat verdwijnen, maar het wordt eerlijker en transparanter dan de huidige belastingen en bevordert een bewuster gebruik van de auto.</p>
<i>ChristenUnie</i>	<i>Politieke partij</i>	<p>Wil opbrengsten van kilometerheffing naar infrafonds laten gaan.</p>
<i>Onderzoeks- en adviesorganisatie CE</i>	<i>Onafhankelijke onderzoeks- en adviesorganisatie, gespecialiseerd in het ontwikkelen van innovatieve oplossingen van milieuvraagstukken.</i>	<p>Hij ziet kilometerheffing vooral als (betaalbaar) middel om iets te doen tegen de congestie op de wegen. Daarnaast stelt hij dat marktwerking overall wordt geïntroduceerd.</p>
Commissie Nouwen	<i>De leden zijn afkomstig uit de milieubeweging, het bedrijfsleven, vervoersorganisaties, vakbonden en de overheden</i>	<p>Een breed samengestelde werkgroep (commissie Nouwen) is het eens over een advies voor een kilometerprijs, waarvan de hoogte zal afhangen van tijd, plaats en voertuig. Het idee is dat niet het bezit van de auto, maar eerder het gebruik zou moeten worden aangepakt om te proberen de groeiende files en ook de vuile lucht te bestrijden. De huidige vaste lasten zoals wegen- en aanschafbelasting (bpm) kunnen dan vervallen. De heffingsopbrengsten blijven echter niet bij het Rijk, maar worden overgeheveld naar een landelijk onafhankelijk inrichtingsinstituut dat het geld verdeelt. De overheid stelt vast of er een weg moet komen en wat bijvoorbeeld de milieueisen zijn. Er komt meer spreiding van het verkeer: wie betaalt heeft de ruimte tijdens de spits, wie niet wil betalen wacht tot het spitsuur voorbij is en gaat dan pas op pad. Nouwen geeft aan dat uitstel van een besluit over kilometerheffing naar een volgend kabinet (ons huidige kabinet) het 'unieke draagvlak' dat er nu voor de heffing is op het spel zet.</p>
CPB	<i>Centraal Planbureau (CPB); maakt onafhankelijke economische analyses die wetenschappelijk verantwoord en up-to-date zijn en die relevant zijn voor de beleidsvorming in Nederland. Dit</i>	<p>Een heffing op specifieke plaatsen en tijden kan de files sterk terugdringen. Op werkdagen zal het aantal files slinken met 35 tot 55 procent. Het verkeer zal door deze maatregel nauwelijks afnemen, maar er treedt een selectie op: wie per se</p>

	<i>wordt gedaan door veel en goed contact te onderhouden met onder meer klanten, andere onderzoeksinstellingen en wetenschappers.</i>	<p>tijdens de spits op pad wil, betaalt de hoogste prijs. Wie later kan reizen, gaat de weg op als de kosten lager zijn. Een gevolg van het uitwijken door veel automobilisten is dat er ruimte komt voor weggebruikers die een hoge prijs kunnen en willen betalen. De gevolgen voor huishoudens variëren. Wie iedere dag in de spits naar het werk moet, betaalt al snel enkele honderden euro's per jaar, maar is wel minder tijd kwijt in de file. Het is niet altijd effectief als de opbrengst van beprijzing wordt besteed aan nieuwe wegen. De kilometerheffing levert tot 2020 een maatschappelijke winst op van 22,6 miljard euro. Bedrijven en personen profiteren van de ruimte op de weg. Voor een doorsnee bedrijf gaat het om een winst van 125 tot 150 euro per werknemer per jaar. Voor bedrijven die veel op de weg zitten, zoals transportbedrijven en bouwbedrijven, loopt de winst op tot 500 a 1000 euro per werknemer per jaar. Bovendien bestaat de kans dat werkgevers de kilometerheffing zullen betalen. Het Centraal Planbureau meent dat kilometerheffing in combinatie met wegwitbreidingen de enige effectieve wijze is om de files terug te dringen. De heffing landelijk invoeren heeft volgens het CPB weinig zin. De kilometerprijs heeft tot doel het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Vandaar dat de heffing moet gelden daar waar de doorstroming moet worden verbeterd.</p>
Marcel van Dam		<p>Die prijs varieert naar tijd en plaats en naar de milieukeurmerken van het voertuig. Daarmee worden meer vliegen in een klap geslagen. Het fileprobleem kan worden bestreden door de prijs per kilometer tijdens de spitsuren extra hoog te maken. Drukke wegen, bijvoorbeeld in de Randstad, zullen duurder worden dan stille wegen. En het milieu wordt ontlast door vervuilende auto's meer te laten betalen dan schonere auto's. De maatschappelijke voordelen zijn evident. In de eerste plaats is het veel rechtvaardiger mensen die veel rijden meer te laten betalen dan mensen die weinig rijden. In de trein betaal je ook per kilometer. Maar ook economisch is er veel winst te behalen. Het Centraal Planbureau heeft berekend dat een kilometerprijs van tien eurocent per kilometer tijdens de spits er toe leidt dat de files op werkdagen met 35 procent a 55 procent afnemen. Mensen die niet per se op de weg hoeven te zijn wijken uit naar andere tijdstippen. Het verkeer dat niet kan uitwijken profiteert van de extra ruimte zodat er minder vertraging is. De maatschappelijke winst daarvan kan oplopen tot maar liefst twintig miljard euro. Vooral het bedrijfsleven profiteert daarvan. Het is natuurlijk waar dat het vervangen van de motorrijtuigenbelasting door een prijs per kilometer niet voor iedereen gelijk uitpakt. Als de systeemwijziging budgetneutraal wordt doorgevoerd zullen er waarschijnlijk meer burgers voordeel van hebben dan nadeel. Veelrijders zijn immers meestal mensen die voor hun werk op de weg zijn. Het ligt voor de hand dat de werkgevers die kosten voor hun rekening nemen omdat bedrijven het meest profiteren van de economische voordelen.</p>
Vereniging Deltametropool, en de Stichting Vrienden van de Deltametropool	<i>vereniging waarin het Randstedelijke bedrijfsleven is vertegenwoordigd.</i>	<p>Er moet haast worden gemaakt met kilometerheffing. Kilometerheffing is een goed middel om het aantal files te verminderen. De Vereniging Deltametropool steunt het advies van de commissie Nouwen. De vereniging onderstreept het grote belang van het mobiliteitsvraagstuk. Mobiliteit is belangrijk voor de ontwikkeling van de Randstad tot internationaal concurrerende Deltametropool. De heffing zorgt voor een economisch betere benutting van de infrastructuur, want een betere doorstroming zorgt voor een</p>

		efficiëntere verdeling van de weg onder weggebruikers, mede omdat de prijs afhangt van tijd en plaats. Daarnaast zorgt de heffing voor een verbetering van de luchtkwaliteit, omdat de milieukeurmerken van de auto worden meegenomen in het tarief. Daarnaast is de grotere rol van de markt bij ontwerp, aanleg en beheer van (nieuwe) infrastructuur binnen de kaders van de overheid gewenst. Een ander argument dat volgens de vereniging pleit voor kilometerheffing is dat het rechtvaardig is. De vereniging is wel teleurgesteld dat de commissie Nouwen kilometerheffing vooral als financieringsmiddel ziet, terwijl onderzoek toch uitwijst dat veel weggebruikers bij voldoende hoge tarieven uitwijken naar andere vervoerswijzen, routes, bestemmingen en vooral tijdstippen.
D'66	<i>Politieke partij</i>	D'66 is teleurgesteld dat het kabinet kilometerheffing in deze kabinetsperiode niet doorzet. D66 is kritisch over uitstel en vindt dat het kabinet bang is voor de kiezer. Het rekeningrijden is volgens Kamerlid Van der Ham een 'supereerlijk verhaal' dat voldoende draagvlak heeft. D66 wil zo snel mogelijk beginnen met kilometerheffing, wegens milieu en autorijdend Nederland., tijd niet langer verdoen in file en luchtkwaliteit beter. D'66 vindt invoering kilometerheffing noodzakelijk in strijd tegen files. D66 vindt betalen naar gebruik en naar vervuiling veel eerlijker en schoner. D66 wil dat de opbrengst van de kilometerheffing ook voor leefbaarheids- en milieudoelen mag worden besteed. D66 deelt de mening dat de verlaging van de wegenbelasting en het geleidelijk afschaffen van de BPM wordt ingezet.
Prof. dr. Wim Derksen	<i>Ruimtelijk Planbureau (RPB); nationale kennisinstituut voor de ruimte. Het RPB verkent systematisch ruimtelijke ontwikkelingen in het heden en in de toekomst, agendeert en signaleert nieuwe onderwerpen en schetst nieuwe beelden en ontwerpen.</i>	Derksen van het RPB pleit voor een pakket van maatregelen om de mobiliteit te verbeteren. Een onderdeel van dat pakket is kilometerheffing.
Deskundigen: Groningse verkeerspsychologen, Amsterdamse verkeerseconomen en Delftse 'verkeerstechnen'		Want beprijzen is onvermijdelijk. Dat snapt iedereen.
Europese Commissie		EC wil af van bpm, om te zorgen dat dit kostenneutraal is, wil Brussel een kilometerheffing invoeren en wegenbelasting handhaven. Bezit van auto goedkoper maken, maar gebruik van auto duurder maken. Wat weer goed is voor milieu omdat mensen hun auto minder gebruiken.
FD	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	Een wijze regering omarmt zo'n plan (kilometerheffing). Iedereen blij! Helaas, niet bij dit kabinet. Het draagvlak voor kilometerheffing niet gebruiken is onverstandig. Peijs laat de kans liggen om een 'gordiaanse knoop' door te hakken.
G4	<i>G4; grote vier, Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht</i>	De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG willen dat kilometerheffing zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Een kilometerprijs is rechtvaardiger voor de burger en helpt de burger bij het bepalen van de wijze van reizen. Eveneens zorgt kilometerheffing voor een betere benutting van de infrastructuur en draagt het bij aan de verbetering van luchtkwaliteit. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG zijn teleurgesteld dat het kabinet de beslissing over de invoering van kilometerheffing uitstelt, aangezien er juist nu een breed maatschappelijk draagvlak voor de invoering is.
G27	<i>Samenwerkingsverband van 27 (middel)grote steden in Nederland. De missie van de G27 is versterking en innovatie van het stedelijk bestuur en de behartiging van specifieke belangen bij de rijksoverheid.</i>	De G27 is voorstander van prijsbeleid, op het gehele wegennet, met name rondom de steden. Dit is een oplossing voor de fileproblematiek en sluipverkeer wordt zo voorkomen. De gemeenten van de G27 zouden met prijsbeleid willen experimenteren. Ze adviseren om de inkomsten uit

		het prijsbeleid te investeren in betere bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer.
Peter Kavelaars	<i>Hoogleraar Fiscale Economie aan de EUR, is verbonden aan Deloitte Belastingadviseurs</i>	De Nederlandse overheid zit niet op afschaffing van autobelastingen te wachten, tenzij er een alternatief is. Te denken valt aan een kilometerheffing, omdat vrij veel maatschappelijk draagvlak bestaat om niet de aankoop of het bezit van een auto te belasten, maar vooral het gebruik ervan.
Gerard Keijzers	<i>Econoom</i>	Is voor versneld invoeren kilometerheffing vanwege duurzaamheid verkeer.
GroenLinks	<i>Politieke partij</i>	Het advies van Nouwen moet worden gezien in relatie tot volksgezondheid en milieu. GroenLinks heeft kritiek op het doorschuiven van rekeningrijden. GL wil dat het geld uit de kilometerheffing rechtstreeks naar infrastructurele projecten zal gaan. GL is van mening dat het verdeelde advies van het Platform Nouwen de wereld op z'n kop zet: heffingen op het autoverkeer worden niet ingezet voor minder en schonere verkeer, maar voor extra geld voor nog meer asfalt. Dit lost de files niet op. Het maakt de problemen voor milieu, leefbaarheid en gezondheid alleen maar erger. GL is het eens met de landelijke kilometerheffing die de commissie op de lange termijn adviseert, maar is wel van mening dat dit veel te laat is. GL is tegen de grote rol van het bedrijfsleven bij het beheer, de tarieven en de bestedingen van de opbrengsten. Gekozen volksvertegenwoordigers moeten gaan over de inzet van ons belastinggeld en over de infrastructuur. Er zijn grote maatschappelijke belangen in het geding (milieu, leefbaarheid, bereikbaarheid, volksgezondheid). GL pleit voor een zo snel mogelijke invoering van een 'regulerende' in plaats van een 'asfalterende' heffing. Heffingen zijn vijfmaal effectiever dan de aanleg van meer asfalt.
IPO	<i>Interprovinciaal overleg (IPO); samenwerkingsverband tussen de twaalf provincies, bestaande uit de twaalf colleges van Provinciale en Gedeputeerde Staten en de commissarissen van de Koningin.</i>	Het IPO is voor kilometerheffing, vanwege 'betalen naar gebruik'. Kilometerheffing is een eerlijker verdeling van de autokosten en maakt het mogelijk om de verkeersmilieukwaliteit te verbeteren. Daarnaast noemt het samenwerkingsverband het een doorbraak dat er 'eindelijk een breedgedragen advies ligt over een andere betaling voor mobiliteit'. Rijks-, provinciale en lokale wegen en het openbaar vervoer zijn belangrijk bij de bestudering van kilometerheffing, vindt het IPO. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG willen dat kilometerheffing zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Een kilometerprijs is rechtvaardiger voor de burger en helpt de burger bij het bepalen van de wijze van reizen. Eveneens zorgt kilometerheffing voor een betere benutting van de infrastructuur en draagt het bij aan de verbetering van luchtkwaliteit. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG zijn teleurgesteld dat het kabinet de beslissing over de invoering van kilometerheffing uitstelt, aangezien er juist nu een breed maatschappelijk draagvlak voor de invoering is.
<i>Logistieke Alliantie;</i>	<i>Alliantie van organisaties in het goederenvervoer. Met deze alliantie wil de sector goederenvervoer (inclusief luchtvracht) de lobby in Den Haag versterken. Deelnemers zijn: verladersorganisatie EVO, wegvervoerorganisaties TLN en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), expeditieorganisatie Fenex, de Verenigde Nederlandse Cargadoors (VNC), havenwerkgeversorganisaties Deltalinqs (Rotterdam) en ORAM (Amsterdam), het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), de Branchevereniging Rail</i>	De Logistieke Alliantie wil op korte termijn een systeem van beprijzing omdat de Nederlandse economie snel een impuls nodig heeft om de concurrentiepositie te verbeteren. De opbrengsten van de heffing moeten worden ingezet voor verbetering van de infrastructuur, zodat een betere doorstroming en een betrouwbare reistijd zijn te realiseren.

	<i>Goederenvervoer (BRG), Air Cargo Netherlands (ACN) en Nederland Distributieland (NDL).</i>	
Milieu en Natuur Planbureau (MNP)		Eens met het advies van de commissie Nouwen, maar neemt afstand van twee kernaanbevelingen. Het MNP wil niet dat het geld van de heffing wordt teruggesluisd naar het wegennet en is tegen het verzelfstandigen van wegbeheerders. De meest effectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren is beprijzing.
Minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs		Met de kilometerheffing betalen autobezitters voor het gebruik van de wagen. Wie veel kilometers maakt, betaalt meer. Het is het "meest eerlijke systeem". Vaste lasten als bpm bovenop de aankoopprijs van een auto en motorrijtuigenbelasting kunnen dan (deels) verdwijnen.
MKB Nederland	<i>(commissie Nouwen) behartigt de belangen van brancheorganisaties en hun leden in het midden- en kleinbedrijf. IJvert voor het ondernemersvriendelijk maken van bestaande wet- en regelgeving en initieert nieuw beleid, toegesneden op veranderende omstandigheden in het mkb.</i>	MKB-Nederland kan zich vinden in het beginsel van variabele kosten voor gebruik van het wegennet. Maar er moet compensatie komen voor bedrijfswagens met een grijs kenteken die met een onevenredige lastenverzwaring te maken krijgen als gevolg van het beginsel 'de gebruikers betaalt'. MKB-Nederland is teleurgesteld in het kabinetsbesluit om kilometerheffing aan een volgend kabinet over te laten (het kabinet laat een unieke kans liggen voor een breed gedragen advies), maar onderschrijft wel de hoge kosten, maar dat mag geen alibi vormen voor het kabinet om een besluit over invoering over te laten aan een volgend kabinet. MKB is teleurgesteld over gebrek aan daadkracht, wanneer kilometerheffing wordt uitgesteld. MKB Nederland: voor kilometerheffing (deelnemer platform), we zijn ervan overtuigd dat zonder de kilometerheffing het land vastloopt. Zoals het nu gaat kan het niet doorgaan, daarom waren wij zo blij met dat draagvlak. Iedereen was bereid om deze impopulaire maatregel te verdedigen. Het is de vraag hoeveel draagvlak er overblijft nu het kabinet het niet nu invoert. We hebben helemaal voor niets onze nek uitgestoken. Daarnaast acht de MKB het wenselijk dat het CPB de voorstellen uit het advies van de commissie Nouwen doorrekent op de economische effecten voor het midden en kleinbedrijf.
NRC	<i>Nederlandse avondkrant</i>	Het NRC pleit voor een 'werkbaarder' en 'goedkoper' systeem; kilometerheffing is duur, omstreden, er komen problemen kijken bij de kilometerheffing, kosten en exploitatie kilometerheffing hoog, administratie, Critici hebben terecht opgemerkt dat automobilisten eventueel bereid zijn voor autorijden te betalen, maar niet voor bureaucratie. Europese consequenties, Europese systemen op elkaar afstemmen; Als wapen tegen de files mist het echter de kracht van de eenvoud. Het is een duur en ingewikkeld systeem. Opeenvolgende ministers hebben geprobeerd files tegen te gaan. Minister Netelenbos (1998-2002) wilde een eind aan de ellende maken door rekeningrijden in te voeren, maar ook die sprong voorwaarts liep vast op de blijf-van-m'n-auto-beweging, gevormd door de Telegraaf, de VVD en de ANWB. Najaar 2004 deed verkeersminister Peijs een gouden greep door samen met collega Zalm van Financiën het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit in te stellen. Vergeet dat rekeningrijden, maak van (nieuwe) wegen gelijk tolwegen.
OESO	<i>Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling</i>	Autoverkeer sneller beprijzen omdat mobiliteit Randstad onvoldoende is. Beprijzing is niet zozeer nodig in hele land maar wel in Randstad of op niveau van stadsregio's.
PvdA	<i>Politieke partij</i>	De PvdA heeft kritiek op het doorschuiven van rekeningrijden. Het kabinet neemt het advies van de commissie Nouwen niet ter harte. De PvdA is



		<p>kritisch over het uitstel. Het is teleurstellend dat er met zoveel draagvlak niets wordt gedaan. Dit is een gemiste kans. Zo snel mogelijk beprizen, er wordt te weinig gekeken naar de baten. Per jaar brengt het een half tot een heel miljard euro op en bovendien bespaar je op termijn veel geld aan infrastructuur die niet aangelegd hoeft te worden. De PvdA is voor een infrafonds waar de opbrengsten naar toe gaan. "Het is veel beter om maatregelen te nemen die de luchtvervuiling overal verminderen. Bijvoorbeeld door autorijden te beprizen met een kilometerheffing, of door diesel duurder te maken en tegelijk de benzineprijs iets te verlagen." citaat Tweede Kamerlid Samsom.</p>
Roel Pieper		<p>Door de invoering van kilometerheffing te dwarsbomen, bewijst de VVD klip en klaar dat de partij geen trek heeft in het oplossen van een van de grootste economische pijnpunten (files). Al in 2000 wees het Centraal Planbureau op de gunstige effecten van kilometerheffing voor de Nederlandse economie. Een vaste heffing per kilometer zou over vijftien jaar een vermindering van de verkeersstromen met 14 procent opleveren. Tijdverlies door files zou met maar liefst 32 procent dalen. Variabilisatie van autokosten zou hierdoor een welvaartswinst van ruim 2 miljard euro per jaar in het laatje brengen. Winst voor het milieu. Maar de VVD kiest ervoor de automobilist een rad voor ogen te draaien. Beloven dat er niet betaald hoeft te worden voor mobiliteit is kiezersbedrog. In hun hetze tegen de kilometerheffing laat Van Aartsen c.s. ook maar liever onvermeld dat invoering van rekeningrijden gepaard zal gaan met substantiële verlaging van de vaste kosten.</p>
RAI Vereniging	<i>(commissie Nouwen) organisatie die zich bezighoudt met het bevorderen van een goed 'klimaat' voor de mobiliteitsproducten die de aangesloten leden leveren.</i>	<p>RAI Vereniging vindt dat het kabinet een 'unieke kans' laat liggen om kilometerheffing in te voeren, wanneer bekend wordt dat het kabinet de beslissing over de invoering uitstelt. De belangenorganisatie noemt kilometerheffing een transparant en eerlijk systeem van betalen naar gebruik op de weg. Daarnaast wordt de bpm en mrb afgeschaft.</p>
Platform Bereikbaarheid Noordvleugel;	<i>Samenwerkingsverband tussen de provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, het ROA, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Het doel van het platform is draagvlak te scheppen rond partneroverstijgende infrastructuurprojecten en ontwikkelingsstrategieën op het niveau van de Noordvleugel.</i>	<p>Het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel is voor (versnelde invoering van) de plannen met betrekking tot kilometerheffing van de commissie Nouwen. Beprizing zorgt ervoor dat drukke punten op de weg in en rond de grote steden worden aangepakt, wat noodzakelijk is voor de concurrentiepositie van de Noordvleugel.</p>
Rick van der Ploeg		<p>Tekenend is dat, nu er eindelijk draagvlak is voor een kilometerheffing om de files te bestrijden, het kabinet dit graag doorschuift naar een volgend kabinet. Onze bestuurders doen het blijkbaar in hun broek voor de burger. De noodzaak van kilometerheffing is evident gezien de steeds langere files in ochtend- en avondspits. Immers, mensen hadden kunnen werken, studeren, spelen, sporten of met hun gezin zijn in plaats van tijd te verdoen in de file.</p>
Provincies		<p>Provincies pleiten voor een snelle kilometerheffing tgv bereikbaarheid van de steden.</p>
Stichting Milieu Centraal (Ed Nijpels (voorzitter))		<p>Het zou een historisch gemiste kans zijn om kilometerheffing nu niet in te voeren. Iedereen staat erachter, van de ANWB tot de milieubeweging. Het is ook een eerlijk plan, want degene die het meest rijdt, moet het meeste betalen.</p>
Stichting Natuur en Milieu	<i>(commissie Nouwen) onafhankelijke milieuorganisatie</i>	<p>Stichting Natuur en Milieu is voorstander van kilometerheffing zoals voorgesteld door de commissie Nouwen, maar heeft wel op twee punten een afwijkend standpunt in het eindrapport laten opnemen. SNM wil niet dat de opbrengsten van de heffing naar nieuwe wegen gaat, omdat</p>

		<p>extra asfalt niet nodig is gezien de regulerende werking van kilometerheffing. Ook leidt extra asfalt tot meer autoverkeer, wat slecht is voor het milieu. Het tweede punt waarop SNM het niet eens is met de kilometerheffing is dat de verzelfstandiging van het wegbeheer de stichting te ver gaat. De Stichting vindt wegen een publiek goed, waar de overheid verantwoordelijk voor is en moet blijven. Alleen de overheid kan een brede afweging maken tussen economische belangen, verkeerskundige behoeften, gezondheids- en leefbaarheidsaspecten, en landschaps- en natuurbelangen. Directeur Mirjam de Rijk van Stichting Natuur en Milieu: "Invoeren van de kilometerheffing is vele malen goedkoper dan het niet-invoeren ervan." De stichting denkt dat betalen per kilometer noodzakelijk is ter verbetering van de bereikbaarheid (en aanpak van mobiliteitsproblemen), maar ook om de belasting van het milieu terug te dringen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast is het een eerlijker systeem, omdat mensen die veel in de auto rijden en mensen die in vuile auto's rijden, meer betalen dan mensen die minder auto rijden en in een schonere auto rijden. Kilometerheffing draagt bij aan schonere lucht. Een laatste argument voor kilometerheffing is dat er voor het eerst in de geschiedenis een breed draagvlak is voor kilometerheffing. Het uitstel van de beslissing over de invoering van kilometerheffing noemt SNM het missen van een unieke kans. Uitstel van kilometerheffing is slecht voor het milieu, leidt tot extra files en extra kosten voor wegeaanleg.</p>
Stichting Natuur en Milieu, de Provinciale Milieufederaties en het Milieucentrum; milieuoorganisaties		Milieuoorganisaties noemen kilometerbeprijzing een slimme en innovatieve oplossing ter verbetering van mobiliteit.
Raad van Verkeer en waterstaat		Variabele kilometerheffing moet er snel moet komen. De opbrengsten moeten zo veel mogelijk in wegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid worden gestopt, het liefst in de regio waar het geld wordt opgehaald. Het gevoel voor urgentie is er. Als je te veel tijd neemt, loop je grote risico's op verlies van draagvlak
SKVV	<i>Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer, samenwerking van de zeven stadsregio's in het kader van verkeer en vervoer</i>	De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG willen dat kilometerheffing zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Een kilometerprijs is rechtvaardiger voor de burger en helpt de burger bij het bepalen van de wijze van reizen. Eveneens zorgt kilometerheffing voor een betere benutting van de infrastructuur en draagt het bij aan de verbetering van luchtkwaliteit. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG zijn teleurgesteld dat het kabinet de beslissing over de invoering van kilometerheffing uitstelt, aangezien er juist nu een breed maatschappelijk draagvlak voor de invoering is.
Siemens (bestuurslid Hans Koemeester)		Het zou een gemiste kans zijn om nu niet een systeem van beprijzing in te voeren. Siemens is blij met de toezegging van minister Peijs dat rekeningrijden er in 2012 komt. Siemens is helemaal klaar om de verkeersproblemen in Nederland te lijf te gaan.
SP	<i>Politieke partij</i>	De SP wil dat het geld uit de kilometerheffing rechtstreeks naar infrastructurele projecten zal gaan. De SP vreest dat inkomsten naar infrastructuur moeten en is daarom tegen beprijzing. Pas na forse investeringen in het openbaar vervoer krijgen automobilisten te maken met een kilometerheffing. SP-Kamerlid Arda Gerkens vindt dat de kilometerheffing die door de overheid wordt voorgesteld nog steeds duurder is dan noodzakelijk. De SP vindt een heffing via de brandstofaccijnzen nog steeds een aantrekkelijk alternatief voor de kilometerheffing die de regering voorstelt.

Telegraaf	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	Variabele kosten van autorijden te verhogen en het verlagen van de vaste autokosten is op zichzelf een goed uitgangspunt mits de invoeringskosten niet te hoog zijn, zoals bij het plan van de commissie Nouwen. De Telegraaf noemt het rechtvaardig dat er een systeem komt waarbij het gebruik van de auto bepalend is voor de belastingomvang en dat de druk op de spits helpt verlichten.
TLN	<i>(commissie Nouwen) belangenorganisatie van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Participeert in het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW).</i>	Het besluit van Peijs om een volgend kabinet over kilometerheffing te laten beslissen is een gemiste kans om een eerlijk systeem van betalen in te voeren. Het kabinet had gevraagd om draagvlak en de commissie Nouwen heeft dat geleverd. Het kabinet laat een grote kans voorbij gaan om de aanval op de files te openen. TLN staat achter de plannen van de commissie Nouwen, omdat het systeem van kilometerheffing eerlijk is; de automobilist betaalt niet langer vaste lasten, maar variabele lasten. Wie veel rijdt, betaalt meer. Er wordt geen belasting meer betaald, maar een prijs voor een gewenst product. TLN noemt kilometerheffing een fundamentele verandering, omdat de opbrengst niet naar de overheid gaat, maar naar zelfstandige wegbeheerders. Een ander argument voor de heffing is dat alle weggebruikers vallen onder de heffing, in tegenstelling tot in Duitsland, waar alleen vrachtwagens de heffing betalen. TLN verwacht tot slot dat de invoering van de kilometerheffing een bijdrage levert aan het oplossen van de fileproblematiek. De regering gaat volgens TLN voorbij aan het huidige draagvlak voor invoering van kilometerheffing, wanneer het kabinet besluit de beslissing over de invoering uit te stellen.
TNO, Arie Bleijenberg,	<i>hoofd Mobiliteit en Logistiek en voorzitter van een internationale werkgroep rond prijsbeleid in verkeer en vervoer.</i>	Bleijenberg wil beginnen met een kilometerheffing voor vrachtwagens. Hij noemt het advies van commissie Nouwen een huzarenstukje en het verdient politieke steun. De commissie boog zich over een ingewikkeld probleem: prijsbeleid voor het autoverkeer. De commissie heeft een voorkeur uitgesproken voor betalen afhankelijk van tijdstip en plaats. Dit is veel effectiever in het bestrijden van de files dan de zogenoemde 'platte heffing'. Bleijenberg geeft aan dat beginnen met vrachtwagens ervaring opdoen is voor later als kilometerheffing voor auto's wordt ingevoerd. Hij pleit hiermee voor een geleidelijke invoer van kilometerheffing. Hij vindt het niet redelijk dat een vrachtwagen hetzelfde betaalt als een automobilist.
Trouw	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	Het draagvlak voor kilometerheffing leek nog nooit zo groot als nu en toch durft Peijs het niet door te zetten, angst voor de reactie van de kiezers zou daarbij een rol kunnen spelen.
Verkeerswethouders Hulman en Bruins van Rotterdam en Den Haag en gedeputeerde Van Nieuwenhoven, Zuid Holland	<i>Gedeputeerde Jeltje van Nieuwenhoven (provincie Zuid-Holland, inmiddels is Van Nieuwenhoven OV-ambassadeur, maar deze uitspraak is gedaan in functie als gedeputeerde) en de verkeerswethouders Bruins (Den Haag; behoort tot de commissie Nouwen) en Hulman (Rotterdam).</i>	Automobilisten moeten zo snel mogelijk gaan betalen voor elke gereden kilometer. De motorrijtuigenbelasting en BPM kunnen dan worden afgeschaft. De twee VVD-wethouders en de PvdA-gedeputeerde hopen dat de Tweede Kamer de voorstellen van een adviescommissie onder leiding van oud-ANWB-topman Nouwen overneemt. Die pleitte er eerder dit jaar voor dat automobilisten gaan betalen voor het gebruik van de auto, en dat belastingen op het bezit en de aankoop van auto's lager worden. De opbrengsten van de kilometerheffing moeten worden gebruikt voor aanleg, onderhoud en verbetering van wegen. Zij denken dat door kilometerheffing mensen bewuster kiezen voor bijvoorbeeld de fiets en plaats van de auto om naar het werk en de winkel te gaan. Van Nieuwenhoven (provincie Zuid-Holland) en de verkeerswethouders Bruins (Den Haag) en Hulman (Rotterdam) willen zo snel mogelijk dat kilometerheffing word ingevoerd en dat de mrb en bpm worden afgeschaft. De reden

		hiervoor is dat de drie bestuurders verwachten dat kilometerheffing ervoor zorgt dat mensen bewust kiezen hoe ze gaan reizen.
Verkeerswethouders Amsterdam, Rotterdam en Den Haag		Peijs moet volgens de wethouders snel een kilometerheffing invoeren. De enige manier om de Randstad bereikbaar te houden.
VNA	<i>Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA); behartigt als branchevereniging de belangen van de professionele autoleasemaatschappijen in Nederland. Zij maakt zich sterk voor een gezond ondernemersklimaat in de zakelijke mobiliteit.</i>	Pieter Jan Biesheuvel, voorzitter van de VNA, geeft aan dat lease-auto's niet de drukte op de wegen veroorzaken. De zakelijke rijder rijdt namelijk minder privé-kilometers dan andere automobilisten. Volgens hem zijn er 800.000 lease-auto's op een wagenpark van 7,3 miljoen auto's. Wel vindt hij dat de discussie over het invoeren van kilometerheffing van belang is voor de mobiliteit. De VNA stemt in met het advies van de commissie Nouwen. De vereniging benadrukt het aspect uit het advies van de commissie dat het afbouwen van de bpmzorgvuldig moet gebeuren vanwege de waarde van het huidige wagenpark. Volgens de VNA vormen de plannen van de commissie Nouwen geen enkele financiële bedreiging voor de leasebranche. De vereniging geeft aan voorstander te zijn van de heffing, wanneer deze de bereikbaarheid verbetert. Dit is in het belang van de zakelijke automobilititeit. Belastingheffing naar gebruik vindt de vereniging rechtvaardiger dan heffen naar aanschaf en bezit. Wel plaatst de VNA enkele voorwaarden waaronder de vereniging het eens is met de invoering van kilometerheffing. Echte marktwerking en de opbrengsten reserveren voor (extra) wegen zijn twee van die voorwaarden. De heffing moet daarnaast economisch verantwoord zijn en niet leiden tot onaanvaardbare concurrentieverschillen tussen bedrijven of regio's óf verzwarende van de administratieve lasten opleveren. Tot slot is dubbele belastingheffing uit den boze; op termijn moeten BPM en MRB worden opgenomen in het bedrag per kilometer. De VNA ziet in het adviesrapport veelbelovende aanknopingspunten voor het bovenstaande.
VNG	<i>Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG); belangenbehartiging, dienstverlening en platformfunctie voor alle gemeenten. Daarnaast voert de VNG (vaak samen met departementen of maatschappelijke organisaties) projecten uit die een gemeentelijk belang dienen.</i>	De VNG wilde ook graag dat de heffing er was gekomen omdat het files tegen gaat en zorgt voor minder vieze lucht en voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden. De VNG wil zo snel mogelijk kilometerheffing, om Nederland en met name de stedelijke gebieden bereikbaar en leefbaar te houden. De belangenorganisatie vindt dat extra betalen voor bereikbaarheid en leefbaarheid best mag, want op sommige locaties en tijdstippen zijn dit namelijk schaarse goederen. Deze extra opbrengsten moeten wel gaan naar maatregelen om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren. Een volgend argument voor de heffing is dat er een breed draagvlak voor de invoering van kilometerheffing is. Daarnaast is de heffing een eerlijker manier van betalen voor automobilititeit. De vereniging legt ook nog twee wensen neer aangaande kilometerheffing. De VNG wil dat gemeenten, kaderwetgebieden en provincies zeggenschap krijgen over de invoering van de gedifferentieerde kilometerprijs. Daarnaast moet de kilometerheffing gelden voor het gehele netwerk van wegen. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG willen dat kilometerheffing zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Een kilometerprijs is rechtvaardiger voor de burger en helpt de burger bij het bepalen van de wijze van reizen. Eveneens zorgt kilometerheffing voor een betere benutting van de infrastructuur en draagt het bij aan de verbetering van luchtkwaliteit. De SKVV, het IPO, de G4 en de VNG zijn teleurgesteld dat het kabinet de beslissing over de invoering van kilometerheffing uitstelt, aangezien er juist nu een breed maatschappelijk draagvlak voor de invoering is.

VNO NCW	<i>(commissie Nouwen) grootste ondernemingsorganisatie van Nederland, behartigt de gemeenschappelijke belangen van het Nederlandse bedrijfsleven.</i>	<p>Voorstander onder voorwaarden: VNO-NCW neemt het woord 'baanbrekend' in de mond als het om de hoofdlijn van Nouwens advies gaat. Maar de werkgevers laten hun steun aan het plan wel afhangen van de uitwerking ervan. Zij willen alleen betalen als er op de snelwegen echt kan worden doorgereden. Bovendien moet de opbrengst 'onafhankelijk' worden geïnd, en direct en volledig worden besteed aan aanleg en onderhoud van wegen. Dat biedt bedrijven immers kansen op lucratieve infrastructurele orders via publiek-private samenwerking. Het bedrijfsleven heeft de stap gezet om te accepteren dat voor het rijden moet worden betaald, want dat is nodig om van infrastructuur en mobiliteit een markt te maken. Wij zijn grootgebruikers van de weg, dus zit daar een financieel risico in. Er moet wel compensatie komen. Het innen van betalingen voor weggebruik moet centraal gebeuren. De besteding van het geld mag ook niet in handen van de regio's komen want die gaan er 'leuke dingen voor de mensen' mee doen. Nogmaals, wij willen geen andere belastingen, maar prijzen. We moeten voorkomen dat er vele opdrachtgevers komen om de files aan te pakken, die allemaal met andere systemen werken. Ook vinden wij dat goed rekening moet worden gehouden met het milieu bij wegenprojecten. Peijs verspeelt een unieke kans nu er een breed draagvlak is. Het Advies van Nouwen biedt volgens VNO-NCW een eerlijk perspectief: betalen voor weggebruik. VNO NCW is teleurgesteld over gebrek aan daadkracht, wanneer kmheffing wordt uitgesteld. Het is toch uniek, de kracht van dit land, dat een groep belanghebbenden, van autogebruikers tot vakbonden en milieubeweging, gezamenlijk instemt met betalen voor het gebruik van de weg en niet voor het bezit van de auto. Natuurlijk heeft de politieke het primaat, maar aan de andere kant moet je wel goed nadenken over de waarde van dit momentum. VNO-NCW steunt het advies van de commissie Nouwen wat betreft kilometerheffing. Een genoemd argument is dat de automobilist gaat betalen voor gebruik van de weg in plaats van voor autobezit. Een volgende reden voor kilometerheffing is dat de opbrengsten worden gebruikt voor aanleg, onderhoud en beheer van wegen en dat een onafhankelijke organisatie verantwoordelijk is voor de inning van de heffing. Deze organisatie zal het geld besteden aan de wegen en de overheid heeft een toezichhoudende rol. Alleen met bovengenoemde voorwaarden is VNO-NCW voorstander van kilometerheffing, want dit is volgens de ondernemersorganisatie de enige manier dat weggebruikers 'waar voor hun geld krijgen'. Op deze manier zorgt de invoering van de kilometerheffing er niet voor dat mensen betalen om in de file te staan.</p>
Volkskrant	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	<p>Een heffing voor het gebruik van de weg kan bijdragen aan een betere verdeling van de schaarste. Het levert tijdwinst op voor de automobilist, maar ook de economie is ermee gebaat doordat de steden beter bereikbaar worden en er minder arbeidsuren verloren gaan. Deze rationele benadering lijkt het opnieuw te moeten afleggen tegen de angst voor de torn van de automobilist. Juist vanwege de fileproblemen is kilometerheffing een voor de hand liggende oplossing. Als er niets gebeurt staan op in 2020 in de Randstad gedurende de hele dag files. Een kilometerheffing kan de Randstad behoeden voor een permanent verkeersinfarct. De schade aan de economie zal jaarlijks vele miljarden euro's bedragen. Want vervoerders zijn niet alleen langer onderweg, ze kunnen hun ritten ook moeilijk</p>

		<p>inplannen. Met kilometerheffing aan het milieu en de verkeersveiligheid er beide op vooruit. Het rijk bespaart ook nog eens geld doordat investeringen in extra asfalt achterwege kunnen blijven. Bovendien tast een kilometerheffing de gemiddelde koopkracht niet aan. Gelijktijdig zullen namelijk de vaste autobelastingen omlaag gaan. Ook bestaat er voor het eerst breed draagvlak voor een kilometerheffing. Uit allerlei onderzoeken blijkt dat eigenlijk alleen de kilometerheffing helpt de files te verminderen. Een kilometerheffing zal niet alle files en milieuproblemen oplossen, maar wie volhoudt dat het niet het aantal auto's, maar het tekort aan wegen de kern vormt van het probleem, verkoopt pas echt knollen voor citroenen.</p>
VVD	<i>Volkspartij voor Vrijheid en Democratie</i>	<p>De VVD steunt het kabinet, dat wel voor kilometerheffing is, maar niet in deze periode. Want er is nu geen zicht op de financiële haalbaarheid van het plan. (De VVD twijfelt nog wel in de onderzoeksperiode of het voor of tegen kilometerheffing is, maar is uiteindelijk voor kilometerheffing, red). De VVD is voorstander van kilometerheffing onder strenge voorwaarden (voorstander kilometerheffing, mits de invoeringskosten veel lager worden en de opbrengst naar aanleg en onderhoud van wegen gaat.); het is een eerlijk instrument om het autogebruik te belasten. Bestaande belastingen moeten worden afgeschaft bij kilometerheffing. De opbrengst mag alleen worden gebruikt voor een wegefonds waaruit aanleg en onderhoud van wegen worden betaald. Het moet goedkoper worden en ook achterstanden in wegcapaciteit en ov moeten worden weggewerkt met de opbrengsten uit kilometerheffing. De VVD is voor verschuiving van de belasting op bezit naar belasting op gebruik van de auto, als er betere en vooral goedkopere mogelijkheden komen. Voor de VVD is het een harde voorwaarde dat de volledige opbrengsten van deze heffing worden aangewend voor onderhoud, verbetering en uitbreiding van weginfrastructuur (oormerking). Met kilometerheffing is het mogelijk milieuvriendelijk en mogelijk veiliger voertuiggebruik te stimuleren. kilometerheffing is geen middel om files te bestrijden.</p>
Arjen van Witteloostuijn	<i>Hoogleraar economie aan de Rijksuniversiteit Groningen en columnist AD</i>	<p>Juist liberalen zouden helemaal voor kilometerheffing moeten zijn. Als het maar even kan, moet immers de markt zijn heilzame werk kunnen doen. Dat is het fundament van het economische liberalisme. Rekeningrijden is daar een mooi voorbeeld van. Het aanbod van wegcapaciteit is te klein - zeker in de Randstad tijdens de spits. De vraag naar het gebruik van die schaarse capaciteit is juist dan groot. Met rekeningrijden krijgt het gebruik van deze schaarste een prijs, afhankelijk van plaats en tijd. Hoe groter het verschil tussen vraag en aanbod, hoe hoger de prijs. De weggebruiker die de prijs tijdens de Randstad-spits te hoog vindt, wijkt uit naar de daluren of het openbaar vervoer. De vraag past zich aan, met een reductie van het aantal filekilometers tot gevolg. Een mooi staaltje marktwerking. In Londen werkt het naar volle tevredenheid: het centrum is daar weer leefbaar geworden.</p>
Henk van Zuylen	<i>Hoogleraar verkeerskunde en ruimtelijke planning van de TUDelft</i>	<p>Ik vraag me af of er een fileprobleem is. In enquêtes wordt het zelden genoemd. Automobilisten klagen veel vaker over agressie in het verkeer. Liefst zou ik alle wegen weghalen en opnieuw de infrastructuur bepalen, ons huidige wegennet is te krap bemeten. De capaciteit van de achterbank is enorm. Sommigen pleiten voor een uitbreiding van het openbaar vervoer om de files tegen te gaan, maar dat helpt nooit als enige</p>

		<p>maatregel. Tien procent van de reiskilometers worden met de trein afgelegd; je moet het spoornet gigantisch uitbreiden om de files te bestrijden. Maar andersom, als al die automobilisten hun achterbank vullen, heb je van en naar de steden geen treinen meer nodig. We hebben een gek systeem, je betaalt een keer per jaar en dan mag je onbewerkt rijden. Er is geen kruidenier of kroegbaas die zo 'n systeem zou willen hanteren. kilometerheffing zal wel helpen maar verwacht geen wonderen van het middel. Dat wordt wel geroepen maar het is altijd gemakkelijk om een nieuw, ongetoetst instrument in de strijd te werpen en te roepen dat daarmee alle ellende afgelopen zal zijn. ik denk dat kilometerheffing de files kan afvlakken, maar niet oplossen. Dan zouden de tarieven zo hoog moeten worden dat het maatschappelijk effect negatief is. Maar van de andere kant: het helpt wel, dus laten we het invoeren, of op zijn minst proberen. Ik snap niet waarom we er hier zo moeilijk over doen, de meeste mensen rijden helemaal niet zo veel.</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## tegenstanders

stakeholder		standpunt
ANWB-leden		<p>De ANWB krijgt kritiek van leden die 'zwaar teleurgesteld zijn nu hun bond alsnog instemt met een vorm van kilometerheffing voor automobilisten. Zowel op het internetforum dat de ANWB heeft als bij de redactie van deze krant stromen d afwijzende reacties van leden binnen. De meeste klagers vragen zich af waarop de automobilistenbond zijn stelling baseert dat hij namens zijn leden spreekt. "Ons is niets gevraagd, en we hadden verwacht dat het opnieuw duurder maken van autorijden wel op meer weerstand van onze belangenbehartiger zou stuiten". (...) De omslag van de bond, die in 1999 nog fel oppositie voerde tegen rekeningrijden, verbaast veel leden. Sommigen roepen zelfs op om over te stappen op Routemobiel. "Die doet niet aan belangenbehartiging, maar ook niet aan verkwanseling. ze helpen je daar gewoon bij pech onderweg. ANWB zegsman meldt dat veel leden de bond wel steunen "Uit een groot onderzoek bleek onlangs dat onze leden de files weliswaar niet als grootste probleem zien, maar dat ze het toejuichen als er wat aan gebeurt." Een ANWB-lid vraagt zich in een brief aan de ANWB af of de heffing niet gewoon de zoveelste truc is om de automobilist als melkkoe te gebruiken. Ondanks dat de ANWB deel uitmaakt van de commissie Nouwen, dat voor kilometerheffing is, hebben ANWB-leden geen vertrouwen in 'Anders Betalen voor Mobiliteit'. Dat blijkt uit onderzoek van NIPO en Motivaction in opdracht van de ANWB (januari 2006). De meeste automobilisten weten wel dat er een kilometerprijs komt, maar verder weten ze nauwelijks iets af van de plannen, volgens het onderzoek.</p>
Beau in de NRC		<p>Het is politieke zelfmoord om te praten over het terugbrengen van het aantal auto's, wat natuurlijk de werkelijke oplossing is van het fileprobleem, maar iemand moet het een keer doen. En niet half, met rekeningrijden of andere slappe oplossing. We hebben een klein landje met heel veel mensen en het lukt gewoon niet meer zo. Ieder gezin een auto, openbaar vervoer gratis en als een fijnmazig bloedvatenstelsel door het land, met de meest moderne treinen, metro's, hangbussen en wat je ook maar kunt verzinnen. Daar kun je niet genoeg miljarden in stoppen.</p>
Bovag (commissie Nouwen)		<p>Het openbaar vervoer is geen alternatief voor de auto voor de meeste automobilisten (Bovag is wel voorstander kilometerheffing)</p>
Sjaak Bral		<p>De hsl, de Betuwelijn, rekeningrijden. Als ik zou doorgaan met de opsomming van alle mislukte en</p>

		megalomane projecten barst mijn column uit dit kadertje.
F. van de Camp	<b>Econoom</b>	Verkeersminister Peijs heeft wijselijk besloten niet mee te doen aan de idioterie van een kilometerheffing vanwege de enorme kosten, die inderdaad in geen enkele verhouding staan tot het gewenste doel. Voor dat geld zou ook de infrastructuur verbeterd kunnen worden, waardoor de files verminderen en een kilometerheffing gevoeglijk achterwege kan blijven. Het kabinet heeft zich gelukkig niet laten inpakken door de jarenlange lobby van bedrijven die met de enorme orders gaan strijken die gepaard gaan met invoering van de heffing, maar heeft zich nuchter gerealiseerd dat invoering qua kosten enkele bruggen te ver is. Heel verstandig, het gaat tenslotte om geld van de belastingbetaler. De stelling dat hierdoor een kans gemist wordt wegens het draagvlak dat voor een kilometerheffing zou bestaan, is onjuist. Uit ANWB-onderzoek blijkt namelijk een ding overduidelijk: de automobilist wenst beslist geen cent meer te betalen dan nu het geval is. Elke partij die invoering van een kilometerheffing in haar verkiezingsprogramma opneemt, loopt het risico hiervoor door de kiezers te worden afgestraft.
CDA provincie Zuid-Holland		Peter Lamers, CDA-Statelid in de Provincie Zuid-Holland, spreekt zich niet echt uit tegen kilometerheffing, maar wil wel liever eerst kijken of leaseauto's kunnen worden aangepakt voordat een 'heel duur systeem' van kilometerheffing 'zonder behaalde resultaten met een garantie voor de toekomst' wordt ingevoerd. Het aanpakken van leaseauto's moet er voor zorgen dat een evenwicht wordt gevonden tussen bezit en gebruik van een (lease)auto, voordat kilometerheffing wordt ingevoerd, zo vindt Lamers. Daarnaast verwacht hij dat de werkgever de kilometerheffing zal vergoeden, waardoor het gedrag van de weggebruiker met een lease-auto niet zal veranderen. Overheid, pak de 600000 automobilisten met een leaseauto aan; ze rijden te veel, want hun werkgever betaalt. Hen afremmen is beter dan een algemene kilometerheffing invoeren.
EVO	<i>EVO; organisatie van en voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders gespecialiseerd in logistiek. Participeert in het Overlegorgaan Goederenvervoer van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW).</i>	EVO ziet niets in kilometerheffing afhankelijk van tijdstip en snelweg waarop men rijdt, ze willen geen regulerende heffing. Een groot deel van het vervoer is daar ongevoelig voor. Is bang voor hoge inningskosten. Een kilometerheffing kan, volgens EVO, zorgen voor een deel van de financiering van investeringen in infrastructuur. Maar voor een succesvolle aanpak van het fileprobleem schieten die inkomsten tekort. "Mobiliteit heeft meer dan dertig jaar de welvaartsstaat gesubsidieerd. Om de toenemende economische schade als gevolg van files te beperken moet het kabinet nu kiezen voor investeringen in de infrastructuur." De organisatie meent dat een 'tolsysteem', zoals het Duitse Maut-systeem betekent dat de overheid tolgeden via vervoerders en verladers uiteindelijk bij de consument ophaalt. Wat de betrokken partijen veel tijd en geld kost. EVO vindt het 'doodzonde' dat er geld gaat naar het systeem en naar de organisatie achter tolheffing. Het principe 'de gebruiker betaalt' mag niet worden vertaald in kunstmatige prijsverhoging. EVO denkt dat beprijzing wellicht het gebruik van personenauto's kan afremmen, maar dit zal niet het noodzakelijk gebruik van vrachtauto's afremmen. Vrachtwagens kunnen geen kant op, omdat ze afhankelijk zijn van venstertijden voor het bevoorraden. Het vrachtverkeer wordt dus gedwongen om tijdens de spits te rijden. De kunstmatig hoge prijs zou dan kostprijsverhoging in het goederenvervoer betekenen. Ook is EVO tegen het schuiven met de opbrengsten van het beprijzingssysteem, dit is namelijk in strijd met de



		<p>principes 'de juiste rekening op de juiste plaats', 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt'. De verladersorganisatie geeft aan dat het draagvlak voor kilometerheffing erg klein is als de inkomsten uit de heffing niet één-op-één in een fonds komen voor uitbreiding van wegcapaciteit. Het beginsel van 'de gebruiker betaalt' zal volgens EVO voldoende draagvlak creëren en is een 'realistisch beginsel'. De verladersorganisatie vindt een geharmoniseerde (tijdelijke) accijnsheffing in de Europese Unie een simpele, goedkopere en betere oplossing, als de garantie wordt gegeven dat de meeropbrengst naar infrastructurele werken en de oplossing van verkeersproblemen gaat. Alleen zo'n aanpak valt volgens EVO uit te leggen aan de weggebruiker: hij ziet dan direct dat zijn geld wordt uitgeven aan de verbetering van de bereikbaarheid. Dure investeringen in tolpoorten en GSM-technieken zijn bij accijnsheffing overbodig. De organisatie pleit voor een Europese aanpak van beprijzing in het vervoer. 'Anders wordt het een lappendeken van heffingen in elk land apart'. Alleen een Europese aanpak kan een gezonde en goedwerkende Europese markt garanderen. Daarnaast vindt EVO het een gemiste kans dat doelgroepstromen voor het goederenvervoer niet in het advies van de commissie Nouwen naar voren komen.</p>
Chris Geerling	<b>Ecoloog</b>	<p>Laat files de files. Bestrijden van files is zinloze zaak. Verkeer is zelforganiserend systeem en dat soort systemen maakt elke ingreep van buitenaf ongedaan. Tol heffen of rekeningrijden zal hoogstens het soort mensen dat in de file zit veranderen (meer zakelijk verkeer), en veel mensen die veel rijden kunnen het wel ergens opvoeren als onkosten. Het echt duur maken van autorijden zou kunnen werken, maar het zal nooit voor dat doel gebruikt worden. Het zal zoveel kiezers treffen dat het politieke zelfmoord is. Vergeet tolheffing, vergeet rekeningrijden. Verder moeten we doorgaan met het belasten van de auto, want het systeem voldoet geheel aan de definitie van de kunst van belasting heffen volgens Talleyrand, een minister van Lodewijk de veertiende; het plukken van de gans, zodanig dat men een maximum aan dons en een minimum aan geblaas krijgt. oftewel: belast de auto tot het niveau van what traffic will bear, wat men ervoor overheeft om te kunnen rijden. Dit alles zou minder kosten en meer opleveren en vooral het laat de keus bij de mensen.</p>
LPF	<i>Politieke partij</i>	<p>De LPF steunt het kabinet, dat wel voor kilometerheffing is, maar niet in deze periode. De partij is altijd al tegen de heffing. De daarmee gemoeide kosten van maar liefst 3 miljard euro kunnen volgens de LPF beter worden geïnvesteerd in wegen het geld zou beter kunnen worden geïnvesteerd in wegen. De LPF denkt dat vooral de werkende Nederlanders van dit advies de dupe worden.</p>
Milieudefensie		<p>Reageert sceptisch op het advies van de commissie Nouwen. 'Met tolheffing kun je morgen beginnen. Maar als je er vervolgens wegen van aanlegt, schiet je er niets mee op'.</p>
<i>Beroepsgroep voor Nederlandse Handelsvertegenwoordigers (NHRV);</i>	<i>De enige beroepsgroep in Nederland voor handelsagenten, handelsreizigers, vertegenwoordigers, merchandisers, acquireurs en commerciële buiten- en binnendienstmedewerkers. NHRV behartigt de belangen van 2000 leden en is aangesloten bij vakbond De Unie.</i>	<p>NHRV verwacht dat de kilometerheffing onevenredig slecht uitpakt voor de handelsvertegenwoordigers- en reizigers. Voorzitter John Kapteijn zegt: "Wij zitten niet voor de lol op 's lands rijkswegen, het is onze broodwinning. Om ons daarvoor te straffen gaat wel erg ver. Per slot van rekening maken wij deel uit van de kurk waarop de Nederlandse economie draait."</p>
Stichting Natuur en Milieu (commissie Nouwen)		<p>De stichting is voorstander van kilometerheffing, maar extra wegen aanleggen is niet effectief en niet goed voor de gezondheid van mensen.</p>
Stichting Pro Auto	<i>Onafhankelijke stichting en opgericht in 1990. Zij behartigen de belangen van</i>	<p>Ingezonden brief van Wim Boogaart, secretaris Stichting Pro Auto, Nieuwerkerk: Minister Peijs gaat</p>

	<i>alle automobilisten in Nederland.</i>	<p>verder met het beleid van haar voorgangsters om de automobilititeit nog hoger te beprijsen. Zij misbruikt daartoe haar Nota Mobiliteit. Zij misbruikt de doemcijfers van 40-50% om te proberen prijsbeleid te verkopen aan de politiek: de kilometerheffing. De kilometerheffing is omstreden vanwege de redenen van bestaan: het gebruik van de auto belasten en niet het bezit. Via de toerenhoge accijnzen op brandstoffen betalen veelrijders al een vermogen om in hun auto te mogen rijden. Pro Auto vindt dat regulerend genoeg. Het wordt hoog tijd, dat de overheid orde op zaken stelt in de vorm van bouwen en verbreding van het wegennet. Daartoe zal zij eerst iets moeten doen aan de over zichzelf afgeroepen regel voor het fijn stof! De Stichting Pro Auto vindt kilometerheffing niet nodig. Allereerst noemt de stichting een variabele kilometerheffing 'niet eerlijk'. Wanneer een automobilist weinig rijdt, maar wel in de spitsuren op drukke plekken rijdt, hij wordt 'gestraft' met hoge kosten. Veelrijders zijn helemaal de klos, omdat zij een veelvoud van nu betalen, ondanks de 'vermeende toezegging' over de verlaagde bpm en mrb. De stichting geeft aan dat het kabinet en de Tweede Kamer verwachten dat de automobilist door de heffing zal overwegen om met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk te reizen. Voor veel automobilisten is dit echter niet mogelijk, meent Pro Auto. Daarnaast is er een gebrek aan goede alternatieven voor de auto, waardoor de automobilist niet zijn auto zal laten staan. De capaciteit van het openbaar vervoer is beperkt en de fiets is alleen bij kleine afstanden een alternatief. Telewerken is afhankelijk van instemming en faciliteiten van werkgevers en carpoolen gebeurt dagelijks, maar is niet oneindig uitbreidbaar. Daarnaast is er al een beprijzingssysteem, de hoge accijnzen op brandstof. Pro Auto heeft er geen vertrouwen in dat de opbrengsten van de heffing daadwerkelijk naar een infrastructuurfonds gaan. Pro Auto vindt dat de overheid 'lak' heeft aan verbeteringen voor de automobilist. 'De wegen in ons land zijn al jaren achtergebleven qua vergroting, verbreding en ook nieuwbouw (zoals de Midden Delfland A4-route).'</p>
meerderheid VVD-stemmers		Voelt helemaal niets voor rekeningrijden, blijkt uit een enquête in opdracht van het AD. Ruim 55 procent VVD-aanhang verwijst de kilometerheffing naar de prullenbak, terwijl 41 procent voor de plannen is.
Ir. G.K. Troost	<i>Ex-voorzitter van de Raad Maatschappij van het Koninklijk Instituut van ingenieurs</i>	<p>Prijsmechanismen op de autosnelwegen zullen niet leiden tot uitbreiding van de bereikbaarheid. Er zijn veel beter systemen en technieken mogelijk die zowel de doorstroming als de veiligheid verbeteren. Zoals verstandige ruimtelijke spreiding, toenemend ondergronds bouwen en verkeerskundige doordachte oplossingen. Ingenieur, onder wie Tweede-Kamerlid Hofstra van de VVD en Roep Pieper, valt aan te raden om eens in de verkeerskundige literatuur te duiken en echte deskundigen te raadplegen. In plaats van te tamboereren op maatregelen die de politieke regelzucht ongebreidelde en onoverzienbare mogelijkheden gaan bieden.</p>

## neutraal

Stakeholder		standpunt
Raad voor Verkeer en Waterstaat	<i>(RDW) Organisatie die adviezen uitbrengt over het beleidsveld verkeer en waterstaat. De adviezen gaan over het vervoer van personen en goederen, waterhuishouding, post, telecommunicatie en de daarvoor infrastructures zoals wegen, rails,</i>	Friso de Zeeuw, de voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, plaatst twee kanttekeningen bij het advies van de commissie Nouwen over kilometerheffing. Allereerst vindt hij het niet verstandig om het wegbeheer te verzelfstandigen en tegelijkertijd de landelijke kilometerheffing in te voeren. Twee veranderingsoperaties tegelijkertijd uitvoeren leidt

	<i>water en lucht.</i>	tot kwetsbaarheid. Ten tweede acht hij in de voorfase een regionale aanpak van verkeersproblemen beter.
Erik Verhoef	<i>Vervoerseconoom, Vrije Universiteit in Amsterdam</i>	<p>Het komt er pas van als het publiek denkt dat dit de enige oplossing is. Het draagvlak voor een kilometerheffing was zes jaar geleden al breed. Ook de VVD was al voorstander, maar wilde een voorstel van een PvdA-minister niet steunen. Onmiskenbaar was ook het klimaat voor beprijzing destijds nog niet rijp. De files zijn de laatste jaren toch weer langer geworden. Een vorm van prijsbeleid is op steeds meer plaatsen in de wereld ingevoerd, als eerste in Singapore, daarna Londen en Californië. Steeds kwam er beprijzing als het heel erg werd met de files. De lengte en duur van files in Nederland stegen vorig jaar met 11 procent. Wat dit keer ook hielp was dat er geen plan kwam van een ministerie maar dat allerlei organisaties bij elkaar gingen zitten. Zo zijn de geesten rijp gemaakt. Verhoef is er nog niet van overtuigd dat de kilometerheffing spoedig wordt ingevoerd. Misschien struikelt dit weer. Maar de kans wordt steeds groter. Wereldwijd is beprijzing steeds meer een beproefd middel, er is draagvlak en de techniek is verbeterd.</p> <p>De kosten en baten van het autoverkeer zijn redelijk in evenwicht. Natuurlijk heeft rekeningrijden effect. Vraag bij de ingang van de Coentunnel duizend euro en de file is verdwenen. Maar zonder gekheid: Als je redelijke bedragen heft, leidt beprijzing tot meetbaar gedrag van de automobilist. En als je je systeem slim inricht, zullen de files voor een belangrijk deel verdwijnen. Zonder dat mensen naar het openbaar vervoer hoeven over te stappen of later op hun werk komen. Begin met systeem van kilometerheffing in de Randstad. De wetenschap ziet beprijzing vooral als een reguleringsinstrument. Gebruik kilometerheffing om stadsverkeer terug te dringen. Bij een kilometerheffing betaalt de automobilist voor elke gereden kilometer, terwijl de wegenbelasting en de toeslag bij de aanschaf van een nieuwe auto worden afgeschaft. Autorijgend Nederland staat natuurlijk niet te juichen. Een meerderheid is nog steeds tegen, maar je ziet langzamerhand de weerstand verminderen.</p> <p>Verhoef meent dat het kabinet in de Randstad zou moeten beginnen met de kilometerheffing, wanneer het doel van de heffing het tegengaan van files is. Daarnaast geeft hij aan dat kilometerheffing wordt gezien als financieringsinstrument voor de aanleg van wegen, maar dat de wetenschap de heffing vooral ziet als reguleringsinstrument.</p>
Trouw	<i>Nederlandse ochtendkrant</i>	De gemiddelde bezettingsgraaf van een auto is 1,28. Was dit 1,5 (elke tweede automobilist neemt een passagier mee), dan was het fileprobleem in Nederland opgelost. Maar ja, de Nederlandse automobilist, forenzen en zakenlui voorop, zit liever alleen in de auto.
Carl Koopmans	<i>Hoogleraar infrastructuur en mobiliteit aan de UvA en lid van het platform</i>	Zonder draagvlak onder de bevolking is het beprijzen van het Nederlandse snelwegennet niet goed mogelijk. Files zijn goed te bestrijden door wegen te beprijzen, zo blijkt uit de onderzoeken die voor het platform zijn gebundeld door Koopmans. 'Het is een diep geworteld geloof dat mensen nu eenmaal moeten werken en daarom altijd betaald in de file zullen staan. Toch is dat niet zo. Op langere termijn zijn er zeker effecten (van kmheffing, red), bijvoorbeeld omdat mensen er rekening mee gaan houden bij de keuze voor een nieuwe huis of een nieuwe baan. Ook op korte termijn zijn er effecten. Werknemers gaan in overleg met hun baas later van huis of blijven een dagje thuis werken. Ook het sociaal-recreatieve verkeer verandert. Ouderen die het niet erg vinden

		om in de file te staan maar daardoor de file wel langer maken, gaan op andere tijdstippen reizen.' Psychologisch onderzoek wijst uit dat het draagvlak voor beprijzing van weggebruik het grootste is als de opbrengst ervan terugvloeit naar de weggebruiker door het afschaffen van aanschaf- en wegenbelasting. Beprijzing is ook nog wel te verteren als de opbrengst direct wordt gebruikt om de wegen te verbeteren of uit te breiden. Al minder populair is beprijzing als het geld wordt gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren. Helemaal weinig draagvlak is er als het Rijk de opbrengst in de algemene middelen stopt, aldus Koopmans. Betalen per km is effectief, zo blijkt uit onderzoek. Er zullen minder km worden gereden en daardoor daalt niet alleen de congestie op de snelwegen met 30 tot 40 procent, maar is het ook goed voor veiligheid en milieu.
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Redenen/argumenten voor of tegen kilometerheffing van stakeholders in de media gegroepeerd per indicator (algemeen, eerlijkheid, alternatief, bereikbaarheid, economie, milieu en verkeersveiligheid)

### Voor argumenten - Algemeen

Kilometerheffing moet er snel komen.	Raad voor VenW; gemeente Amsterdam, omliggende gemeentenen provincies Noord-Holland en Flevoland; Verkeerswethouders A'dam, R'dam en DH; Van Nieuwenhoven, Zuid Holland; Vereniging Deltametropool, en de Stichting Vrienden van de Deltametropool; Keijzers; OESO; D66; PvdA; GroenLinks
Bezit goedkoper, gebruik duurder.	Europese Commissie
Vaste lasten als BPM en motorrijtuigenbelasting kunnen dan (deels) verdwijnen.	Peijs; commissie Nouwen; VVD-raadslid Amsterdam, Flos; Koopmans; Europese Commissie (wil alleen af van bpm, niet van wegenbelasting); Pieper; Verkeerswethouders Hulman en Bruins van Rotterdam en Den Haag en gedeputeerde Van Nieuwenhoven, Zuid Holland; Verhoef; CDA; VVD; D66; ANWB; Bovag; RAI; TLN; VNA
Overheid heeft een toezichhoudende rol.	VNO-NCW; Bovag
Het gevoel voor urgentie is er. Als je te veel tijd neemt, loop je grote risico's op verlies van draagvlak.	Raad voor VenW
Betere informatie zorgt voor meer steun.	ANWB
Eén systeem, niet allerlei systemen.	VNO-NCW
Als je redelijke bedragen heft, leidt beprijzing tot meetbaar gedrag van de automobilist. Keuze voor een nieuwe huis of een nieuwe baan. Op de langere termijn zal de tolheffing wel maatschappelijk ingrijpende gevolgen gaan hebben, zoals meer verhuizingen, later van huis (flexwerken), thuis werken, een groeiend aantal mensen dat vier in plaats vijf dagen werkt, meer automobilisten zullen een goedkopere auto kopen. Door de lagere aanschafprijs kan een automobilist de kilometerheffing 'terugverdienen'. Bij invoering kilometerheffing zal de automobilist een route uitstippelen waarmee hij zo min mogelijk betaalt.	Verhoef; Koopmans; Bovy
Peijs verspeelt een unieke kans nu er een breed draagvlak is, gemiste kans, teleurgesteld over uitstel, Peijs niet slagvaardig. Kilometerheffing invoeren omdat vrij veel maatschappelijk draagvlak bestaat om niet de aankoop of het bezit van een auto te belasten, maar vooral het gebruik ervan.	VNO-NCW (noemt breed draagvlak); TLN; MKB; Bovag; Rai; ANWB; FD journalist; Trouw journalist; Kavelaars; VK journalist; Van der Ploeg; Stichting Milieu Centraal (Nijpels); Siemens; D'66; PvdA; Nouwen; TLN; Bouwend Nederland; SNM; SKVV; IPO; G4; VNG
Beprijzen is onvermijdelijk.	Groningse verkeerspsychologen, Amsterdamse verkeerseconomen en Delftse 'verkeerstechneuten'
Duurzaamheid verkeer.	Keijzers

### Tegen argumenten - Algemeen

Een groot deel van het vervoer is ongevoelig voor de regulerende werking van kilometerheffing.	EVO
De stelling dat hierdoor een kans gemist wordt wegens het draagvlak dat voor een kilometerheffing zou bestaan, is onjuist. Uit ANWB-onderzoek blijkt namelijk een ding overduidelijk: de automobilist wenst beslist geen cent meer te betalen dan nu het geval is.	Van de Camp
Maatregel die de politieke regelzucht ongebreidelde en	Troost

onoverzienbare mogelijkheden gaat bieden.	
Problemen rondom kilometerheffing; kosten en exploitatie van de kilometerheffing zijn hoog, het brengt administratie met zich mee.	NRC
Kilometerheffing mist de kracht van de eenvoud.	NRC
Laat files de files. Bestrijden van files is zinloze zaak. Verkeer is zelforganiserend systeem en dat soort systemen maakt elke ingreep van buitenaf ongedaan.	Geerling

### Voor argumenten - Eerlijkheid

Betalen autobezitters voor het gebruik en niet voor gebruik van de wagen. Wie veel kilometers maakt, betaalt meer. Betalen per gereden kilometer.	Peijs; commissie Nouwen; AD-journalist; Van Dam; VNO-NCW; Stichting Milieu Centraal (Nijpels (voorzitter)); Verkeerswethouders Hulman en Bruins van Rotterdam en Den Haag en gedeputeerde Van Nieuwenhoven, Zuid Holland; Verhoef; CDA; VVD; D'66
Eerlijk systeem, rechtvaardig systeem.	Peijs; AD-journalist; Van Dam; VVD-raadslid Amsterdam, Flos; VNO-NCW; TLN; Stichting Milieu Centraal (Nijpels (voorzitter)); ANWB; CDA; D66; VVD
Betalen voor autogebruik in plaats van voor autobezit. Prijs die wordt betaald. Eerlijker systeem/rechtvaardig.	ANWB; VNO-NCW; SNM; Bovag; RAI; MKB; TLN; SKVV, IPO, G4, VNG; Vereniging Deltametropool; Telegraaf; EVO
Mensen kiezen bewuster voor bijvoorbeeld de fiets en plaats van de auto om naar het werk en de winkel te gaan.	Wethouders Hulman en Bruins van Rotterdam en Den Haag en gedeputeerde Van Nieuwenhoven Zuid Holland; CDA; SKVV; IPO; G4; VNG; Vereniging Deltametropool

### Tegen argumenten - Eerlijkheid

Variabele kilometerheffing 'niet eerlijk'. Wanneer een automobilist weinig rijdt, maar wel in de spitsuren op drukke plekken rijdt, hij wordt 'gestraft' met hoge kosten. Veelrijders zijn helemaal de klos, omdat zij een veelvoud van nu betalen, ondanks de 'vermeende toezegging' over de verlaagde bpm en mrb.	Stichting Pro Auto
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------

### Voor argumenten - Alternatieven

Als je redelijke bedragen heft, leidt beprijzing tot meetbaar gedrag van de automobilist. Keuze voor een nieuwe huis of een nieuwe baan. Op de langere termijn zal de tolheffing wel maatschappelijk ingrijpende gevolgen gaan hebben, zoals meer verhuizingen, later van huis (flexwerken), thuis werken, een groeiend aantal mensen dat vier in plaats vijf dagen werkt, meer automobilisten zullen een goedkopere auto kopen. Door de lagere aanschafprijs kan een automobilist de kilometerheffing 'terugverdienen'. Bij invoering kilometerheffing zal de automobilist een route uitstippelen waarmee hij zo min mogelijk betaalt.	Verhoef; Koopmans; Bovy
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

### Tegen argumenten - alternatieven

Bijna niemand stapt over op de trein of bus (openbaar vervoer).	Bovy
Heffing via brandstofaccijnzen aantrekkelijk alternatief.	SP; EVO
Gebrek aan goede alternatieven voor de auto.	Stichting Pro Auto

### Voor argumenten - Bereikbaarheid

Kilometerheffing om bereikbaarheid te verbeteren (files bestrijden), verkeersproblemen oplossen, mobiliteit.	commissie Nouwen; CPB; Stichting Natuur en Milieu; AD-journalist; Van Dam; Verhoef; TNO, Bleijenberg; Koopmans; gemeente Amsterdam, omliggende gemeentenen provincies Noord-Holland en Flevoland; ANWB; VNG; Volkskrant; TLN; Van der Ploeg; MKB; Verkeerswethouders A'dam, R'dam en DH; Pieper; Siemens; Vereniging Deltametropool, en de Stichting Vrienden van de Deltametropool; CDA; D66; RPB; onderzoeks- en adviesorganisatie CE; VNA; de Provinciale Milieufederaties en het Milieucentrum; Platform Logistieke Alliantie; Bereikbaarheid Noordvleugel; Telegraaf
Selectie, spreiding auto's, betere benutting, betere verdeling van de schaarste, waardoor extra ruimte op weg. Automobilisten gaan door de invoering van de kilometerheffing op andere tijden reizen.	CPB; commissie Nouwen; AD-journalist; VK-journalist; Van Dam; Van Witteloostuijn; Bovy; SKVV; IPO; G4; VNG; Vereniging Deltametropool
Ook het sociaalrecreatieve verkeer verandert.	Koopmans
Stadsverkeer terugdringen.	Verhoef
Opbrengsten worden besteed aan de wegen en de veiligheid en de bereikbaarheid.	ANWB; VNO-NCW; Bovag; VNG; VNA; Logistieke Alliantie

Betrouwbare reistijd.	Logistieke Alliantie
De opbrengsten moeten zo veel mogelijk in wegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid worden gestopt, opbrengst naar infrastructurele projecten.	Raad voor VenW; GroenLinks; SP; VVD; CDA
Heffingen effectiever dan meer asfalt aanleggen.	GroenLinks

### Tegen argumenten - bereikbaarheid

Voor het geld dat de invoering van kilometerheffing kost kan de infrastructuur worden verbeterd, waardoor de files verminderen en een kilometerheffing gevoeglijk achterwege kan blijven.	Van de Camp; LPF
Prijsmechanismen op de autosnelwegen zullen niet leiden tot uitbreiding van de bereikbaarheid. Kilometerheffing leidt niet tot afname files.	Troost; CDA; GroenLinks; VVD
Beprijzing wellicht het gebruik van personenauto's kan afremmen, maar dit zal niet het noodzakelijk gebruik van vrachtauto's afremmen.	EVO

### Voor argumenten - Economie

Prijs betalen voor de weg.	VNO-NCW; Van Witteloostuijn;
Het meest kosteneffectief voor Nederland is beprijzing van wegverkeer. Invoeren van de kilometerheffing is vele malen goedkoper dan het niet-invoeren ervan.	MNP; SNM
Bovendien tast een kilometerheffing de gemiddelde koopkracht niet aan, vanwege verlaging vaste autolasten.	VK-journalist
Meer betalen, maar minder tijd in file kwijt, tijdswinst voor de automobilist.	CPB; VK-journalist; Pieper; D'66
Bedrijven en personen profiteren van de ruimte op de weg.	CPB
Economie is ermee gebaat doordat de steden beter bereikbaar worden en er minder arbeidsuren verloren gaan.	VK-journalist; VNG (bereikbaarheid van steden); provincies (bereikbaarheid van steden)
Economie is ermee gebaat.	Van Dam; Pieper
De opbrengsten moeten zo veel mogelijk in wegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid worden gestopt, opbrengst naar infrastructurele projecten.	Raad voor VenW; GroenLinks; SP; VVD; CDA
Opbrengsten worden besteed aan de wegen en de veiligheid en de bereikbaarheid.	ANWB; VNO-NCW; Bovag; VNG; VNA; Logistieke Alliantie
De heffingsopbrengsten gaan naar een landelijk onafhankelijk inrichtingsinstituut dat het geld verdeelt (infraconds).	commissie Nouwen; VNO-NCW; VVD; ANWB; Bovag; TLN; CDA; CU; PvdA
De opbrengsten moeten zo veel mogelijk in wegen.	VNO-NCW; ANWB; Koopmans; Verkeerswethouders Hulman en Bruins van Rotterdam en Den Haag en gedeputeerde Van Nieuwenhoven, Zuid Holland; CDA; VVD
PPS	VNO-NCW
Extra betalen voor bereikbaarheid en leefbaarheid mag best, want op sommige locaties en tijdstippen zijn dit namelijk schaarse goederen.	VNG
De kilometerheffing levert tot 2020 een maatschappelijke winst op van 22,6 miljard euro; Kilometerheffing leidt tot minder files, minder tijdsverlies en dus tot welvaartswinst.	CPB; Van Dam; Pieper; D'66
Marktwerking in wegeninfrastructuur.	VNO-NCW; Van Witteloostuijn; Bovag; onderzoeks- en adviesorganisatie CE; VNA; Vereniging Deltametropool
Het innen van betalingen voor weggebruik moet centraal gebeuren. De besteding van het geld mag ook niet in handen van de regio's komen.	VNO-NCW (voorwaarde)
Als de systeemwijziging budgetneutraal wordt doorgevoerd zullen er waarschijnlijk meer burgers voordeel van hebben dan nadeel.	Van Dam;
Goed voor concurrentiepositie Randstad.	Gemeente Amsterdam, omliggende gemeenten en provincies Noord-Holland en Flevoland; Vereniging Deltametropool; Platform Bereikbaarheid Noordvleugel; Logistieke Alliantie
Kilometerheffing moet worden ingevuld anders zal de schade aan de economie jaarlijks vele miljarden euro's bedragen. Want vervoerders zijn niet alleen langer onderweg, ze kunnen hun ritten ook moeilijk inplannen.	VK-journalist
Het rijk bespaart ook nog eens geld doordat investeringen in extra asfalt achterwege kunnen blijven.	VK-journalist; PvdA
Per jaar brengt het een half tot een heel miljard euro op.	PvdA
Inkomsten uit het prijsbeleid te investeren in betere bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer.	G27

### Tegen argumenten - Economie

Maar er moet compensatie komen voor bedrijfswagens met	MKB Nederland (voorzitter van kilometerheffing, maar wil
--------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

een grijs kenteken die met een onevenredige lastenverzekering te maken krijgen als gevolg van het beginsel "de gebruikers betaalt.	wel deze compensatie); Bovag
Hoge inningkosten.	EVO
Het is niet altijd effectief als de opbrengst van beprijzing wordt besteed aan nieuwe wegen; extra wegen aanleggen is niet effectief.	CPB; SNM
Het opnieuw duurder maken van autorijden.	ANWB-leden
De kilometerheffing is omstreden vanwege de reden van bestaan: het gebruik van de auto belasten en niet het bezit. Via de toerenhoge accijnzen op brandstoffen betalen veelrijders al een vermogen om in hun auto te mogen rijden.	Stichting Pro Auto
Al minder populair is beprijzing als het geld wordt gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren.	Koopmans
Helemaal weinig draagvlak is er als het rijk de opbrengst in de algemene middelen stopt.	Koopmans
Kilometerheffing is duur.	Hele discussie hierover in de media; reden dat kabinet besluit over invoering kilometerheffing uitstelt; berichten dat de kosten wel weer meevallen; Lamers, CDA-Statelid in de Provincie Zuid-Holland; SP; LPF
Invoeringskosten zijn hoog.	CDA; VVD; SP
Niet te snel moet worden ingevoerd, vanwege de waardeontwikkeling van gebruikte auto's (is onderdeel commissie Nouwen).	Bovag; VNA; commissie nouwen
Verzelfstandiging van het wegbeheer gaat te ver gaat. Alleen de overheid kan een brede afweging maken en bedrijfsleven krijgt te grote rol.	SNM; GroenLinks
De heffing moet daarnaast economisch verantwoord zijn en niet leiden tot onaanvaardbare concurrentieverschillen tussen bedrijven of regio's óf verzekering van de administratieve lasten opleveren.	VNA
Commissie Nouwen ziet kilometerheffing vooral als financieringsmiddel.	Vereniging Deltametropool, Verhoef
Niet verstandig om het wegbeheer te verzelfstandigen en tegelijkertijd de landelijke kilometerheffing in te voeren.	RVW
Bovendien bestaat de kans dat werkgevers de kilometerheffing zullen betalen.	CPB; Van Dam; Lamers, CDA-Statelid in de Provincie Zuid-Holland
Voor een succesvolle aanpak van het fileprobleem schieten die inkomsten van kilometerheffing tekort.	EVO
Betekent dat de overheid tolgelden via vervoerders en verladers uiteindelijk bij de consument ophaalt.	EVO
Kilometerheffing onevenredig slecht uitpakt voor de handelsvertegenwoordigers- en reizigers.	NHRV
Vooraf werkenden worden de dupe.	LPF
Kunnen problemen ontstaan voor autoverhuurbedrijven en rijsscholen.	Bovag

### Voor argumenten - Milieu

Vuile lucht te bestrijden, luchtkwaliteit verbeteren, milieu wordt ontlast door vervuilde auto's meer te laten betalen dan schonere auto's.	commissie Nouwen; Van Dam; VVD-raadslid Amsterdam, Flos; Koopmans; Europese Commissie; ANWB; VNG; VK journalist; MNP; Pieper; CDA; D'66; GroenLinks; PvdA; SNM; Vereniging Deltametropool; VVD
Bij wegenprojecten rekening houden met het milieu.	VNO-NCW
Kilometerheffing draagt bij aan schonere lucht/leefbaarheid.	SNM; ANWB; SKVV, IPO, G4, VNG; Vereniging Deltametropool
Opbrengst van de kilometerheffing ook voor leefbaarheids- en milieudoelen mag worden besteed.	D'66

### Tegen argumenten - Milieu

Wegen aanleggen van opbrengsten heffing niet goed voor milieu.	Milieudefensie; SNM; GroenLinks
Extra wegen aanleggen is niet goed voor de gezondheid van mensen (luchtkwaliteit).	SNM; GroenLinks

### Voor argumenten - Verkeersveiligheid

Kilometerheffing bevordert verkeersveiligheid.	VVD-raadslid Amsterdam, Flos; Koopmans; Kabinet; VK journalist; VVD
Opbrengsten worden besteed aan de wegen en de veiligheid en de bereikbaarheid.	ANWB; VNO-NCW; Bovag; VNG; VNA; Logistieke Alliantie

## Tegen argumenten - Verkeersveiligheid

-	-
---	---

### Meningen burgers (voornamelijk ingezonden brieven)

Bron	datum	Brief/mening burgers
AD	3-5-2005	Het Centraal Planbureau is een grote voorstander van de kilometerheffing. Het is een eerlijke manier om automobilisten te belasten' (AD, 28-4). Eerlijk is het in geen geval. In het westen van het land kan het gebruikt worden om files tegen te gaan. Het openbaar vervoer is hier een goed alternatief. Maar er zijn plekken in Nederland, o.a. het noorden en oosten, waar openbaar vervoer gebrekkig of helemaal niet aanwezig is. Men is hier aangewezen op de auto. Werklozen moeten werk aanvaarden met een maximum aan rijtijd van een uur. Dat wordt met de kilometerheffing al snel te duur, dus zal er verhuisd moeten worden. Een vaste baan krijgt men tegenwoordig niet meer, dus als het contract na afloop niet verlengd wordt zal men waarschijnlijk weer moeten verhuizen.
Telegraaf	6-5-2005	Dat kan leuk worden in de toekomst met die kilometerheffing (Tel.28/04)! Ik woon in Rotterdam en ik ben werkzaam in het Botlekgebied. Om daar te komen, moet ik minstens drie verkeersknooppunten over/langs/onderdoor. Als het aan het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit ligt, moeten automobilisten in de toekomst tussen de 5 en 22 cent per gereden kilometer betalen. Voor mensen als ik zal dat aardig in de papieren gaan lopen. Dit is weer typisch een verzinsel van zogenaamde 'deskundigen' die totaal niet weten wat er speelt in dit land. In mijn geval bijvoorbeeld, is er geen enkele mogelijkheid om met het openbaar vervoer de werkplek te bereiken. Dat geldt voor duizenden anderen die met mij in het Botlekgebied werken. Als ik met het openbaar vervoer zou gaan, moet ik minimaal twee uur eerder van huis en dan nog ben ik twaalf kilometer van mijn werk verwijderd als ik uitstap op de dichtstbijzijnde halte. Een auto is voor de meeste werknemers in de Botlek en de havens (en voor heel veel andere werkgebieden) een must, geen luxe. Maar we worden wel als paria's behandeld en door Den Haag, als vanouds, weer uitgemolken.
Telegraaf	8-5-2005	De ANWB krijgt kritiek van leden die 'zwaar teleurgesteld zijn nu hun bond alsnog instemt met een vorm van kilometerheffing voor automobilisten. Zowel op het internetforum dat de ANWB heeft als bij de redactie van deze krant stromen d afwijzende reacties van leden binnen. De meeste klagers vragen zich af waarop de automobilistenbond zijn stelling baseert dat hij namens zijn leden spreekt. "Ons is niets gevraagd, en we hadden verwacht dat het opnieuw duurder maken van autorijden wel op meer weerstand van onze belangenbehartiger zou stuiten". (...) De omslag van de bond, die in 1999 nog fel oppositie voerde tegen rekeningrijden, verbaast veel leden. Sommigen roepen zelfs op om over te stappen op Routemobiel. "Die doet niet aan belangenbehartiging, maar ook niet aan verkwanseling. ze helpen je daar gewoon bij pech onderweg. ANWB zegsman meldt dat veel leden de bond wel steunen "Uit een groot onderzoek bleek onlangs dat onze leden de files weliswaar niet als grootste probleem zien, maar dat ze het toejuichen als er wat aan gebeurt."
Telegraaf	11-5-2005	Alweer een nieuw idee uit Den Haag. Automobilisten moeten gaan betalen voor hun 'wanbeleid'. Maar die mensen staan niet voor hun lol in de file, ze moeten naar hun werk. Jarenlang is er niets aan het wegnnet gedaan. De miljarden van de wegenbelasting zijn overal voor gebruikt, behalve om de wegen te verbeteren. Ondertussen



		gingen er wel miljarden naar de Betuwe'flop'lijn en de hsl. En niemand gelooft toch dat straks de bpm en de wegenbelasting niet meer betaald hoeven worden? Denk maar aan het kwartje van Kok, een tijdelijke maatregel, die nooit is hersteld...
Telegraaf	11-5-2005	De voorstanders van rekeningrijden voelen zich gesterkt door een studie van het Centraal Planbureau (CPB). Echter, wie de studie leest, gaat twifelen aan het beoordelingsvermogen van deze instelling. Zo wordt ervan uitgegaan dat het verkeer zal uitwijken naar andere routes en andere tijdstippen. Hoezo? Wanneer is het niet druk op de Nederlandse wegen en wat zijn de alternatieven? Tot ieders verbazing is ook de ANWB voorstander van rekeningrijden. Dat standpunt was reeds ingenomen voordat een opiniepeiling onder de leden plaatsvond. De vragen waren zo geformuleerd dat rekeningrijden als uitkomst bijna onvermijdelijk was. Pure manipulatie dus, en geen belangenverdediging voor de automobilist! De politiek is al helemaal niet meer voor rede vatbaar en voelt zich, behalve door de lobby van elektronische apparatenverkopen en adviseurs in informatietechnologie, nu dus ook gesteund door het CPB.
Telegraaf	12-5-2005	De Nederlandse automobilisten zijn fel gekant tegen de dreigende kilometerheffing die ze beschouwen als een 'straf omdat we naar ons werk gaan'. Het grote aantal, veelal woedende, tegenstanders van het door de commissie Nouwen bezegelde akkoord over een geleidelijke invoering van kilometerheffing bij verkeersknelpunten, voelt zich met de rug tegen de muur gezet. Ze zien door hun werktijden geen enkele mogelijkheid om op een ander tijdstip te reizen dan in de straks met een heffing belaste spits. 'We kunnen niet 's ochtends om half zeven de weg op voor familiebezoek' zo verwoordt A. Klein de mening van talrijken. Veel weggebruikers voelen zich in de steek gelaten door hun belangenvertegenwoordigers die deelnamen aan de besprekingen van de commissie Nouwen. Velen overwegen bijvoorbeeld hun lidmaatschap van de ANWB op te zeggen. 'Als dank voor hun achterkamertjespolitiek', aldus mr. H. van Lookeren. Tientallen lezers pleiten voor een referendum. 'Alleen dan wordt duidelijk wat de bevolking echt wil', aldus R. Onderwater uit Sassenheim. 'Ze zeggen nu dat er voldoende maatschappelijk draagvlak is, maar ik ken niemand die voor is', zo verbaast S. van der Heijden uit Maastricht zich. Het openbaar vervoer biedt volgens de meesten absoluut geen alternatief: de reistijden zijn te lang en veel plekken zijn nagenoeg onbereikbaar per trein, metro of bus. Van de vanaf 2009 in te voeren heffing wordt geen enkel heil verwacht. 'Moet ik dan om elf uur naar mijn baas en om drie uur weer terug? Ze zien me aankomen', aldus F. Beerens uit Weesp. Omdat de forensen ook bij een eventuele kilometerheffing noodgedwongen allemaal tegelijk in de auto stappen, beschouwen velen het als een 'ordinaire lastenverzwaring' voor de werkende burger. 'Heb je geen werk, dan is er geen probleem. Wil je geen uitkering en heb je het ervoor over om met je auto naar je baan te reizen, dan mag je betalen. Politici vertalen elk probleem naar een nieuwe belasting', aldus E. Luxen. Het argument dat de autokosten straks veel eerlijker worden verdeeld wordt regelrecht naar de prullenmand verwezen. 'Dat was ook het verhaal bij het kwartje van Kok. Daarmee is een kilometervreter nu al duurder uit dan iemand die amper in de wagen zit. Dus het zo geroemde belasten van het gebruik is allang ingevoerd.' Anderen wijzen op de benzineprijs als middel om iets aan de files te doen. 'Als je de brandstof duurder maakt, zijn al die dure poortjes en andere apparatuur onnodig.' Ook de belofte dat de heffing verdwijnt wanneer de files bij de aangewezen knelpunten achterwege blijven, wordt massaal met een flinke korrel zout genomen. 'Als onze regenten ergens goed in zijn is het wel het instellen van tijdelijke belastingen die nooit meer verdwijnen, zoals het kwartje van Kok. Of in het uitstellen van beloofde afschaffing ervan, zoals bij de onroerende zaakbelasting. Het zou me niets verbazen als een onverwachte financiële tegenvaller straks weer wordt gecompenseerd met toch nog even een jaartje heffingen extra', zo vreest J. Roland uit Groningen. Net zo pessimistisch zijn de automobilisten over de beloofde verlaging van de wegenbelasting en de bpm voor nieuwe auto's. 'Ik heb nog nergens gelezen hoeveel die verlaging dan gaat bedragen', zegt D. Muntjewerff uit Amsterdam. Anderen voorspellen een complete chaos op de secundaire wegen. 'Omdat het straks lucratief wordt om de knelpunten te mijden', voorziet J. Jorgensen. Alom wordt gevreesd voor een massale uittocht van bedrijven en prijsstijgingen. 'Deze nieuwe lastenverzwaring maakt het voor ondernemers oninteressant hier nog te investeren. En als ze al blijven worden de hogere vervoerskosten weer doorberekend aan de consument, die uiteindelijk dus dubbel de dupe is', zo meldt L. Steegeman. Naast de honderden afkeurende

		reacties die binnenstroomden, was er ook een vijftal positieve. X. Koolman wijst erop dat het Londense voorbeeld, waar fors moet worden betaald om de stad in te komen, uitwijst dat kilometerheffing mensen ertoe aanzet meer na te denken over de vraag of ze de auto pakken. 'Nadeel is wel dat de rijkere kunnen rijden wanneer ze willen, terwijl de armere worden verdrongen. Sociaal is het natuurlijk niet.'
Volkskrant	13-5-2005	Vanmorgen op de radio hoorde ik meneer Nouwen spreken over het rekeningrijden. Onder meer sprak hij van het financieel 'belonen' (bijvoorbeeld in de vorm van extra korting) van bezitters van milieuvriendelijke auto's. Dat doet bij mij de vraag rijzen hoelang het nog moet duren voordat diegene die geen auto rijdt (en dus het milieu echt spaart!) op enigerlei wijze een financiële tegemoetkoming krijgt.
Telegraaf	14-5-2005	De ANWB mag niet meer worden beschouwd als volwaardige onderhandelingspartner bij de kilometerheffing. Voormalig voorzitter Nouwen, die al geruime tijd voor de heffing was, heeft kans gezien zich in te nestelen in een commissie die deze heffing moest gaan uitwerken. Hij misbruikt de ANWB en zegt te spreken namens de leden van de ANWB. Waar haalt hij het recht vandaan!? En waar blijft de huidige voorzitter, de heer Van Woerkom, met zijn tegenargumenten. Als belangenbehartiger van duizenden ANWB-leden dient hij nu zijn stem te roeren. Alles duidt op een complot! Ik ben blij dat ik ben overgestapt van de ANWB naar Route Mobiel.
Telegraaf	14-5-2005	Laten we hopen dat het kabinet en een paar politieke partijen zich over het massale 'neen' tegen de kilometerheffing net zoveel zorgen maken als over een eventueel 'neen' tegen de Europese grondwet. De kiezers zijn er niet alleen om eens in de vier jaar het idee levend te houden dat we in een democratie leven, waar ieders stem telt!
Telegraaf	18-5-2005	Steeds weer verzinnen we nieuwe maatregelen, die uiteindelijk geen oplossing bieden voor het fileprobleem. De hogesnelheidslijn (hsl) biedt geen alternatief voor ons sterk verouderde en marginaal gebruikte openbaar vervoer. Ook het rekeningrijden is niet het antwoord. De kosten daarvan zijn enorm, om nog maar niet te spreken van de fraudegevoeligheid van het systeem. Het valt overigens te betwijfelen of we de extra gelden gaan gebruiken voor de verbetering van het wegennet. Tot nu toe zijn alle belastingverhogingen verdwenen in de algemene middelen of aangewend voor prestigeprojecten. De klassieke fout van denken is: 'Beter van A naar B' (of andersom). De vraag is of men überhaupt wel van A naar B zou moeten gaan? De meeste mensen die op de bekende tijden in de file staan, zouden immers hun werk net zo goed thuis kunnen doen. Alle communicatiemiddelen zijn beschikbaar. Tegenstanders van telewerken zouden het in ieder geval een dag per week kunnen proberen. Dat scheelt al tussen de 10 en 20 procent verkeersdruk. Als we dan ook nog eens de werktijden flexibel maken, dan zijn de problemen zo opgelost. Oplossing is dus: beter, goedkoper openbaar vervoer, telewerken en flexibele arbeidstijden en vooral geen rekeningrijden.
AD	19-5-2005	Ik ben tegen deze heffing. Als de belastingen op de auto vervallen, wat gaat een kilometer dan wel kosten? En wat heb je aan een auto voor de deur als het rijden onbetaalbaar is. Met het geld dat de auto al heeft opgebracht had geheel Nederland al vier keer geasfalteerd kunnen zijn. Dat hangt sterk af van de prijs per kilometer. Overigens is het merendeel van de kilometers voor woon-werkverkeer. Openbaar vervoer is geen alternatief: absurd duur en meer reistijd. En hoe bereken je de heffing door aan het beroepsgoederenvervoer en de toerist? Stop met deze onzin.
AD	19-5-2005	Ja, maar laten we het simpel en eerlijk houden. Wegenbelasting en BPM afschaffen. Een iets hogere brandstofaccijns heffen en het beroeps(goederen)vervoer fiscaal compenseren. Trouwens, hebben we niet ook nog een kwartje van Kok tegoed? We rijden voor sociale contacten en de wekelijkse boodschappen nog geen 7000 km per jaar. Hier kun je niet zonder auto, want goed openbaar vervoer is wegbezuinigd. Ik snap niet dat er 50 jaar na de eerste file nog discussie over het gebruik van de auto is. Het lijkt er al jaren op alsof we daar telkens verantwoording voor moeten afleggen.
AD	19-5-2005	Tegen. Er zijn geen alternatieve routes. En niemand rijdt voor zijn lol in de spits. Bedrijven gaan de kosten doorberekenen. Dit is een tussenstap naar totale staatscontrole op individuele mobiliteit. Trouwens, slechts 30% van de auto-inkomsten gaat nu naar wegen en dat blijft! Ik ga niet minder rijden. De zakelijke kilometers (40.000 per jaar) blijven. En privé is er geen alternatief. De werkgever zal de extra kosten compenseren.
AD	19-5-2005	Veel Nederlander schijnen niet te beseffen dat ze dan aardig wat meer kwijt zijn en dat er een ingewikkeld en misschien fraudegevoelig systeem komt met apparaatjes in de auto. Ik ben tegen omdat het een

		lastig uitvoerbaar systeem is en de automobilist is weer de melkkoe. Ik rij 40.000 per jaar, bij 5 cent per kilometer is dat 2000 euro per jaar in plaats van 400 euro wegenbelasting voor een kleine auto op gas (G3). Dan wordt het sterk het overwegen waard met het openbaar vervoer te gaan, hoe ongemakkelijk dat hier in het landelijk gebied ook is.
AD	20-5-2005	De uiteindelijke conclusie van de commissie Nouwen stond toch al vast. Immers het is een commissie die in opdracht van de regering het een en ander moest bekijken. Door een ander te laten zeggen wat je zelf wilt kan je je handen wassen in onschuld. De verschillende kabinetten waren voor. Door druk van buitenaf zijn de plannen nog niet doorgegaan. Als men echt een eerlijke regeling zou willen dan zou alles in de benzineprijs verrekend moeten worden. Dan betalen de mensen die veel rijden ook het meest. Men wordt dan niet gestraft als men toevallig naar het werk moet. Ik hoop dat de o.a. de ANWB zeer veel leden gaat verliezen, omdat deze organisatie onbetrouwbaar blijkt te zijn als het gaat om het rekeningrijden.
AD	20-5-2005	Werkend Nederland, de motor van de economie, moet straks betalen om te mogen werken. Het bestraffen van mensen middels tol en kilometerheffingen is mijn inziens krankzinnig. Als de overheid basale taken zoals infrastructuur niet op orde heeft, waar betalen we dan nog belasting voor? Om vervolgens alles nog apart te kunnen afdragen? Wat ik tevens in de discussie over kilometerheffing mis is het feit dat de Nederlander al kilometerheffing betaalt. Maar liefst 74% van de benzineprijs wordt bepaald door overheidsbelastingen (accijns, voorraadheffing en BTW). Daarnaast wordt de weggebruiker al getraakteerd op jaarlijks ruim 10 miljoen verkeersboetes, een zee van obstakels en drempels in de weg, onredelijke snelheidsbeperkingen, hoge aanschafbelasting op auto's (bpm), wegenbelasting en onnodig restrictief parkeerbeleid. De middelen zijn langzamerhand tot doel verheven. Mobiliteit betekent vrijheid en welvaart. In plaats van autorijden onaantrekkelijk te maken moet de politiek zich realiseren dat miljoenen mensen de auto zien als het aangewezen transportmiddel.
AD	21-5-2005	Het zou mooi zijn, als iedereen over het gebruik van de auto zou nadenken, en jammer als door ondoordacht gebruik weer autoloze zondagen zouden worden ingesteld. Dan is betalen naar gebruik een betere oplossing. Een kilometerprijs is echter geen oplossing voor files. 's Ochtends zit ik er ook altijd in. De grootste stress wordt veroorzaakt door een onverwachte file. Ook daaraan verandert een kilometerprijs niets.
Trouw	21-5-2005	'Uren later op je werk komen' komt meestal voort uit een vrachtwagen op zijn kant. En die ongelukken voorkom je niet met een kilometerheffing. Er zijn allerlei studies, o.a. van het CPB, die stellen dat de kilometerheffing tot minder files leidt. Die veronderstelling zit in de prijselasticiteit van de vraag naar autokilometers. Die prijselasticiteit werkt echter alleen als er alternatieven zijn. Voor veel autorijders zijn die er niet, noch naar tijdstip noch naar vervoerwijze. Studies in opdracht van de overheid zien politici als betrouwbaar. Burgers allang niet meer. Veel wetenschappers evenmin. Denk maar aan alle studies naar geluidhinder rond Schiphol. Prof. Berkhout (TU-Delft) heeft destijds niet voor niets zijn functie als voorzitter van een Commissie Geluidshinder teruggegeven.
AD	26-5-2005	Helemaal gek word je toch van die zogenaamde specialisten die keer op keer weer het invoeren van rekeningrijden bepleiten, omdat bewezen is dat het werkt in Londen en Singapore. Steeds weer worden (vrijwel uitsluitend) deze twee voorbeelden aangehaald om het gelijk te bewijzen. Er is echter een probleem: in beide gevallen is er sprake van een uitstekend alternatief. In Nederland is er geen alternatief. Punt. Het openbaar vervoer is nu al overbelast en de NS heeft vorig jaar al permissie gekregen de capaciteit te verkleinen. Er wordt niets gedaan om filevriendelijker vormen van vervoer, zoals per motor, te stimuleren. Als rekeningrijden er straks komt betalen motorrijders gewoon met de automobilisten mee, terwijl motoren geen filevormers zijn. Bij toeritdosering moeten motoren strikt genomen gewoon achteraan aansluiten, een aparte strook voor motoren is er niet. Hoezo beleid? In alle zogenaamd filebestrijdende maatregelen worden motoren gewoon tot de auto's gerekend. Dit tast de geloofwaardigheid van de argumenten en de beledend doelstelling behoorlijk aan.
AD	1-6-2005	Ingezonden brief van Wim Boogaart, secretaris Stichting Pro Auto, Nieuwerkerk: Minister Peijs gaat verder met het beleid van haar voorgangsters om de automobiliteit nog hoger te beprezen. Zij misbruikt daartoe haar Nota Mobiliteit. Zij misbruikt de doemcijfers van 40-50% om te proberen prijsbeleid te verkopen aan de politiek: de kilometerheffing. De kilometerheffing is omstreden vanwege de reden van bestaan: het gebruik van de auto belasten en niet het bezit. Via de

		toerenhoge accijnzen op brandstoffen betalen veelrijders al een vermogen om in hun auto te mogen rijden. Pro Auto vindt dat regulerend genoeg. Het wordt hoog tijd, dat de overheid orde op zaken stelt in de vorm van bouw- en verbreding van het wegennet. Daartoe zal zij eerst iets moeten doen aan de over zichzelf afgeroepen regel voor het fijn stof!
AD	8-6-2005	Voor onderwerpen die een zittende regering tegen heug en meug wil doordrukken (de euro, de kilometerheffing) moet het burgerinitiatief mogelijk zijn.
Telegraaf	10-9-2005	Waarom denken nog steeds zo veel mensen dat door een kilometerheffing het aantal files kan verminderen? Een vervelend probleem los je niet op door het nog vervelender te maken. Pas als iemand aan zijn baan in de stad netto minder geld overhoudt dan aan een krantenwijk in het eigen dorp, zal dit systeem werken. Maar tegen die tijd zit een deel van de Nederlanders al als gastarbeider in Portugal of Turkije.
Telegraaf	10-9-2005	Fantastisch besluit van het kabinet om de kilometerheffing op de lange baan te schuiven. Als een misdadiger een enkelband om moet om hem elektronisch te kunnen volgen, vereist dit een speciale uitspraak van de rechtbank. Maar straks kan van alle Nederlandse automobilisten tot op de meter nauwkeurig nagegaan worden 'waar ze op welk moment waren'. Dat is pas schending van de privacy! En die burgers hebben niets misdaan.
AD	26-9-2005	Tijdens de algemene beschouwingen bleek dat fractieleider Van Aartsen tegen de kilometerheffing is? Wat maakt dat nou uit. Wij hebben in Nederland al heel lang een kilometerheffing. Onze brandstofprijzen zijn namelijk de hoogste ter wereld. Als je weinig rijdt, bespaar je brandstof. En betaal je dus minder 'kilometerheffing'.
FD	4-11-2005	Alles bij elkaar is de conclusie dat als het om spitsfiles gaat de wal het schip telkenmale heeft gekeerd. Invoeren van kilometerheffing is een ordinaire manier van de burger belasten die er juist voor kiest om niet in de file te staan, maar wel zijn auto wil gebruiken. In die zin schaamt je je voor een institutie als de ANWB, die kennelijk ook op dit punt de weg kwijt is als belangenbehartiger.
NRC	17-12-2005	'Werkbaarder' en 'goedkoper' alternatief voor kilometerheffing; verhoog de prijs van de brandstoffen en schaf de BPM en wegenbelasting af.
Telegraaf	10-4-2006	Al jaren zijn wij in Nederland aan het ploeteren om tolheffing en/of een kilometerheffing te introduceren. Laten we een voorbeeld nemen aan de Belgen.
Telegraaf	10-4-2006	Zijn plan werkt en is goedkoper dan kilometerheffing. Voor het rekeningrijden wil men zeven miljoen digitale kastjes in alle auto's laten installeren. Philips zal daar als leverancier van de kastjes blij mee zijn, maar dat maakt dat project wel gigantisch complex en duur.
Telegraaf	9-6-2006	...en met dat eeuwige stokpaardje 'rekeningrijden' wordt al helemaal niets opgelost.
Financieele Dagblad	8-3-2005	Met verbazing las ik woensdag 2 maart het artikel 'De heilloze weg van minister Peijs' van Roel Pieper. Pieper suggereert dat de kilometerheffing een einde maakt aan de verkeersopstoppingen. De werkelijkheid is dat Nederland dichtbevolkt is en economische topprestaties neerzet. Daarvoor is nu eenmaal een uitgebreide infrastructuur nodig. Dat die jarenlang niet voldoende is meegegroeid met onze economische activiteiten, eist nu zijn tol. Hoog tijd voor ingrijpende maatregelen dus. Dat zal geld kosten. Maar de financiering van deze noodzakelijke verbeteringen staat hier los van.
AD	17-5-2005	Nederlanders staan welwillender tegenover de kilometerheffing dan enkele jaren geleden. De helft is ervoor. In 1999 was nog 78 procent tegen. Dat blijkt uit onderzoek van TNS Nipo voor RTL Nieuws. Van de ondervraagden vindt 65 procent dat de kilometerheffing alleen moet gelden op knelpunten voor het autoverkeer.
Trouw	21-5-2005	Na langdurige en intensieve waarneming is mij duidelijk geworden dat de kritiek op de dagelijkse files volstrekt misplaatst. De Nederlander houdt van files. Hierbij het bewijs uit het ongerijmde: als Nederlanders niet van files hielden, zouden ze zich dan toch met open ogen, dag in dag uit, jaar na jaar in de file begeven? Antwoord: nee, natuurlijk niet. Als men het werkelijk zo erg vond zouden er alternatieven gevonden worden door de automobilisten zelf, die bijvoorbeeld met de fiets, de tram, de bus, de trein of te voet naar het werk zouden kunnen gaan. Ze zouden dan ook geen werk accepteren, of geen huis bewonen dat het dagelijkse filebezoek onvermijdelijk maakt. Ondanks alle filemeldingen blijft men de auto gebruiken en de file neemt men op de koop toe. Waar komt deze neiging vandaan? De mens (lees: de man) houdt van autorijden. De gezelligheid van de besloten ruimte, het radiootje aan, de verwarming die een behaaglijke temperatuur schept, een eventuele bijrijder voor een gezellige babbel; geen gezeur aan je

		<p>kop, geen kijvende vrouw of ruziënde kinderen en geen gevreesde baas die elk ogenblik kan binnenstappen met een onredelijk verzoek. De auto is voor veel mannen de enige plek waar zijzelf de baas zijn. Zo'n genoeg wil je rekken, niet bekorten. Nu wordt ook duidelijk waarom de tolpoorten en de kilometerheffing zo omstreden zijn en tegelijkertijd zo hartstochtelijk verdedigd worden. Want alles wat leuk is, kost geld. Er zit tenslotte ook accijns op alcohol; pret moet beboet worden, uit calvinistisch principe of om de staatskas te spekken. Geen wonder dat de ANWB fel protesteerde. Sterker nog, diezelfde ANWB vertelt ons al jarenlang, vele malen per dag, waar de files zijn, zodat we gemakkelijk de langste of anderszins aantrekkelijkste file kunnen kiezen. Dat heet klantgericht ondernemen. En de klant is filefiel.</p>
Trouw	21-5-2005	<p>Geen enkele automobilist staat graag in de file en al helemaal niet als er ook nog eens voor betaald is om dat te voorkomen. Een auto is om in te rijden en omdat er in dit propvolle land steeds meer auto's bijkomen, is het invoeren van een kilometerheffing slechts uitstel van executie. Er komt een moment dat we met z'n allen stilstaan. De schoorsteen moet blijven roken, we zullen blijven ronken langs de snelwegen, we moeten immers blijven groeien? Zonder economische groei hebben we met 16 miljoen inwoners in dit kleine land een probleem. Totdat we massaal tot het inzicht komen dat we zelf het loodje leggen als we willen blijven groeien.</p>
AD	28-5-2005	<p>Een briefschrijver uit Maarssen (AD, 26-5) beweert dat er in Nederland geen alternatieven zijn als automobilisten door rekeningrijden ander zouden moeten gaan reizen. Voor hem misschien niet, maar in en rond de grote steden is het openbaar vervoer in de spitsuren en overdag goed genoeg geregeld om voor een deel van het autoverkeer een goed alternatief te zijn. Ik reis elke dag met het openbaar vervoer van Schiedam naar Woerden en terug. In de metro is altijd plaats genoeg en sinds de NS van die nieuwe dubbeldekkers heeft gekocht kan ik altijd zitten.</p>
AD	4-6-2005	Kilometerheffing al onderwerp voor referendum.
Telegraaf	27-8-2005	<p>Miljarden per jaar ontvangt minister Zalm van de automobilisten middels accijnzen, belastingen, enzovoorts. Nu ligt er weer het onzalige plan om tol te gaan heffen. Natuurlijk zijn aannemers bereid hieraan mee te doen want dat levert werk (en dus geld) op. Maar volgens mij hebben de autobezitters dat geld allang met elkaar opgebracht en dient de regering 'ons' geld daar ook voor te gebruiken in plaats van het te blijven toevoegen aan de algemene middelen. De automobilist is al volledig uitgemolken en bijna rijp voor het slachthuis!</p>
NRC	3-9-2005	<p>Rekeningrijden is te duur (niet alleen invoering, maar ook de controle). Het was de socioloog Van Doorn die eens heeft gesteld dat politiek begint met gezond verstand. Gezond verstand waar het gaat om de inrichting van onze samenleving, de wenselijkheid en doelmatigheid van bepaalde wetgeving en overheidsmaatregelen en de kosten daarvan. Het gezonde verstand heeft duidelijk geen rol gespeeld bij de beslissing tot het invoeren van het rekeningrijden. Alle voertuigen in Nederland moeten technisch worden geprepareerd voor het rekeningrijden terwijl slechts een fractie daarvan ooit de controlepunten zal passeren. De kosten daarvan bedragen enkele miljarden, van de opbrengsten kan men nu nog geen schatting maken. We moeten maar niet denken aan de mogelijkheid dat de apparatuur aan het voertuig makkelijk onklaar gemaakt kan worden want dan is de hele operatie voor niets geweest. Trouwens, alleen al de controle daarop (7 miljoen voertuigen!) brengt kosten met zich mee die niet in verhouding staan tot het doel. Is de Tweede Kamer niet in staat dit soort gezond verstand-bedenkingen naar voren te brengen? Het gaat om zo'n 5 miljard euro. Me dunkt, er zijn handenvol betere bestemmingen te bedenken voor dat geld dan het iets soepeler laten verlopen van het verkeer in de Randstad!</p>
AD	30-9-2005	<p>Zodra het rekeningrijden is ingevoerd kan daaraan ook de controle gekoppeld worden waar en op welk tijdstip een voertuig zich bevindt. Dit lijkt mij ter bestrijding van het terrorisme erg handig. De tijd dat we allemaal met een identificatiechip geïnjecteerd worden zal ook niet meer veraf zijn.</p>
Volkskrant	7-11-2006	<p>'Kilometerheffing enige uitkomst', kopt de Volkskrant. Hoe komt het toch dat de politiek onze dagelijkse mobiliteit als een vaststaand gegeven beschouwt waarom worden geen oplossingen gezocht in het terugdringen van woon-werkverkeer? De mogelijkheden liggen voor het oprapen. carpoolen. thuiswerken. belonen van werknemers die de auto laten staan. stimuleren dat mensen wonen waar ze werken of werken waar ze wonen. geef werkgevers meer verantwoordelijkheid, door hen te laten betalen boven een bepaald quotum automobiele werknemers. De regering kan ondertussen zorgen voor goed openbaar vervoer en spreiding van werkgelegenheid.</p>

AD	19-5-2005	In principe ben ik voor een kilometerheffing. Dit lijkt mij de meest eerlijke belasting, betalen voor gebruik, niet voor bezit. Hadden ze dat vroeger ook maar met de tv gedaan. Wel vind ik dat de wegebelaasting en BPM dan volledig moeten verdwijnen. Maar ik ben bang dat dit niet gebeurt. Ik zal er niet minder door rijden, simpelweg omdat ik voornamelijk zakelijke, zo'n 45.000, kilometers maak. Voor kleine ritjes gebruik ik al de fiets. Van openbaar vervoer maak ik geen gebruik omdat ik dan in m'n vrijheid wordt beknut. Liever met (de radio) in de file dan lange wachttijden op een perron.
AD	19-5-2005	Op zich een eerlijk systeem, maar ik vind wel dat de brandstofprijzen dan omlaag moeten. Dat kwartje moet er dan maar eens af. Als je veel kilometers maakt, word je anders dubbel belast. In Nederland reed ik altijd zo'n 12.000 km met mijn eigen auto, maar daar kwamen de gezinskilometers met de auto van mijn man nog bij. Hier in Canada zijn de ritjes wat langer, maar een file zijn we hier nog niet tegengekomen. En buiten de stad ben je toch op de auto aangewezen. Niet erg met een benzineprijs van 50 eurocent per liter.
Trouw	1-6-2005	Kern van het fileprobleem is dat het verkeersaanbod niet gelijkmatig gespreid is over de dag. Oplossing is de spreiding van verkeersdruk. Maak daarom een kilometerheffing die afhankelijk is naar afstand, plaats en tijdstip van de dag. Dus wie 's ochtends vroeg van Steenwijk naar Meppel rijdt betaalt minder dan een automobilist die op hetzelfde tijdstip van Haarlem naar Amsterdam wil rijden. Schamper doen de heren over de mogelijkheden van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto: Tien procent van de reiskilometers wordt met de trein afgelegd. In Japan bijvoorbeeld is dit percentage 30. Waarom zou dat hier ook niet kunnen? De kern van het succes is daar: betaalbaar, frequent en supersnel openbaar vervoer. Eind twintigste eeuw zat de NS met het plan 'Rail 21' al aardig op het goede spoor. Met dit vooruitstrevende plan zou de snelheid van de intercitytreinen flink worden opgevoerd naar 200 km per uur en zouden de meeste trajecten in de Randstad viersporig worden. Ook de frequenties zouden worden verhoogd: minstens elke tien minuten een snelle trein. Een gebrek aan visie en durf deed dit plan in de jaren negentig in de ijskast belanden. Wordt het niet eens tijd om het eruit te halen?
AD	1-12-2005	Na het besluit om pas in 2012 het rekeningrijden te realiseren - vanwege technische problemen - stel ik het volgende voor. We kunnen veel technische en financiële problemen voorkomen als de kilometerteller van de auto als registratiemiddel wordt gebruikt. Op die teller kan jaarlijks worden vastgesteld hoeveel kilometers een auto heeft afgelegd. Feitelijk hetzelfde als met de afrekening van het verbruik van energie en water. Vooraf kan een voorschot worden vastgesteld, achteraf de definitieve nota. Verder kan controle plaatsvinden tijdens de APK en bij nieuwe auto's bij de reguliere onderhoudsbeurt. Fraude zal mogelijk blijven, maar een doelmatiger en goedkoper systeem is volgens mij niet mogelijk! Ik ga er dan wel van uit dat de wegebelaasting en andere absurde heffingen vervallen.
AD	3-12-2005	Als het dan toch de bedoeling is rekeningrijden toe te passen in heel Nederland (met knelpunten wordt gestart) stop dan deze belasting in de brandstof! Met als extra voordeel dat mensen in zuinigere auto's (en rustiger) willen rijden (milieu). Leg voor die vier miljard in plaats van tolpoorten wegen aan! Of stop het 'desnoods' in de gezondheidszorg of het onderwijs! Buitenlanders betalen dan niet? Onzin, wij moesten juist loonmatigen om ons land goedkoop te maken voor het buitenland! Mensen langs de grens tanken dan in buitenland? Onzin, dit doen ze nu ook al. Weet u hoe de politiek denkt? Iemand die autorijdt is iemand die geld over heeft. Liever dit geld in de Hollandse tolpoort dan in de vakantietolpoort.
NRC	18-1-2006	Kilometerheffing gekoppeld aan het versneld uitbreiden van het wegennet is de oplossing voor het fileprobleem. Er moet wel snel mee worden begonnen. Kilometerheffing draagt in sterke mate bij aan het oplossen van onze mobiliteitsproblemen.
Trouw	5-4-2006	...VVD, CDA en LPF zijn zelf de grootste fileveroorzakers met hun blokkade gedurende vele jaren van noodzakelijke prijsmaatregelen als rekeningrijden en kilometerheffing.

meerderheid VVD-stemmers	meerderheid VVD-stemmers voelt helemaal niets voor rekeningrijden, blijkt uit een enquête in opdracht van het AD. Ruim 55 procent VVD-aanhang verwijst de kilometerheffing naar de prullenbak, terwijl 41 procent voor de plannen is.
ANWB-leden	De ANWB krijgt kritiek van leden die 'zwaar teleurgesteld zijn nu hun bond alsnog instemt met een vorm van kilometerheffing voor automobilisten. Zowel op het internetforum dat de ANWB heeft als bij de redactie van deze krant stromen de afwijzende reacties van leden binnen. De meeste klagers vragen zich af waarop de automobilistenbond zijn stelling baseert dat hij namens zijn leden spreekt. "Ons is niets gevraagd, en we hadden verwacht dat het opnieuw duurder maken van

	<p>autorijden wel op meer weerstand van onze belangenbehartiger zou stuiten". (...) De omslag van de bond, die in 1999 nog fel oppositie voerde tegen rekeningrijden, verbaast veel leden. Sommigen roepen zelfs op om over te stappen op Routemobiel. "Die doet niet aan belangenbehartiging, maar ook niet aan verkwanseling. ze helpen je daar gewoon bij pech onderweg. ANWB zegsman meldt dat veel leden de bond wel steunen "Uit een groot onderzoek bleek onlangs dat onze leden de files weliswaar niet als grootste probleem zien, maar dat ze het toejuichen als er wat aan gebeurt." Een ANWB-lid vraagt zich in een brief aan de ANWB af of de heffing niet gewoon de zoveelste truc is om de automobilist als melkkoe te gebruiken.</p>
<p>Stelling van de Dag Telegraaf, 12 september 2006</p>	<p>1) driekwart van de deelnemers aan de stelling betwijfelt of invoeren van de kilometerheffing de oplossing is om het dichtslibben van de Nederlandse wegen tegen te gaan; diezelfde driekwart vindt wel dat het een eerlijk systeem is als overal in het land kilometerheffing geldt en de BPM en de motorrijtuigenbelastingen vervallen; "Wie rijdt, betaalt. Niet gereden, minder gereden, minder te betalen. Weg met de belastingen en per kilometer betalen."; "Denk nou niet dat de afschaffing van BPM, wegenbelasting e.d. een op een wordt vervangen door kilometerheffing. Het levert altijd meer op. Er zijn gewoon te veel Nederlanders en dus ook te veel auto's. Met duurder maken los je dat niet op."; 90% van de deelnemers aan de stelling is van oordeel dat de overheid de auto meer en meer als melkkoe beschouwt; "De auto is een handige melkkoe, waarbij vergeten wordt dat veel alleen staande vrouwen en ouderen anders 's avonds de deur niet uit durven."</p> <p>2) toekomstige prijsmaatregelen, zoals kilometerheffing worden echter door een ruime meerderheid van de stelling van de dag afgewezen. Het minst effectief is het gewraakte spitsvignet (4 procent), rekeningrijden met tolpoortjes (8 procent) en de kilometerheffing (11 procent), aldus het oordeel van de bijna drieduizend ondervraagden. 'Met die ondoorzichtige maatregelen is de overheid er alleen maar op uit om ons burgers geld uit de zak te kloppen. Maak het simpel, efficiënt en transparant. In andere landen met dezelfde verkeersdrukke lukt het daar zo wel' Liefst 88 procent meent dat de overheid veel meer kan en moet doen aan de verkeerscongestie. Tegelijkertijd peinst driekwart er niet over om zelf extra te betalen voor mobiliteit. Baast meer asfalt en beter ov ziet bijna de helft van de deelnemers heil in telewerken of flexwerken.</p>
<p>enquête van 21 minuten.nl</p>	<p>De enquête van 21 minuten.nl toont wel vaker aan dat er een kloof bestaat tussen wat burgers willen en wat politici denken dat burgers willen. Dat geldt ook voor de bestrijding van de fileproblematiek. Deze maatregel kan nauwelijks op steun van de bevolking rekenen. Slechts twaalf procent van de mensen beschouwt rekeningrijden als een heilzaam middel tegen files. Opvallend is dat autorijders en niet-autorijders het rekeningrijden eensgezind afwijzen.</p>