

## University of Groningen

### Priceless policies

Schuitema, Geertje

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*

2010

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Schuitema, G. (2010). *Priceless policies: factors influencing the acceptability of transport pricing policies*. s.n.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

**Take-down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

# Summary

Samenvatting in het Nederlands

## Inleiding

Al sinds de jaren '80 van de vorige eeuw is er in Nederland een discussie gaande over het beprijzen van autogebruik: spitsvignetten, rekeningrijden, expresbanen en een kilometerheffing zijn allemaal plannen geweest van de Nederlandse overheid om de automobilist te laten betalen voor het gebruik van de auto. Totdat het huidige kabinet viel, leek het erop dat in 2012 een kilometerheffing in Nederland zou worden ingevoerd. Nu het kabinet is gevallen, is onduidelijk of deze plannen nog steeds doorgevoerd gaan worden.

De belangrijkste reden waarom in Nederland wordt nagedacht om het verkeer te reguleren via prijsmaatregelen is dat het toenemend autoverkeer voor meer en meer problemen zorgt. In Nederland neemt het totaal aantal auto's drastisch toe, evenals het aantal kilometers dat per auto wordt gereden: tussen 1995 en 2009 is het aantal auto's met 34% toegenomen en tussen 1995 en 2006 is het aantal gereden kilometers in personenauto's met 13% gestegen. Als gevolg hiervan neemt het aantal verkeersgerelateerde problemen toe. Het aantal en de lengte van files neemt bijvoorbeeld toe als ook de uitstoot van schadelijke stoffen. In het algemeen neemt de bereikbaarheid van veel plaatsen af.

Niet alleen in Nederland neemt het aantal auto's en het aantal gereden kilometers toe: toenemend autobezit- en gebruik is een wereldwijd fenomeen. In veel landen wordt nagedacht over strategieën om het autoverkeer te reguleren en om verkeersgerelateerde problemen op te lossen. Prijsbeleid wordt vaak gezien als een zeer effectieve methode om de problemen van het toenemende autoverkeer te verminderen. Voorbeelden uit het buitenland waar prijsbeleid daadwerkelijk is ingevoerd bevestigen dit beeld: een jaar na de invoering van congestieheffingen in Singapore, Londen en Stockholm blijkt het autoverkeer in deze steden te zijn afgenomen met respectievelijk 16%, 14% en 22%.

Eén van de belangrijkste redenen waarom er al tientallen jaren gediscussieerd wordt over het invoeren van een beprijzingssysteem in Nederland, zonder dat tot daadwerkelijke invoering is overgegaan is een gebrek aan maatschappelijk draagvlak voor prijsbeleid. Ook bij de invoering van beprijzingssystemen in het buitenland blijkt een gebrek aan draagvlak een belangrijk struikelblok te zijn. Zo zijn bijvoorbeeld de plannen om in Edinburgh en Manchester congestieheffingen in te voeren niet doorgegaan omdat inwoners van deze steden in lokale referenda tegen deze beleidsplannen hebben gestemd. Daarom gaat dit proefschrift over factoren die de publieke acceptatie van prijsmaatregelen in verkeer en vervoer beïnvloeden.

## **Wat zijn de belangrijkste factoren die gerelateerd zijn aan de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer?**

Acceptatie van prijsbeleid wordt over het algemeen gezien als een attitude ten opzichte van prijsbeleid. Deze attitude is gebaseerd op de evaluatie van de voor- en nadelen van dit beleid. Er zijn verschillende voor- en nadelen verbonden aan de invoering van prijsbeleid. De nadelen van prijsbeleid in verkeer en vervoer zijn vaak vooral merkbaar voor individuele automobilisten, omdat bijvoorbeeld hun reiskosten stijgen of omdat zij hun autogebruik moeten verminderen. Van de voordelen daarentegen, profiteert in principe de hele maatschappij. Als bijvoorbeeld de files afnemen heeft dat positieve economische gevolgen en een vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen heeft positieve effecten voor de natuur en het milieu in het algemeen. Natuurlijk zullen ook individuele automobilisten profiteren van deze positieve gevolgen van

prijsbeleid in verkeer en vervoer, bijvoorbeeld doordat hun reistijd afneemt of doordat de lokale luchtkwaliteit verbetert.

Omdat de nadelen van prijsbeleid direct door individuele automobilisten worden ervaren en de voordelen vooral positieve gevolgen hebben voor de hele maatschappij, kan de acceptatie van prijsbeleid worden omschreven als een sociaal dilemma. Aan de ene kant is het voor individuele automobilisten aantrekkelijk om prijsbeleid niet acceptabel te vinden, omdat ze de negatieve gevolgen van prijsbeleid (bijvoorbeeld kostenstijging, aantasting van hun autogebruik) willen vermijden. Aan de andere kant wil men dat verkeersgerelateerde problemen worden opgelost. Dit betekent dat men prijsbeleid acceptabel zou moeten vinden, omdat dit bijdraagt aan de oplossing van deze problemen.

Volgens de *Greed–Efficiency–Fairness* (Inhaligheid–Efficiëntie–Rechtvaardigheid) Hypothese spelen drie factoren een rol bij de afweging van voor- en nadelen in een sociaal dilemma. Ten eerste zijn mensen gemotiveerd om hun eigen belang zo goed mogelijk te beschermen door maximale baten en tegen minimale kosten voor zichzelf te behalen. Dit betekent dat de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer kan worden veranderd door automobilisten te compenseren voor de negatieve gevolgen van prijsbeleid, bijvoorbeeld via besteding van de opbrengsten van prijsbeleid. Daarom hebben we in dit proefschrift gekeken naar hoe de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer afhangt van het gebruik van de opbrengsten van dit beleid.

Ten tweede blijken mensen het belangrijk te vinden dat collectieve bronnen (zoals het milieu) beschermd worden. Dit betekent dat de acceptatie van prijsbeleid kan toenemen als mensen geloven dat prijsbeleid positieve gevolgen heeft voor iedereen (het collectief). Met andere woorden, de acceptatie van prijsbeleid zal toenemen als verkeersgerelateerde problemen afnemen, ondanks het feit dat prijsbeleid ook negatieve gevolgen voor henzelf heeft. Deze hypothese hebben we getoetst in dit proefschrift.

Als het zo is dat acceptatie van prijsbeleid hoger is als verkeersgerelateerde problemen worden opgelost, dan zal de acceptatie voor prijsbeleid moeten toenemen als mensen daadwerkelijk positieve effecten van prijsbeleid ervaren. Met andere woorden, de acceptatie van prijsbeleid kan toenemen nadat het beleid is ingevoerd, als men ziet dat het beleid heeft bijgedragen tot een vermindering van de problemen van het autoverkeer. Deze hypothese hebben we onderzocht door een studie te doen in Stockholm waar een proef met prijsbeleid werd gehouden in 2006.

Ten derde blijken mensen het belangrijk te vinden dat de uitkomsten van prijsbeleid op een rechtvaardige manier verdeeld worden. Met andere woorden, de acceptatie van prijsbeleid neemt toe als men dat beleid rechtvaardig vindt. Het is echter niet duidelijk welke verdeling van de uitkomsten rechtvaardig en acceptabel wordt gevonden. De huidige Nederlandse minister van verkeer en vervoer bijvoorbeeld, verdedigt zijn beleid door te zeggen dat het rechtvaardig is dat 'de vervuiler betaalt'. Dit is één manier om de uitkomsten van prijsbeleid te verdelen. Een andere manier is bijvoorbeeld om iedereen hetzelfde bedrag te laten betalen, of door mensen met lage inkomens minder te laten betalen dan mensen met hoge inkomens. In dit proefschrift hebben we onderzocht wat mensen een rechtvaardige en acceptabele manier vinden om de uitkomsten van prijsbeleid te verdelen.

## Hoe hangt acceptatie van prijsbeleid samen met het gebruik van de opbrengsten?

De opbrengsten van prijsbeleid kunnen op verschillende manieren worden gebruikt. In drie verschillende studies hebben we gekeken hoe acceptabel prijsmaatregelen zijn, terwijl de opbrengstdoelen varieerden. Er werden vijf verschillende opbrengstdoelen onderscheiden: de opbrengsten konden (i) naar de schatkist gaan, (ii) worden gebruikt voor het verbeteren van het openbaar vervoer, (iii) worden gebruikt om de wegenbelasting (MRB) af te schaffen, (iv) worden gebruikt om brandstofaccijnzen te verminderen of (v) worden gebruikt om nieuwe wegen te bouwen en bestaande weginfrastructuur te verbeteren.

In de eerste twee studies gaven Nederlandse automobilisten die regelmatig in de file staan voor hun woon-werkverkeer aan hoe acceptabel ze twee verschillende kilometerheffingen vonden: een vlakke kilometerheffing (wat inhoudt dat iedereen evenveel betaalt) en een kilometerheffing waarbij de prijs afhankelijk was van het gewicht van de auto. Alle respondenten lazen dezelfde gedetailleerde beschrijving van de kilometerheffingen. Alleen het opbrengstdoel van de maatregelen werd systematisch gevarieerd voor verschillende respondenten. In de derde studie beschreven we geen specifieke prijsmaatregel, maar gaven respondenten aan hoe acceptabel ze verschillende opbrengstdoelen van prijsmaatregelen vinden. In dit geval beoordeelde iedere respondent de acceptatie van ieder opbrengstdoel.

De belangrijkste conclusie van deze studie is dat prijsbeleid acceptabeler is als de opbrengsten terug worden gegeven aan de automobilist (in het bijzonder als de wegenbelasting wordt afgeschaft of de brandstofaccijnzen worden verminderd). Het is echter de vraag of het teruggeven van de opbrengsten aan de automobilist ook het meest effectief is. Economische theorieën laten zien dat de maatschappelijke welvaart meer toeneemt als de opbrengsten van prijsbeleid worden gebruikt om de inkomstenbelasting te verminderen dan als de opbrengsten direct terug worden gesluisd naar automobilisten. Ook vanuit psychologisch oogpunt is het waarschijnlijk minder effectief om de opbrengsten van prijsbeleid terug te geven aan automobilisten. Aan de ene kant wordt gedrag dat de overheid ongewenst vindt (autorijden) direct gekoppeld aan een kostenstijging. Aan de andere kant geeft de overheid de opbrengsten terug aan de automobilist, wat de indruk kan wekken dat de overheid autorijden helemaal niet zo ongewenst vindt. Er kan geconcludeerd worden dat prijsbeleid acceptabeler is als de opbrengsten worden teruggeven aan de automobilist, maar dit kan wel eens de effectiviteit van dit beleid ondermijnen.

Een andere interessante conclusie uit deze studie is dat in de eerste twee studies automobilisten het helemaal niet acceptabel vinden om de opbrengsten van prijsbeleid te investeren in infrastructuur, terwijl de resultaten van de derde studie laten zien dat automobilisten het zeer acceptabel vinden om in infrastructuur te investeren. Deze verschillende resultaten zijn waarschijnlijk het gevolg van het verschil in onderzoeksopzet in beide studies. In de derde studie werden de opbrengstdoelen niet aan een specifieke prijsmaatregel gekoppeld. Hieruit bleek dat automobilisten het in het algemeen zeer acceptabel vinden als de overheid investeert in infrastructuur voor auto's. In de eerste twee studies onderzochten we hoe de acceptatie van prijsbeleid was gerelateerd aan het gebruik van de opbrengsten, waarbij een expliciete koppeling werd gemaakt tussen de prijsmaatregel en het investeren van de opbrengsten in infrastructuur (en andere opbrengstdoelen). Het lijkt erop dat automobilisten investeren in infrastructuur een stuk minder acceptabel vinden als ze zich realiseren dat zij zelf voor deze investeringen betalen via de prijsmaatregel.

## **Hoe hangt acceptatie van prijsbeleid samen met verwachtingen over de uitkomsten van dit beleid?**

Mensen hebben waarschijnlijk verwachtingen over welke gevolgen prijsmaatregelen voor henzelf en in het verkeer in het algemeen hebben. Zoals eerder uitgelegd heeft prijsbeleid vooral nadelige gevolgen voor individuele automobilisten, omdat autorijden duurder wordt, of wordt ingeperkt, terwijl de positieve gevolgen (zoals minder files, milieuproblemen) merkbaar zijn voor de maatschappij in het algemeen. We hebben onderzocht of acceptatie van prijsmaatregelen vooral afhankelijk is van de verwachte negatieve effecten van dit beleid voor individuele automobilisten (de gevolgen voor hun autogebruik) of van de verwachte positieve effecten voor de maatschappij (de gevolgen voor files en milieu). Daarnaast hebben we gekeken naar de mate waarin mensen in het algemeen verwachten beter of slechter af te zijn als prijsmaatregelen zouden worden ingevoerd. Dit hebben we gedaan door automobilisten die regelmatig in de file staan voor hun woon-werkverkeer te vragen om twee prijsmaatregelen te beoordelen. De ene maatregel was vooral gericht op het verminderen van files (een tolheffing) en de andere maatregel op het verminderen van milieuproblemen (een kilometerheffing waarbij de prijs afhankelijk was van het gewicht van de auto).

Uit het onderzoek bleek dat de respondenten prijsmaatregelen acceptabeler vonden en in het algemeen verwachtten beter af te zijn, als ze dachten dat files en milieuproblemen af zouden nemen, terwijl de mate waarin een prijsmaatregel leidt tot een vermindering van hun eigen autogebruik hierbij geen belangrijke rol speelde. Met andere woorden, prijsbeleid wordt vooral onacceptabel gevonden omdat automobilisten verwachten dat verkeersgerelateerde problemen niet zullen worden opgelost, en niet omdat zij niet bereid zijn hun eigen autogebruik aan te passen.

Dat onze respondenten prijsbeleid acceptabel vonden en verwachtten beter af te zijn als files zouden afnemen is op zich geen opmerkelijk resultaat. Immers, onze respondenten waren automobilisten die regelmatig in de file staan. Het is daarentegen wel opmerkelijk dat ze prijsbeleid acceptabeler vonden en verwachtten beter af te zijn als zij verwachtten dat het prijsbeleid een vermindering van milieuproblemen zou inhouden. Immers, van het verminderen van milieuproblemen zullen de respondenten minder direct profijt hebben dan van een vermindering van files. Blijkbaar vinden automobilisten het oplossen van verkeersgerelateerde problemen belangrijk omdat zij zelf en de maatschappij daarvan zullen profiteren.

Van tevoren hadden we verwacht dat prijsbeleid minder acceptabel zou zijn als automobilisten verwachten dat zij hun eigen autogebruik zouden moeten aanpassen, en ook dat zij in dat geval zouden aangeven slechter af te zijn. Het omgekeerde bleek het geval te zijn: hoe waarschijnlijker automobilisten het vonden dat zij als gevolg van de prijsmaatregelen hun autogebruik gingen verminderen, hoe acceptabeler zij de maatregelen vonden (dit komt overeen met de resultaten van een studie in we in Stockholm deden, zie volgende paragraaf) en hoe beter zij in het algemeen af dachten te zijn. Wellicht zijn automobilisten in principe bereid hun eigen autogebruik aan te passen als ze verwachten dat dit tot een vermindering van verkeersgerelateerde problemen zal leiden. In dat geval kan prijsbeleid worden gezien als een maatregel die hen ondersteunt om hun autogebruik aan te passen, en dus om een bijdrage te leveren aan het verminderen van problemen. Vervolgonderzoek zal uit moeten wijzen of dit een plausibele verklaring is.

Tenslotte hebben we gekeken of de acceptatie van prijsbeleid met verschillende

beleidsdoelen afhankelijk is van verschillende verwachtingen over de uitkomsten van prijsbeleid. De tolheffing heeft bijvoorbeeld vooral tot doel om files te verminderen, terwijl de milieugerelateerde kilometerheffing vooral gericht is op het verminderen van milieuproblemen. Zoals we hadden verwacht, bleek de maatregel die vooral gericht was op het verminderen van files acceptabeler te zijn naarmate mensen verwachtten dat deze maatregel ook minder files tot gevolg zou hebben. De acceptatie van de maatregel die vooral gericht was op het verminderen van milieuproblemen hing het sterkst samen met de verwachte effecten op milieuproblemen. Dit duidt erop dat prijsbeleid meer acceptabel is als mensen verwachten dat het achterliggende beleidsdoel wordt bereikt. Daarom is het belangrijk dat er goed gecommuniceerd wordt hoe waarschijnlijk het is dat prijsbeleid een positief effect heeft op specifieke problemen.

### **Hoe en waarom veranderen acceptatieoordelen voor en na de invoering van prijsbeleid?**

Er wordt vaak aangenomen dat de acceptatie van prijsbeleid toe zal nemen als mensen de voordelen van het beleid daadwerkelijk ervaren. Deze hypothese hebben we getoetst door voor en na een proef met prijsbeleid in Stockholm de inwoners van deze stad een vragenlijst voor te leggen. Tijdens deze proef werd een congestieheffing ingevoerd, wat inhield dat alle voertuigen (met een aantal uitzonderingen) tijdens wekdagen moesten betalen om het centrum van Stockholm in of uit te rijden. De hoogte van de prijs was afhankelijk van het tijdstip van de dag, en het kwam er op neer dat tijdens de spits meer betaald moest worden dan buiten de spits. De proef duurde zeven maanden en vond plaats van 3 januari tot en met 31 augustus in 2006.

In de eerste vragenlijst, die werd afgenomen voordat de congestieheffing werd ingevoerd, vroegen we inwoners van Stockholm aan te geven hoe acceptabel ze de congestieheffing vonden, hoeveel ze verwachtten dat hun reiskosten zouden stijgen, en in welke mate ze een vermindering verwachtten van hun eigen autogebruik, files, milieuvervuiling en parkeerproblemen. Ook vroegen we ze in welke mate ze verwachtten dat het openbaar vervoer in Stockholm drukker zou worden. In de tweede vragenlijst, die na afloop van de congestieheffing werd afgenomen, vroegen we dezelfde respondenten wederom hoe acceptabel ze de congestieheffing vonden, hoeveel hun kosten daadwerkelijk waren gestegen, hoeveel hun autogebruik, files, milieuvervuiling en parkeerproblemen waren afgenomen, en of het openbaar vervoer in Stockholm drukker was geworden.

Ten eerste hebben we gekeken naar het verschil in acceptatie voor en na de invoering van de congestieheffing. Zoals verwacht vonden we dat men de congestieheffing na invoering acceptabeler vond dan van tevoren. Dit komt overeen met resultaten die in andere onderzoeken werden gevonden: de acceptatie van tolheffingen in Bergen, Oslo en Trondheim in Noorwegen en de congestieheffing in Londen, was toegenomen nadat deze maatregelen waren ingevoerd.

Ten tweede hebben we gekeken of de effecten van de congestieheffing die mensen van tevoren verwachtten verschilden van de waargenomen effecten na de invoering van de congestieheffing. Inwoners van Stockholm bleken de stijging van de additionele reiskosten door de invoering van de congestieheffing te hebben overschat: achteraf bleek dat de gemiddelde kosten minder waren gestegen dan van tevoren werd verwacht. Wat betreft de verwachte effecten voor verkeersgerelateerde problemen bleek juist het omgekeerde: na de invoering van de congestieheffing gaven mensen aan dat files, milieuvervuiling en parkeerproblemen in het centrum van Stockholm meer waren afgenomen dan zij van tevoren hadden verwacht. Wat betreft de effecten van de congestieheffing op het eigen autogebruik en de drukte in het

openbaarvervoer bleken de verwachtingen van inwoners van Stockholm voor invoering van de congestieheffing niet te verschillen van de waargenomen effecten na de invoering van deze maatregel. Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat inwoners van Stockholm over het algemeen positiever zijn gaan denken over de gevolgen van de congestieheffing na invoering ervan. Immers, de negatieve gevolgen (kostenstijging) bleken achteraf mee te vallen, en de positieve effecten (minder files, milieuvervuiling en parkeerproblemen) bleken groter dan van tevoren verwacht.

Ten slotte hebben we gekeken naar de relatie tussen acceptatie en de (verwachte en waargenomen) effecten van de congestieheffing. Zowel voor als na invoering van de congestieheffing bleek de acceptatie van deze maatregel afhankelijk te zijn van de mate waarin inwoners van Stockholm hun eigen autogebruik verminderen na invoering van de maatregel: de congestieheffing werd acceptabeler gevonden als inwoners van Stockholm minder autokilometers zouden maken na invoering van deze maatregel. Het verschil was dat voordat de congestieheffing werd ingevoerd deze maatregel minder acceptabel werd gevonden, als mensen een stijging van hun reiskosten verwachtten, terwijl achteraf de werkelijke kostenstijging niet meer samenhang met de oordelen over de acceptatie van de congestieheffing. In plaats daarvan bleek acceptatie achteraf afhankelijk te zijn van de waargenomen vermindering van parkeerproblemen: hoe meer men aangaf dat de parkeerproblemen in het centrum van Stockholm waren afgenomen, hoe acceptabeler men de congestieheffing na invoering vond.

Concluderend kan worden gesteld dat inwoners van Stockholm na invoering van de congestieheffing meer positieve gevolgen hebben ervaren dat ze van tevoren hadden verwacht, én dat ze zich meer zijn gaan richten op de positieve (oplossing parkeerproblemen) dan op de negatieve consequenties (kostenstijging) van de maatregelen. Dit wijst erop dat de acceptatie van de congestieheffing in Stockholm is toegenomen omdat mensen de positieve gevolgen van deze maatregel hebben ervaren. Meer in het algemeen wijst onze studie erop de acceptatie van prijsbeleid zal toenemen als mensen de voordelen van dit beleid ervaren. Dit betekent ook dat als mensen deze voordelen *niet* ervaren, de acceptatie ook niet toe zal nemen en zelfs kan verminderen. Daarom is het voor de acceptatie van beleid belangrijk dat prijsbeleid op zo een manier wordt ingevoerd dat het publiek daadwerkelijk de voordelen ervan ervaart.

### **Wanneer is prijsbeleid acceptabel en rechtvaardig?**

Verskillende onderzoeken hebben aangetoond dat mensen prijsbeleid acceptabel vinden als ze dit beleid ook rechtvaardig vinden. Maar tot nu toe is het niet duidelijk wat (on)acceptabel en (on)rechtvaardig beleid precies is: hoe moet beleid worden vormgegeven om (on)acceptabel en (on)rechtvaardig gevonden te worden? In dit proefschrift hebben we onderzocht in welke mate de volgende zes verschillende rechtvaardigheidsprincipes gerelateerd zijn aan de mate waarin mensen prijsbeleid rechtvaardig en acceptabel vinden: (i) men is na invoering van een prijsmaatregel slechter af dan van tevoren (ii) men is na invoering van een prijsmaatregel slechter af dan anderen (iii) iedereen wordt in dezelfde mate getroffen door een prijsmaatregel, (iv) een prijsmaatregel treft mensen met een hoog inkomen sterker dan iemand met een laag inkomen, (v) een prijsmaatregel treft mensen die veel bijdragen aan problemen (bijvoorbeeld files, milieuvervuiling) sterker dan iemand die weinig bijdraagt aan deze problemen en (vi) een prijsmaatregel die de natuur, het milieu en toekomstige generaties beschermt.



Het is bekend dat verschillende typen prijsbeleid vaak in meer of mindere mate rechtvaardig en acceptabel worden gevonden. Het doel van deze studie was om na te gaan of dezelfde rechtvaardigheidsprincipes ten grondslag liggen aan rechtvaardigheids- en acceptatieoordelen van prijsbeleid. Daarom hebben we automobilisten zes verschillende prijsmaatregelen voorgelegd, waarvan we veronderstelden dat ze verschillend werden beoordeeld op rechtvaardigheid en acceptatie. Automobilisten gaven voor deze zes maatregelen aan hoe rechtvaardig en acceptabel ze de maatregelen vonden. Ook gaven ze aan in welke mate de maatregelen voldeden aan de zes rechtvaardigheidsprincipes die eerder werden beschreven. Zoals we hadden verwacht, bleken de gemiddelde rechtvaardigheids- en acceptatieoordelen voor de zes prijsmaatregelen inderdaad te verschillen.

Het belangrijkste doel van dit onderzoek was om na te gaan in welke mate de rechtvaardigheidsprincipes samenhangen met de rechtvaardigheids- en acceptatieoordelen van de zes maatregelen. Over het algemeen bleken alle zes prijsmaatregelen rechtvaardiger en acceptabeler te worden gevonden als mensen vonden dat de maatregelen de natuur, het milieu en toekomstige generaties beschermden. Dit rechtvaardigheidsprincipe heeft sterk te maken met het beschermen van collectieve bronnen en het oplossen van (milieu)problemen. Met andere woorden, de resultaten van deze studie sluiten aan bij onze vorige conclusies: de acceptatie van prijsbeleid hangt in belangrijke mate samen met de mate waarin het beleid bijdraagt aan de oplossing van de problemen van het autoverkeer.

Een tweede rechtvaardigheidsprincipe dat systematisch gerelateerd was aan de rechtvaardigheids- en acceptatieoordelen van de prijsmaatregelen was het 'gelijkheidsprincipe'. Dit houdt in dat prijsbeleid rechtvaardiger en acceptabeler werd gevonden als iedereen evenredig door dit beleid getroffen wordt. Uit ander onderzoek blijkt ook dat het 'gelijkheidsprincipe' een belangrijk rechtvaardigheidsprincipe is. Echter, voor de rechtvaardigheid en acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer was het beschermen van de natuur, het milieu en toekomstige generaties een belangrijker rechtvaardigheidsprincipe dan het gelijkheidsprincipe.

De overige vier rechtvaardigheidsprincipes die we in dit onderzoek hebben meegenomen bleken belangrijk te zijn voor de rechtvaardigheids- en acceptatieoordelen van een aantal prijsmaatregelen, maar niet voor alle zes. Dit duidt erop dat deze vier rechtvaardigheidsprincipes een minder belangrijke rol spelen bij de oordelen over rechtvaardigheid en acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer dan de rechtvaardigheidsprincipes 'bescherming natuur, milieu en toekomstige generaties' en het 'gelijkheidsprincipe'.

### **Wat zijn de belangrijkste conclusies van dit proefschrift?**

Uit de resultaten van dit proefschrift blijkt dat de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer op drie manieren kan worden verhoogd. Ten eerste door automobilisten te compenseren voor negatieve effecten van prijsbeleid. Ten tweede door de positieve effecten van prijsbeleid te benadrukken. Ten derde door rechtvaardig beleid in te voeren, wat met name gericht is op het beschermen van de natuur, het milieu en toekomstige generaties en op een gelijke behandeling van individuen.

De eerste strategie om de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer te verhogen, het compenseren van automobilisten door bijvoorbeeld de wegenbelasting te verminderen, is erop

gericht om het eigen belang van automobilisten zo min mogelijk te schaden. Echter, het is zeer waarschijnlijk dat de effectiviteit van prijsbeleid afneemt als automobilisten worden gecompenseerd voor de prijsstijging, met als gevolg dat verkeersgerelateerde problemen waarschijnlijk minder of niet zullen afnemen. Dit proefschrift laat ook zien dat een afname van de problemen van het autoverkeer van groot belang is voor de acceptatie van prijsbeleid: effectief prijsbeleid is ook acceptabel prijsbeleid. Dat er nadelige gevolgen voor automobilisten zullen zijn als prijsbeleid wordt ingevoerd is evident. De resultaten van dit proefschrift laten echter zien dat als automobilisten ervan overtuigd zijn dat zij zelf en de maatschappij zullen profiteren van prijsbeleid in verkeer en vervoer doordat problemen worden opgelost, deze directe nadelige gevolgen minder zwaar zullen wegen in hun acceptatieoordelen.

### **Wat kan de praktijk met de resultaten van dit proefschrift?**

Eén van de belangrijkste conclusies van dit proefschrift is dat de acceptatie van prijsbeleid in verkeer en vervoer toeneemt als mensen ervan overtuigd zijn dat dit beleid een bijdrage levert aan het verminderen van verkeersgerelateerde problemen. Hoe kan dit in de praktijk tot stand worden gebracht?

Automobilisten vinden het belangrijk dat zij zelf en de maatschappij profiteren van prijsbeleid doordat verkeersgerelateerde problemen verminderen. Daarom is het belangrijk dat in de communicatie met het publiek wordt benadrukt wat de potentiële voordelen van prijsbeleid zijn. Positieve effecten kunnen bijvoorbeeld worden benadrukt door aan te geven dat files verminderen, dat dit positieve economische gevolgen heeft, en dat dit waarschijnlijk leidt tot een kortere reistijd voor automobilisten. Het is ook belangrijk om te benadrukken dat prijsbeleid leidt tot een vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen omdat er minder auto zal worden gereden. In aanvulling hierop kan worden benadrukt dat de lokale luchtkwaliteit, bijvoorbeeld in binnensteden, zal toenemen, wat de gezondheid van individuen ten goede zal komen en in het algemeen tot een betere kwaliteit van leven zal leiden.

Vaak wordt door politici sterk de nadruk gelegd op de positieve effecten van prijsbeleid op het aantal en de lengte van files. Uit de resultaten van dit proefschrift blijkt dat mensen het ook heel belangrijk vinden dat milieuproblemen worden opgelost. Daarom is het belangrijk dat politici ook de milieuvoordelen van prijsbeleid in verkeer en vervoer benadrukken om de acceptatie van dit beleid te verhogen.

Het oplossen van verkeersgerelateerde problemen is vooral van belang in gebieden waar problemen daadwerkelijk worden ervaren. In deze gebieden zal prijsbeleid ook sneller acceptabel zijn, omdat mensen die in deze gebieden wonen zich meer bewust zijn van problemen. Daarom zou prijsbeleid vooral ingevoerd moeten worden in gebieden waar zich serieuze verkeersproblemen voordoen, omdat prijsbeleid hier effectiever en daarom waarschijnlijk ook acceptabeler zal zijn. Belangrijk is dat mensen ervan overtuigd zijn dat prijsbeleid daadwerkelijk een bijdrage levert aan het oplossen van verkeersgerelateerde problemen. Hiervoor kan het helpen om te refereren aan hoe prijsbeleid in het buitenland heeft bijgedragen aan de oplossing van de problemen van het autoverkeer, zoals bijvoorbeeld de congestieheffingen in London en Stockholm.

Tenslotte blijkt uit dit proefschrift dat de acceptatie voor een congestieheffing in Stockholm was toegenomen nadat mensen de voordelen van dit beleid hadden ervaren tijdens een proef. Na aanleiding van een referendum na de proef is de congestieheffing permanent ingevoerd in

Stockholm. Dit geeft aan dat het houden van proeven met prijsbeleid, mits ze effectief blijken te zijn, een goede strategie is om de acceptatie van prijsbeleid te verhogen.