

# Economische effecten van kilometerheffing voor werkgevers

## **Spoor 2; Meso-onderzoek**

### Bijlagen

# Economische effecten van kilometerheffing voor werkgevers

## **Spoor 2; Meso-onderzoek**

Bijlagen

Opdrachtgever:      Adviesdienst Verkeer en Vervoer

ECORYS Transport  
Marten van den Bossche  
Hein van Haselen  
Koen Vervoort

Rotterdam, Juli 2002



# Inhoudsopgave

	Pagina
<b>Bijlage A: Geïnterviewde literatuur</b>	<b>6</b>
<b>Bijlage B: Overzicht geïnterviewde en enquêteerde bedrijven</b>	<b>10</b>
<b>Bijlage C: Koppeling SBI-codes aan bedrijfssectoren</b>	<b>16</b>
<b>Bijlage D: Vragenlijst interviews</b>	<b>18</b>
<b>Bijlage E: Vragenlijst telefonische enquêtes</b>	<b>41</b>
<b>Bijlage F: Aanbevelingsbrief DGP</b>	<b>55</b>
<b>Bijlage G: Overzicht non-respons in telefonische enquêtes</b>	<b>59</b>
<b>Bijlage H: Spreiding van interviews en telefonische enquêtes</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage I: Scores uit interviews en enquêtes</b>	<b>63</b>

## Bijlage A:

### Geïnterpreteerde literatuur

## **Bijlage A: Geïntervieweerde literatuur**

AGV (1995), *De effecten van fiscale maatregelen op mobiliteit, woningmarkt en arbeidsmarkt*, Nieuwegein

CE (2000), *Variabele autobelastingen en koopkracht*, Delft

CE & NEI (1999), *Prijselasticiteiten in het goederenwegvervoer*, Rotterdam/Delft

Davidson, M. (1996), *Inkomenseffecten van prijsmaatregelen in het verkeer*, CE, Delft

Decisio (1999), *Prijsgevoeligheid in het Zakelijk Verkeer*, Amsterdam

ESI (2000), *Effectiviteit en Haalbaarheid van een Geavanceerde Kilometerheffing*, Vrije Universiteit, Amsterdam

Geurs, K.T. & G.P. van Wee (1997), *Effecten van prijsbeleid op verkeer en vervoer*, RIVM. Bilthoven

Hague Consulting Group (1998), *Value of Dutch Travel Time Savings in 1997 –Final Report*, Den Haag

Hoogteijling, J.H. en R. Onverzaagt (1991), *Afwenteling van weggebruikheffingen*

IOO en VU (1998), *Economische effecten van Rekening Rijden*, Den Haag

IOO (1999), *Inkomenseffecten van Rekening Rijden*, Den Haag

IOO BV (2000), *Prijsbeleid, Inkomenseffecten en Kilometerheffing (PIEK) – Een studie naar de welvaartseffecten van heffingen in het wegverkeer*, Zoetermeer

Jonge, W. de (2001), *Systemen voor fraudebestendige en privacyvriendelijke kilometerheffing*, Vrije Universiteit, Amsterdam

Kampman, B., Blom, M. & Dings, J. (2000), *Variabele autobelastingen en de koopkracht*, CE, Delft

Klein, H.J., & J.P. Klooster (1991), *Het effect van prijsmaatregelen op het vervoer*, In; ESB, 21 augustus 1991, blz. 836-839

KPMG BEA (2001), *Ruimtelijke effecten kilometerheffing: voorbeeldsector zakelijke dienstverlening*, Hoofddorp

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan – Van A naar beter*, Den Haag

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *Betalen per kilometer – Voortgangsrapport*, Den Haag
- MuConsult (2000), *Ruimtelijke effecten prijsbeleid*, Amersfoort
- MuConsult (2000), *Ruimtelijke effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer*, Amersfoort
- MuConsult (1998), *Variabilisatie van de autokosten*, Amersfoort
- NEI (2001), *KBA kilometerheffing*, Rotterdam
- NEI (2001), *Inkomenseffecten van een kilometerheffing – Casestudies van individuele huishoudens en bedrijven*, Rotterdam
- NEI (2001), *De kilometerheffing en afschaffing BPM*, Rotterdam
- NEI & DHV (2000), *Doorstroomroute A4: Zaandam/Almere – Belgische grens*, Rotterdam
- NEI (1997), *Grenseffecten van veranderingen in de prijsstelling van motorbrandstoffen*, Rotterdam
- NEI (1997), *Verkennde Kosten-baten-analyse Rekening Rijden*, Rotterdam
- NEI (1991), *Effecten van tolheffing op de bedrijvigheid in de Randstad*, Rotterdam
- NIPO (1997), *Trends Bezit en Gebruik van Bestelwagens*, Amsterdam
- Pepping, G.C., P. Rietveld, E.T. Verhoef en J.M. Vleugel (1997), *Effecten van Prijsmaatregelen in het Personenverkeer*; In: *Tijdschrift Vervoerwetenschappen*, 4/97, blz 345-362, Alphen aan de Rijn
- Pieper, R. (2001), *MobiMiles – Bewust op weg*, Bloemendaal
- Projectbureau PPS A4-Zuid & Provincie Noord-Brabant, *Wegbereider – PPS voltooit de A4-Zuid*, 's-Hertogenbosch
- Projectgroep A4-corridor (2001), *Netwerk in balans – Advies Projectgroep A4-corridor*, Den Haag
- Pronk, M.Y. en P.M. Blok (1991), *Elasticiteiten van de vraag naar brandstof*, NEI, Rotterdam
- Verhoef, E.T. (2000), *De welvaartseffecten van drie varianten van kilometerheffingen*, VU, Amsterdam

Wit, J. de & H. van Gent (1998), *Economie en transport*, Utrecht



## Bijlage B:

### Overzicht geïnterviewde en enquêteerde bedrijven

## Bijlage B: Overzicht geïnterviewde en enquêterde bedrijven

Tabel: Overzicht geïnterviewde bedrijven

NAAM BEDRIJF
A.E.J. Stolwijk
ADB Advies & Dewetron Benelux
Adint Financial Interims
Albert Keijzer B.V.
BAM NBM Wegenbouw Zuid B.V.
Baronie - De Heer
Boesterd Transport
Brink Pluimveeproducten
BSN Glaspak NV
Carrynette
Da Vinci College
Erbi Bedrijvengroep B.V.
Ewals Cargo Care
Facilicom
FHV / BBDO
Gebroeders van Wanrooij
GGD Midden-Nederland
GGD Rivierenland
H.C.M. van Vliet
Hage Wooncomfort
Hans Cliches
Hollandse Jongens Vormgevers
IHC Gusto Engineering
Intentia Benelux B.V.
Interom Operational Management
Licom Metaal
MAT Transport
Nederlandse Speciaal Drukkerij
NEI B.V.
NHTV
Nijgh Periodieken
Otto B.V.
Perez Tapijten
Poggenpohl Keukenstudio Hilversum
Procespartners
R. van 't Hart Transport
RAI Vereniging
Robert Bosch B.V.
RWS Directie Zuid-Holland
Schenk-Papendrecht
Siem Stout B.V.
Solar Initiative B.V.
Solvay Pharmaceuticals B.V.
Stichting IJsselland Ziekenhuis
TNT Nederland B.V.
Tonerfill B.V.
Transportbedrijf Hoiting B.V.
UCC Business Solutions
Vakopleiding Transport & Logistiek
Van de Meerakker B.V.
Verstegen Spices & Sauces

Tabel: Overzicht enquêteerde bedrijven

NAAM BEDRIJF
A. de Jong BV
A. Hak Nederland B.V.
Aannemersbedrijf Maasveste B.V
ABB B.V. te Rijsenhout
Administratie kantoor P.F. Mol
Administratiekantoor Holtes
Aegon Nederland nv
Airflow
Ambulante verslavingszorg Groningen
Amcor-Flexibles N.V
Appel B.V.
Aspendos
Atecs Uitzendbureau b.v.
Atelier De Molen
Aviko B.V.
B.L.G.G.
Baan
Bakker Sliedrecht Electro Industrie b.v.
Bakkerij Paul Claassen
Bakkerland bergentheim
BAM funderingstechniek
Banketbakkerij Zandstra
Beentjes BV
Bloemenveiling flora Holland
Bode Scholten B.V.
Bolk transport b.v.
Borstlap BMF groep
Bos beelden
Bouwbedrijf Dirk Moras
Bouwbedrijf M.J. De Nijs& Zn
Bouwbedrijf Regiobouw Haarlemmermeer.
Bruynzeel Keukens en Kasten b.v.
Buitenschoolse opvang Majeste
Cafe bar
CBR
Ceramics BV
Cercle sport B.v.
Ciba speciality chemicals maastricht b.v
CMG
Coen Hagedoorn Bouw B.V
Cor.v. Klaveren transport V.O.C
Correct express b.v.
De Bijenkorf
De Jong Wijnen en Delicatessen
Den Daas Isolatie werken bv
Dienst der Domeinen
Dijk Snelvracht Eurospeed
Dijkstra Verhuizingen BV
Dixons
DOC Kaas

NAAM BEDRIJF
Docter Leo Kannerhuis
Dosign Engenering
Emalux Granart B.v.
Erasmus Universiteit Rotterdam
Evimare Fish
Feminien
Firma M. Verwaal en Zoon
Fokker Elmo B.v
Foot Locker Europe BV
Frico cheese
G & J Bremer
G. van Dongen Transport b.v
Galanthus
GDH BOUW
Gemeente Drimmelen
Gemeente Groeneloo
Gemeente Medemblik
Gemeente Ten Boer
Gemeente Westerveld
Gemeente Winsum
Gewetra
Gom Schoonhouden
Grens Streekarchitecten.
Groot Koerkamp
GTS Techniek B.V
H. van der Berg B.V.
Halman infratec
Han Mast
Heisterkamp transport
Heper Bouw bv
Herman van Dijk BV
Hes Stichting
Hogeschool van Utrecht
Huisdierkennisinstituut
IMI Norgen B.V
Infostrada BV
Installatiebedrijf de Jong
It's Electic B.V.
J. van Nuyssen Borgh BV
J.A. van Wanrooy BV
J.en P. Schouten Installatie Techniek B.V.
Jaarbeurs Utrecht
Jansen en van tuijl makelaars o.g
Jungerhans
Kappa de Zeeuw Golfkarton B.V.
Kappe BV
Kluytmans Europoort Import Export
Koenders Bouw bv
Koopman Transport BV
Koopmans Bouw B.V.
Korijn kinderopvang
Korthagenhuis centrum voor ouderen zorg
Langerak - de Jong

NAAM BEDRIJF
Laures NV
Legal BV
Mediad Data BV
Meerco B.V.
Mera
Merrill Lynch N.V.
Meubelfabriek de Berk B.V
MHI equidment Europe B.v.
Moes bouwbedrif bv
Moes Bouwbedrijf
Morres Wonen
Nationale Ombudsman
Nevli tuinhuisjes B.v.
Newco Holdings BV
Nijskens Minigraververhuur
Nintec
Nissan Europe N.V.
Nooteboom transport BV
Novo Nordisk Farma b.v.
P. van der Sande
Paramelt BV
Pequ systems
Philips Lighting
Philips Ligthing B.V.
Pilkington Benelux
Pink Roccade Finance
Planning IT
Polynorm Automotive
Provincie Gelderland
Provincie Limburg
PZ Partner
RBV Leaf b.v.
Rechtbank Roermond
Robatechniek BV
Roling BV
Royal Regouin
RW Techniek B.V
Rynart Transport Klundert bv
Sahap Uitzendorganisatie bv
Schildersbedrijf ten Beitel
Schotpoort Transport BV
Schouwstra Scand. Transports BV
Selectvracht B.V..
Simac Techniek n.v
Simon van der Leer Groente en fruit.
Slaapwereld
SNT Nederland
STAAL-HARTGERS BV
Staalkat International b.v.
Start Nederland bv
Stg. RIBW Heuvelland en Maasvallei
Stichting Centrum Vakopleiding
Stichting deelgemeentelijke ondersteunings organisatie crooswijk cral

NAAM BEDRIJF
Stichting Delta Psychiatrisch Ziekenhuis.
Stichting Dianet
Stichting Epileptie Instellingen Nederland.
Stichting Jeugdhulp West-Brabant
Stichting Nijestee
Stichting Protestant Chr. woon- en zorgcentrum De Lichtkring
Stichting Thuiszorg Den Haag
Stork PMT B.V.
Strukton Railinfra Noord Services
Stylus Design
Summaest
SVPB
SVS Holland BV
Tars Visuele Prestatie
Thales Nederland BV
The Greenery B.V.
TMO Hogeschool voor Modemanagment
TMS Business School b.v.
Transcom Worldwide
Transportbedrijf Reindsen BV
Truck Training Helmond v.o.f.
Ummels Paint International
v. Aanstoot
Van Brenk makelaardij
Van de Wal international transport
van den Bosch transporten bv
van der Laan transport
Van HALL Instituut business centrum
Van Kersbergen interieurs
Van Merksteijn Bouwstaal BV
Van Mullekom Nucl. Fields. B.V.
Van Oort transport
Van Waveren bv
Van Wijnbergen Supermarkt b.v
Vapro- OVP
Verbraeken Vogelwaarde
VOF A Houwelingen Van Hoven
Vof logopedische praktijk
Vostermans Alu Foundries B.V
W. English bookshop
WA groep regio Amsterdam
Walon b.v
Waterschap Rivierland
Weba-Inco UA
Wegener huis aan huiskranten B.V.
Wessels Expeditiebedrijf
Wezo NV
Wiel Holten
Willem pijpers transport vof
Wolfson contact centre
Wolst Mortel en Wolst Transport BV
Zagro
Zuiveringschap Holland en Eilanden en waarden

## Bijlage C:

### Koppeling SBI-codes aan bedrijfssectoren

## Bijlage C: Koppeling SBI-codes aan bedrijfssectoren

Voor de interviews en enquêtes zijn aan de hand van de SBI-indeling zeven bedrijfssectoren geselecteerd. In onderstaande tabel worden in de tweede kolom deze sectoren weergegeven en wordt in de eerste kolom aangegeven welke SBI-sectoren hiervan deel uitmaken. Zo omvat de onderscheiden sector industrie de SBI-sectoren 15-37.

Voor de andere (niet-onderscheiden) sectoren worden in de rapportage uitspraken gedaan op basis van het veronderstelde mobiliteitsprofiel van deze sectoren. De derde kolom geeft een overzicht van deze SBI-sectoren en hun mobiliteitsprofiel. Ter verduidelijking, de horeca (nr. 55) sluit qua mobiliteitsprofiel aan bij de detailhandel.

Onderscheiden SBI-sectoren	Bedrijfssector	Niet-onderscheiden SBI-sectoren
15 Voedingsmiddelen-, drankenindustr 16 Tabakverwerkende industrie 17 Textielindustrie 18 Kleding- en bontindustrie 19 Leer-, lederwaren-, schoenindustr 20 Hout-, kurk- en rietwarenindustrie 21 Papier(waren)- en karton(waren)ind 22 Uitgeverij, drukkerij, reproductie 23 Aardolie-, steenkoolverwerkend ind 24 Chemische industrie 25 Rubber-, kunststofverwerkende ind 26 Glas-, aardewerk-, cement, kalkind 27 Basismetalaalindustrie 28 Metaalproductenindustrie 29 Machine- en apparatenindustrie 30 Kantoormachine- en computerindustr 31 Overige elektr apparatenindustrie 32 Audio-, video-, telecomm-app ind 33 Medische en optische apparatenind 34 Auto-, aanhangwagen-, opleggerind 35 Overige transportmiddelenindustrie 36 Meubel- en overige industrie neg 37 Voorbereiding tot recycling	Industrie	10 Turfwinning 11 Aardolie- en aardgaswinning 14 Zand-, grind-, klei-, zoutwinning 40 Openbare energievoorzieningbedr 41 Waterleidingbedrijven
45 Bouwnijverheid	Bouwnijverheid	
51 Groothandel en handelsbemiddeling	Groothandel	61 Vervoer over water 62 Vervoer door de lucht 63 Dienstverlening t.b.v. het vervoer 64 Post en telecommunicatie
50 Handel, rep auto's, motorfietsen 52 Detailhandel (incl. reparatie)	Detailhandel	01 Landbouw en jacht 02 Bosbouw 05 Visserij, kweken vis, schaaldieren 55 Horeca
60 Vervoer over land	Wegtransport	
65 Financ instelling (ex verzekering) 66 Verzekeringwezen, pensioenfondsen 67 Activiteiten tbv financ instelling 70 Verhuur, handel onroerend goed 71 Verhuur van roerende goederen 72 Computerservice, informatie-techn 73 Research 74 Overige zakelijke dienstverlening 90 Milieudienstverlening	Zakelijke dienstverlening	
75 Openbaar bestuur, soc verzekering 80 Onderwijs 85 Gezondheids- en welzijnszorg	Kwartaire sector	93 Overige dienstverlening 91 Ideële en belangenorganisaties 92 Cultuur, sport en recreatie



## Bijlage D:

### Vragenlijst interviews

## TOELICHTING

Sector:	.....
Omvang:	K / M / G
Datum:	.....

ECORYS NEI is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën gevraagd om de effecten van een kilometerheffing voor het bedrijfsleven te onderzoeken. Recentelijk is uw bedrijf door dit onderzoeksbureau benaderd voor het houden van een interview met als doel om de effecten van een kilometerheffing voor uw bedrijf in beeld te brengen. Hierbij is aangegeven dat u voor het interview een aantal vragen zouden worden toegestuurd. Bijgaand ontvangt u deze vragen voorzien van een korte toelichting over kilometerheffing en over de opzet van het interview.

### De voorgenomen plannen rond kilometerheffing

De invoering van de kilometerheffing zou betekenen dat de weggebruiker een vast bedrag per verreden kilometer gaat betalen. Naar mate meer kilometers worden gereden, stijgen de kosten ervan evenredig. Uiteindelijk wordt niet het totale kilometrage (totaal aantal kilometers), maar alleen het binnenlandse kilometrage belast. Op dit moment staat niet precies vast hoe de kilometerheffing exact vorm zal krijgen. Wel is er reeds een voorkeursvariant, in het volgende wordt van deze variant uitgegaan. Besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden, het onderzoek zal daar mede een basis voor vormen.

Net als in het huidige belastingsstelsel zullen er bij kilometerheffing verschillen zijn tussen motorvoertuigen. Ten eerste verschilt de hoogte van de kilometerheffing naar type voertuig (personenauto's, motoren, bestelauto's, lichte/ zware vrachtauto's). Voor ieder voertuigtype wordt de hoogte van het tarief vastgesteld op basis van de (hoogte van de) huidige voertuigbelastingen die op ieder voertuigtype rusten. Ten tweede verschillen de tarieven binnen een voertuigtype. Op basis van onder andere het gewicht, brandstofverbruik en emissie van een voertuig wordt het tarief vastgesteld. In het algemeen geldt dat naar mate het motorvoertuig zwaarder en milieubelastender is de tarieven hoger worden. Op lange termijn bestaan plannen om de kilometerheffing ook naar plaats en tijd te differentiëren, maar dit moet nog door het kabinet besloten worden. In de huidige plannen is hier nog geen sprake van, in dit onderzoek worden deze ontwikkelingen dan ook grotendeels buiten beschouwing gelaten.

De kilometerheffing is niet zonder meer een extra kostenpost voor de voertuigbezitter. Tegenover de invoering van een bedrag per kilometer staat een (gedeeltelijke) afschaffing van de volgende vier belastingen:

- De MotorRijtuigenBelasting (MRB) en het Eurovignet worden geheel vervangen door een bedrag per kilometer. Het Eurovignet geldt alleen voor zware vrachtauto's (> 12 ton) en is alleen van toepassing voor gebruik van het hoofdwegennet.
- De Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) wordt betaald bij de aanschaf van een personenauto en motorfiets en wordt met 25 procent verlaagd.
- Een deel van de brandstofaccijnzen wordt omgezet in een bedrag per kilometer.

Als gevolg van de (gedeeltelijke) afschaffing van andere belastingen vormt de kilometerheffing geen extra inkomstenpost voor de overheid. Per saldo zullen de

overheidsinkomsten niet toenemen. Doel is juist om een eerlijker systeem te realiseren; de ‘weinigrijder’ gaat er hierbij op vooruit, de ‘veelrijder’ gaat erop achteruit.

### Omslagpunten

De invoering van de kilometerheffing betekent dat er een omslagpunt (break-evenpunt) ontstaat waarbij de kosten voor kilometerheffing gelijk zijn aan de huidige voertuigkosten. Wie meer rijdt gaat erop achteruit, wie minder rijdt gaat erop vooruit. Onderstaande tabel geeft een ruwe indicatie van de omslagpunten voor verschillende voertuigtypen en de kostenveranderingen bij een hoger en een lager jaarlijks binnenlands kilometrage. Let op: de tarieven zijn voor een gemiddeld voertuigtype en kunnen per specifiek voertuig aanzienlijk verschillen.

Tabel 1: Ruwe indicatie van omslagpunten en kostenveranderingen op jaarbasis voor vier typen motorvoertuigen bij verschillende jaarlijkse binnenlandse kilometrages

<b>Voertuigtype</b>	<b>Omslagpunt</b>	<b>Kilometrage +50%</b>	<b>Kilometrage -50%</b>
Personenauto	± 18.000 KM	27.000 KM → +200 EURO	9.000 KM → -200 EURO
Bestelauto	± 22.000 KM	33.000 KM → +150 EURO	11.000 KM → -150 EURO
Lichte vrachtauto	± 25.000 KM	38.000 KM → +150 EURO	13.000 KM → -150 EURO
Zware vrachtauto	± 33.000 KM	50.000 KM → +400 EURO	17.000 KM → -400 EURO

### Doel en opzet interview

Doel van het interview met uw bedrijf is tweeledig. Ten eerste heeft het onderzoek als doel om voor uw bedrijf de financiële effecten van een kilometerheffing in beeld te brengen, ten tweede om na te gaan hoe uw bedrijf op een verandering in vervoerskosten reageert. Uiteindelijk dragen de onderzoeksresultaten bij aan de discussie over de invoering van een kilometerheffing. Voordeel van het interview voor uw bedrijf is dat het een indicatie krijgt van de mogelijk te verwachten kostenveranderingen bij invoering van de kilometerheffing.

In het interview wordt eerst de personen- en goederenmobiliteit van uw bedrijf in beeld gebracht. Op basis van deze gegevens worden globaal de financiële effecten van een kilometerheffing voor uw bedrijf bepaald en wordt ingegaan op mogelijke gedragseffecten. Uiteraard worden de verzamelde interviewgegevens vertrouwelijk behandeld. De resultaten van de interviews worden geaggregeerd om voor een aantal onderscheiden economische sectoren de effecten in beeld te brengen. De afzonderlijke interviewverslagen blijven in handen van ECORYS NEI en worden niet ter beschikking gesteld aan de betrokken ministeries.

Ter voorbereiding op het interview ontvangt u hierbij een aantal vragen over de mobiliteit en vervoerskosten binnen uw bedrijf. Bij aanvang van het interview wordt op basis van deze gegevens een inschatting gemaakt van de financiële effecten van een kilometerheffing voor uw bedrijf. Wij zouden het plezierig vinden als u voor het interview deze vragen bekijkt en alvast probeert te beantwoorden. Wij willen u bij voorbaat danken voor uw medewerking. Als u vragen of opmerkingen heeft kunt u contact opnemen met Koen Vervoort (telefoon: 010-453 8708 of e-mail: [koen.vervoort@ecorys.com](mailto:koen.vervoort@ecorys.com)).

# ALGEMEEN

## 1. Vooraf

Wat is de naam van het bedrijf? .....

Wat is de naam van de geïnterviewde? .....

Wat is de functie van de geïnterviewde? .....

## 2. Hoofdactiviteit van (deze vestiging van) het bedrijf

Wat is de hoofdactiviteit van het gehele bedrijf?  
.....

Hoeveel vestigingen heeft het bedrijf in Nederland? ....

Als deze vestiging niet de enige is: wat zijn de hoofdactiviteiten van deze vestiging?  
.....

**Als er sprake is van meerdere vestigingen verzoeken wij u de volgende vragen zo veel mogelijk in te vullen voor de vestiging waarin u werkzaam bent.**

## 3. Werkgelegenheid

Wat is het aantal werkzame personen bij deze vestiging van het bedrijf? .....

Wat is het aantal werkzame personen in Nederland bij dit bedrijf? .....

## 4. Bedrijfskosten die te maken hebben met vervoerskosten

Maakt uw bedrijf kosten voor één of meer van de volgende categorieën?

-Kosten voor het woon-werkverkeer	Ja	Nee
-Kosten voor zakelijke verplaatsingen van personen (exclusief woon-werkverkeer)	Ja	Nee
-Kosten voor transport van goederen over de weg	Ja	Nee

## 5. Omvang van vervoers- en operationele kosten

Kunt u aangeven wat uw jaarlijkse totale vervoerskosten (optelsom van kosten voor woon-werk, zakelijk en goederenverkeer) zijn? ..... EURO per jaar

Kunt u aangeven wat uw jaarlijkse totale operationele kosten (gedefinieerd als omzet – kosten inkopen – winst) zijn? ..... EURO per jaar

# WOON-WERK EN ZAKELIJK VERKEER

In dit onderdeel stellen we een aantal vragen over de personenmobiliteit van uw bedrijf. Het doel is om een inschatting te maken van het woon-werk- en het zakelijke verkeer per auto van (deze vestiging van) het bedrijf. Op basis van het aantal afgelegde binnenlandse voertuigkilometers op jaarbasis maken we tijdens het interview een inschatting van de kostenveranderingen bij invoering van een kilometerheffing. We maken hierbij een onderscheid naar werknemers met een eigen auto en naar werknemers met een lease-auto/bedrijfsauto. We verzoeken u alle vragen zo goed mogelijk in te vullen, ook als u bij vraag 2.4 hebt aangegeven dat uw bedrijf geen kosten maakt voor woon-werk en zakelijk verkeer.

## 1. Woon-werkvergoeding bij eigen-autogebruik

Is er binnen uw bedrijf sprake van een woon-werkvergoeding voor werknemers die met de eigen auto naar het bedrijf komen? Ja / Nee

Zo ja, kunt u het financiële karakter van deze vergoedingsregeling kort toelichten?

.....  
.....  
.....

## 2. Zakelijke kilometervergoeding bij eigen-autogebruik

Is er binnen uw bedrijf sprake van een zakelijke kilometervergoeding bij gebruik van een eigen auto bij zakelijke verplaatsingen? Ja / Nee

Zo ja, kunt u het financiële karakter van deze vergoedingsregeling kort toelichten?

.....  
.....  
.....

## 3. Lease-auto / bedrijfsauto

Is er binnen uw bedrijf sprake van lease-auto's / bedrijfsauto's? Ja / Nee  
**(Let op: ook bestelauto's kunnen lease-/bedrijfsauto's zijn)**

Zo ja, kunt u de (financiële) regeling hiervan kort toelichten?

.....  
.....  
.....

Als er sprake is van lease-auto's of bedrijfsauto in uw bedrijf, hoe zou u de samenstelling van het lease- / bedrijfsautopark willen typeren (in procenten of in absolute aantallen)?

- Hoogsegment (nieuwprijs boven NLG 45.000 / EUR 20.000) .....% aantal: .....
- Middensegment (tussen NLG 25.000 en NLG 45.000) .....% aantal: .....
- Laagsegment (nieuwprijs onder NLG 25.000 / EUR 11.000) .....% aantal: .....

Kunt u aangeven wat het gemiddeld binnenlands kilometrage is dat per lease- / bedrijfsauto in uw bedrijf jaarlijks wordt afgelegd?

..... kilometer per jaar

#### 4. Kosten van woon-werk en zakelijk verkeer met de auto

Wat zijn de totale kosten per jaar voor (deze vestiging van) het bedrijf voor het woon-werk en zakelijk verkeer met de auto? We maken hierbij een onderscheid naar de kosten van het eigen-autogebruik en de kosten van lease-bedrijfsautopark?

Bij eigen-autogebruik:

- Kosten woon-werkverkeer met eigen auto ..... EURO per jaar
- Kosten zakelijke autoverplaatsingen ..... EURO per jaar
- Jaarlijkse kosten lease-/bedrijfsautopark: ..... EURO per jaar
- Totale kosten: ..... EURO per jaar

#### 5. Vervoerwijzekeuze woon-werkverkeer

Hoe komen de werknemers naar het werk (in procenten of in absolute aantallen)?:

-Eigen auto	...%	aantal werknemers	...
-Lease auto / bedrijfsauto	... %	aantal werknemers	...
-Openbaar vervoer	... %	aantal werknemers	...
-Andere vervoerwijzen	... %	aantal werknemers	...
TOTAAL	100 %	aantal werknemers	...

#### 6. Gemiddelde woon-werkafstand van werknemers met auto

Wat is de gemiddelde woon-werkafstand van de werknemers in uw bedrijf, die met de auto naar het bedrijf komen?

..... kilometer

Kunt u aangeven welk percentage van de werknemers meer dan 25 kilometer van de vestiging woont en met de auto naar het bedrijf komt? ..... %

## 7. Aantal zakelijke verplaatsingen met de auto

Kunt u aangeven hoeveel zakelijke verplaatsingen een werknemer met eigen of lease-/bedrijfsauto gemiddeld op jaarbasis maakt?

- Aantal verplaatsingen werknemers met eigen auto: ...
- Aantal verplaatsingen werknemers met lease- / bedrijfsauto: ...

Kunt u de gemiddelde verplaatsingsafstand (afstand van een enkele reis) van een zakelijke verplaatsing met de auto aangeven?

..... Kilometer per enkele reis

Kunt u aangeven wat een werknemer met een auto gemiddeld op jaarbasis aan zakelijke binnenlandse kilometers maakt en heeft u inzicht in het totaal aantal zakelijke binnenlandse autokilometers op jaarbasis voor uw bedrijf?

- ..... Zakelijke binnenlandse autokilometers per jaar per werknemer
- ..... Zakelijke binnenlandse autokilometers per jaar voor uw bedrijf

# GOEDERENVERVOER

In dit onderdeel stellen we een aantal vragen over de goederenmobiliteit van uw bedrijf. Het doel is om een inschatting te maken van het goederenvervoer van en naar (deze vestiging van) het bedrijf. Op basis van het aantal afgelegde binnenlandse voertuigkilometers per voertuigtype op jaarbasis maken we tijdens het interview een inschatting van de kostenveranderingen bij invoering van een kilometerheffing. We maken hierbij een onderscheid naar bestelauto's, lichte vrachtauto's en zware vrachtauto omdat voor ieder van deze voertuigen verschillende kilometerheffingstarieven zullen gaan gelden. Daarnaast maken we een onderscheid naar eigen en uitbesteed vervoer. Voor de duidelijkheid de kilometerheffing wordt alleen van toepassing voor het goederenvervoer over de weg. Als bij vraag 2.4 is aangegeven dat uw bedrijf geen kosten maakt voor goederenvervoer hoeft u de vragen in dit onderdeel niet te beantwoorden. **Als er alleen sprake is van uitbesteed vervoer kunt u volstaan met de beantwoording van vraag 4.1.**

## 1. Kosten goederenvervoer en wegtransport

Wat zijn de totale kosten per jaar voor (deze vestiging van) het bedrijf voor het goederentransport en wat is het aandeel wegtransport in deze kosten?

Totale kosten goederenvervoer	.....	EURO per jaar
Totale kosten wegtransport	.....	EURO per jaar

Kunt u binnen de kosten van het wegtransport een onderverdeling maken naar de kosten van eigen (inclusief personeelskosten) en uitbesteed vervoer?

Totale kosten eigen vervoer	.....	EURO per jaar
Totale kosten uitbesteed vervoer	.....	EURO per jaar

## 2. Opbouw voertuigenpark bij eigen vervoer

Indien er sprake is van eigen vervoer, kunt u aangeven hoe het voertuigenpark is samengesteld en hoeveel binnenlandse kilometers een voertuig op jaarbasis gemiddeld aflegt?

	Aantal	Binnenlands kilometrage per voertuig
Bestelauto's	.....	.....
Lichte vrachtauto's (<12 ton)	.....	.....
Zware vrachtauto's (>12 ton)	.....	.....



### 3. Verhouding onderliggend en hoofdwegennet

**(Alleen invullen als gebruik wordt gemaakt van zware vrachtauto's (>12 ton) in het eigen vervoer waarvoor een Eurovignet verschuldigd is! )**

Kunt u aangeven welk deel van een verplaatsing met een zware vrachtauto over het hoofdwegennet plaatsvindt? (Een gemiddelde vrachtautoverplaatsing gaat voor 70% over het hoofdwegennet en voor 30% over het onderliggend wegennet)

Aandeel hoofdwegennet ..... %

Aandeel onderliggend wegennet ..... %

*Hoofdwegennet = autosnelwegen en de belangrijkste doorgaande wegen in Nederland*

# KOSTENVERANDERING VOOR BEDRIJVEN

## Kostenverandering personenmobiliteit

De kostenveranderingen in de personenmobiliteit betreffen de woon-werk- en de zakelijke mobiliteit. Van belang is hierbij het onderscheid tussen werknemers met eigen auto of met lease auto.

### 1. Kostenverandering van werknemers met eigen auto

Bij *'te verwachten veranderde vergoeding'* bij punt 2 en 5 alvast vraag 7.1 en 7.2 beantwoorden.

Woon-werkverkeer:

- |  |       |
|--|-------|
| (1) Aantal werknemers met eigen auto (vraag 3.5)                     | ..... |
| (2) Te verwachten veranderde vergoeding per werknemer met eigen auto | ..... |
| (3) Veranderde kosten woon-werkverkeer (1 x 2)                       | ..... |

Zakelijk verkeer:

- |  |       |
|--|-------|
| (4) Aantal werknemers met eigen auto voor zakelijke verpl. (vr 3.5)  | ..... |
| (5) Te verwachten veranderde vergoeding per werknemer met eigen auto | ..... |
| (6) Veranderde kosten zakelijk verkeer (4 x 5)                       | ..... |
| (7) Veranderde kosten woon-werk en zakelijk verkeer (3 + 6)          | ..... |

### 2. Kostenverandering van werknemers met lease-auto / bedrijfsauto

- |   |       |
|---|-------|
| (1) Aantal werknemers met lease-auto/ bedrijfsauto (vraag 3.5)      | ..... |
| (2) Gemiddeld kilometrage met lease-auto / bedrijfsauto (vraag 3.3) | ..... |

Bij huidig jaarlijks binnenlands kilometrage (invullen op basis van gemiddelde lease/bedrijfsauto (hoog/midden/laagsegment uit vraag 3.3):

- |   |       |
|---|-------|
| (3) Huidige kosten BPM, MRB en ACCIJNZEN                    | ..... |
| (4) Kosten kilometerheffing                                 | ..... |
| (5) Saldo (4 – 3)   | ..... |
| (6) Totaal kostenverschil werknemers met lease-auto (1 x 5) | ..... |

### 3. Kostenverandering goederenvervoer: eigen vervoer

Inschatten van kostenverandering eigen vervoer naar voertuigtype.

Kostenverandering van eigen vervoer: bestelauto's

(1) Aantal bestelauto's (vraag 4.2) .....

(2) Gemiddeld jaarlijks kilometrage met bestelauto (vraag 4.2) .....

Bij huidig jaarlijks binnenlands kilometrage:

(3) Huidige kosten MRB en ACCIJNZEN .....

(4) Kosten kilometerheffing .....

(5) Saldo (4 – 3) .....

(6) Totaal kostenverschil bestelauto's (1 x 5) .....

### 4. Kostenverandering van eigen vervoer: lichte vrachtauto's

(1) Aantal lichte vrachtauto's (vraag 4.2) .....

(2) Gemiddeld jaarlijks kilometrage met lichte vrachtauto's (vr 4.2) .....

Bij huidig jaarlijks binnenlands kilometrage:

(3) Huidige kosten MRB en ACCIJNZEN .....

(4) Kosten kilometerheffing .....

(5) Saldo (4 – 3) .....

(6) Totaal kostenverschil lichte vrachtauto's (1 x 5) .....

### 5. Kostenverandering van eigen vervoer: zware vrachtauto's

(1) Aantal zware vrachtauto's (vraag 4.2) .....

(2) Gemiddeld jaarlijks kilometrage op hoofdwegenet  
met zware vrachtauto (vr. 4.2 en 4.3) .....

Bij huidig jaarlijks binnenlands kilometrage:

(3) Huidige kosten ACCIJNZEN en EUROVIGNET .....

(4) Kosten kilometerheffing .....

(5) Saldo (4 – 3) .....

(6) Totaal kostenverschil zware vrachtauto's (1 x 5) .....

## 6. Kostenverandering van uitbesteed vervoer

(1) Totale kosten uitbesteed vervoer (vraag 4.1)	.....
(2) Kostentoeename uitbesteed vervoer (gemiddeld)	1 %
(3) Totale kostenverandering uitbesteed vervoer	.....

## 7. Indicatie totale kostenverandering

(1) Kostenverandering werknemers met eigen auto (vraag 5.1)	.....
(2) Kostenverandering werknemers met lease-auto (vraag 5.2)	.....
(3) Totale kostenverandering woon-werk en zakelijk verkeer (1 + 2)	.....

Eigen vervoer:

(4) Kostenverandering bestelauto's (vraag 5.3)	.....
(5) Kostenverandering lichte vrachtauto's (vraag 5.4)	.....
(6) Kostenverandering zware vrachtauto's (vraag 5.5)	.....
(7) Kostenverandering uitbesteed vervoer (vraag 5.6)	.....
(8) Totale kostenverandering goederenvervoer (4 + 5 + 6 + 7)	.....
(9) Totale kostenverandering (3 + 8)	.....

# EFFECTEN VAN EEN KILOMETERHEFFING

## 1. Relatieve kostenverandering kilometerheffing

Kostenverandering kilometerheffing in verhouding tot vervoerskosten (vraag 5.7 / vraag 2.5).

+/- .....%

Kostenverandering kilometerheffing in verhouding tot operationele kosten (vraag 5.7 / vraag 2.5).

+/- .....%

## 2. Significantie veranderde vervoerskosten

Kunt u gegeven het verschil in kosten na invoering van een kilometerheffing, het belang van dit kostenverschil voor uw bedrijf aangeven?

-zeer laag .....

-laag .....

-niet hoog, niet laag .....

-hoog .....

-zeer hoog .....

Kunt u aangeven waarom u voor deze optie hebt gekozen?:

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

*-Klein / groot aandeel van deze kosten in totale vervoerskosten*

*-Klein / groot aandeel vervoerskosten in totale operationele kosten*

*-Weinig / veel mogelijkheden tot doorberekenen*

## 3. Gedragseffecten bij veranderde vervoerskosten

Kunt u gegeven de veranderde vervoerskosten aangeven hoe uw bedrijf hier op hoofdlijnen mee omgaat?

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

*-Veranderde kosten wel of niet doorberekenen naar klanten, opdrachtgevers etc.*

*-Veranderde kosten gaat ten gunste/laste van de bedrijfswinst (winstmarge)*

*-Veranderde kosten bedrijfsintern 'oplossen' door bijvoorbeeld mobiliteitspatroon te veranderen, het voertuigenpark, vergoedingen etc. aan te passen.*

#### 4. Doorberekenen van veranderde vervoerskosten

De mogelijkheid is aanwezig dat bedrijven, die als gevolg van de invoering van de kilometerheffing met een verandering van de vervoerskosten te maken krijgen, deze kostenveranderingen zullen doorberekenen aan klanten, opdrachtgevers etc. Kunt u aangeven of u verwacht dat uw bedrijf de veranderde vervoerskosten zal doorberekenen. Zo ja, kunt u aangeven welk percentage van de kostenverandering u verwacht te kunnen doorrekenen?

Ja, ..... % / Nee

Kunt u aangeven waarom u voor deze optie hebt gekozen?

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

- Klein / groot aandeel van deze kosten in totale productprijs
- Geringe / omvangrijke marktmacht (in de keten)
- Veel / weinig concurrentie
- Concurrentie rekent prijsverschillen ook wel/ niet door
- Vaste / losse contracten
- Geringe / omvangrijke winstmarge

#### 5. Doorberekenen van veranderde vervoerskosten door derden

Kunt u aangeven of u verwacht dat leveranciers, producenten e.d. veranderde kosten aan uw bedrijf zullen doorberekenen. Zo ja, kunt u aangeven welk percentage van de kostenveranderingen u verwacht dat wordt doorgerekend naar uw bedrijf?

Ja, ..... % / Nee

Kunt u aangeven waarom u voor deze optie hebt gekozen?

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

- Klein / groot aandeel van deze kosten in totale productprijs
- Geringe / omvangrijke marktmacht (in de keten)
- Veel / weinig concurrentie
- Concurrentie rekent prijsverschillen ook wel/ niet door
- Vaste / losse contracten
- Geringe / omvangrijke winstmarge

## 6. Reacties op kostenveranderingen door concurrenten / collega's

De invoering van de kilometerheffing betekent niet alleen dat er bij uw bedrijf kostenveranderingen optreden maar ook bij uw concurrenten / collega's.

Kunt u aangeven of het realistisch is om te stellen dat bij uw concurrenten / collega's ruwweg dezelfde kostenveranderingen zullen optreden?

Ja / Nee

Kunt u uw antwoord toelichten?

.....

.....

.....

.....

*Bijvoorbeeld:*

- Bedrijf wel / niet representatief voor sector
- Verschillen in winstmarges

Hoe verwacht u dat uw concurrenten / collega's (in hoofdlijn) op de kostenveranderingen zullen reageren?

.....

.....

.....

.....

*Bijvoorbeeld:*

- Veranderde kosten wel of niet doorberekenen naar klanten, opdrachtgevers etc.
- Veranderde kosten gaat ten gunste/laste van de bedrijfswinst (winstmarge)
- Veranderde kosten bedrijfsintern 'oplossen' door bijvoorbeeld mobiliteitspatroon te veranderen, het voertuigenpark, vergoedingen etc. aan te passen.

# EFFECTEN OP WOON-WERK EN ZAKELIJK VERKEER

## 1. Kostenverandering woon-werkverkeer van werknemers met eigen auto

(Alleen invullen als er sprake is van eigen-autogebruik)

Naar verwachting gaan werknemers die op gemiddeld meer dan 25 kilometer van hun werk wonen er op jaarbasis op achteruit. (verwijs ook naar antwoord op 3.6)

Bent u van plan om werknemers met eigen auto, die naar verwachting geconfronteerd worden met extra autokosten als gevolg van de invoering van de kilometerheffing, tegemoet te komen?

Ja / Nee

Zo ja, met hoeveel procent en met welk bedrag? ..... %  
..... EURO

Kunt u uw antwoord toelichten?

.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

*-Vasthouden aan fiscale regels*

*-Goede werknemers behouden*

*-Huidige woon-werkvergoeding ruim toereikend*

## 2. Zakelijk verkeer van werknemers met eigen auto

(Alleen invullen als er sprake is van eigen-autogebruik)

Bent u van plan om werknemers met eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal zakelijke kilometers naar verwachting geconfronteerd worden met extra autokosten als gevolg van de invoering van de kilometerheffing, tegemoet te komen? Bent u bereid deze extra kosten te vergoeden? (verwijs ook naar antwoord op 3.7)

Ja / Nee

Zo ja, met hoeveel procent of met welk bedrag? ..... %  
..... EURO

Kunt u uw antwoord toelichten?

.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

*-Vasthouden fiscale regels*

*-Goede werknemers behouden*

*-Zakelijke kilometervergoeding ruim toereikend*



### 3. Aanpassing lease-auto/bedrijfsautoregeling

#### (Alleen invullen als er sprake is van lease-/bedrijfsauto's)

De tarieven voor kilometerheffing gaan naar verwachting sterk variëren naar het type auto. Een grote, dure auto heeft een dubbel zo hoog tarief per kilometer in vergelijking met een kleine, goedkope auto. Afhankelijk van het type lease-auto / bedrijfsauto kunnen de kosten bij een gelijk kilometrage aanzienlijk verschillen. Tegelijkertijd kan de werkgever een grote invloed uitoefenen op de hoogte van deze kosten door bijvoorbeeld het type auto waaruit een werknemer kan kiezen te beïnvloeden.

Zou u gegeven de kostenverandering voor lease- / bedrijfsauto's streven naar een aanpassing van deze kosten? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Ja / Nee

Toelichting:

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

- Aanpassing lease-contracten
- Aanpassing arbeidsvoorwaarden
- Aanpassing van lease-autokeuze

### 4. Gedragseffecten bij verandering kosten woon-werkverkeer

#### (Alleen invullen als er sprake is van tegemoetkoming bij vraag 7.1)

Zou u gegeven de kostenverandering voor woon-werkverkeer in uw bedrijf streven naar een aanpassing van deze kosten? Zo ja, op welke wijze. Zo nee, waarom niet?

Ja / Nee

Toelichting:

.....  
.....  
.....

*Zo ja, op welke wijze? Bijvoorbeeld:*

- Aanpassing mobiliteitspatroon:
- Aanpassing voertuigenpark:

*Zo nee, waarom niet? Bijvoorbeeld:*

- Minimale verandering kosten
- Hoge winstmarge
- Kosten worden doorgerekend
- Te omslachtig

## 5. Gedragseffecten bij verandering kosten zakelijk verkeer

(Alleen invullen als er sprake is van tegemoetkoming bij vraag 7.2)

Zou u gegeven de kostenverandering voor zakelijk verkeer in uw bedrijf streven naar een aanpassing van deze kosten? Zo ja, op welke wijze. Zo nee, waarom niet?

Ja / Nee

Toelichting:

.....  
.....  
.....

*Zo ja, op welke wijze? Bijvoorbeeld:*

*-Aanpassing mobiliteitspatroon:*

*-Aanpassing voertuigenpark:*

*Zo nee, waarom niet? Bijvoorbeeld:*

*-Minimale verandering kosten*

*-Hoge winstmarge*

*-Kosten worden doorgerekend*

*-Te omslachtig*

# EFFECTEN OP GOEDERENVERVOER

## 1. Gedragseffecten bij verandering vervoerskosten goederenvervoer

Zou u gegeven de kostenverandering voor goederenvervoer in uw bedrijf streven naar een aanpassing van deze kosten? Zo ja, op welke wijze. Zo nee, waarom niet?

Ja / Nee

Zo ja, waarom wel?:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*Bijvoorbeeld:*

- Wel / Niet doorberekenen van extra kosten
- Meer / Minder ritten maken
- Efficiëntere routeplanning (minder kilometers)
- Beladingsgraad verhogen / verlagen
- Andere modaliteit
- Ander motorvoertuig: bestelauto, lichte of zware vrachtauto
- Op lange termijn: samenstelling van wagenpark
- Voertuigen in ander land registreren
- Bij zware vrachtauto's: uitwijken naar onderliggend wegennet
- Aanpassen vestigingslocatie / locatiekeuze

Zo nee, waarom niet?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*Bijvoorbeeld:*

- Minimale verandering kosten
- Kosten worden doorberekend
- Te omslachtig

## 2. Uitwijking naar onderliggend wegennet

**(Alleen invullen als gebruik wordt gemaakt van zware vrachtauto's (>12 ton) in het eigen vervoer waarvoor een Eurovignet verschuldigd is!)**

Het Eurovignet is alleen van toepassing bij gebruik van het hoofdwegennet (autosnelwegen en de belangrijkste doorgaande wegen in Nederland). Ook het kilometerheffingstarief dat in de plaats komt van het Eurovignet is alleen van toepassing op kilometers op het hoofdwegennet. Kunt u aangeven of u als gevolg van de invoering van de kilometerheffing meer gebruik zal gaan maken van het onderliggend wegennet?

Ja / Nee

Toelichting:

.....  
.....  
.....

*Bijvoorbeeld:*

*-Groot / klein belang van reistijdwinst:*

*-Groot / klein belang transportkosten*

# TENSLOTTE

## 1. Effecten van afbouw BPM

(Alleen invullen als er sprake is van lease- / bedrijfsauto's.)

In de huidige catalogusprijzen van personenauto's zit BPM verwerkt. Voor een lichte, goedkope auto wordt weinig BPM betaald, op zware, dure auto's rust een hoge BPM. Een onderdeel van de invoering van de kilometerheffing vormt het afschaffen van een kwart van de BPM. Als we veronderstellen dat automobielfabrikanten deze verlaging van de BPM in de catalogusprijs volledig doorrekenen betekent dit dat autoprijzen zullen dalen waarbij de prijzen van zware auto's relatief meer afnemen dan van lichte auto's. Onderstaand schema geeft een ruwe indicatie van de veranderde catalogusprijzen:

Huidige catalogusprijs:	Bij kilometerheffing:
20.000 Euro	18.900 Euro
15.000 Euro	14.250 Euro
10.000 Euro	9.590 Euro

Verwacht u op basis van bovenstaande cijfers dat de samenstelling van het autopark bij uw bedrijf zal veranderen? Zo ja, in welke richting? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven of de waardevermindering van het park nog effecten met zich meebrengt?

.....  
.....  
.....

## 2. Effecten van reistijdwinsten

Uit modelberekeningen komt naar voren dat als gevolg van de invoering van een kilometerheffing de doorstroming op het hoofdwegennet aanzienlijk verbetert. De verwachting is niet dat de files oplossen maar dat doorstroombnelheden in de spitsuren hoger worden. Het aantal voertuigverliesuren (congestie) neemt met ongeveer 25% af.

Als er sprake is van extra kosten door de invoering van kilometerheffing kunt u aangeven of de effecten van reistijdwinsten opwegen tegen de extra kosten van een kilometerheffing voor uw bedrijf?

Ja / Nee

Kunt u deze keuze toelichten?

.....  
.....  
.....

Zo nee, kunt u aangeven bij welke (vorm van) reistijdwinst dit wel het geval is?

.....  
.....  
.....

### 3. Mening over kilometerheffing

Tenslotte zijn wij geïnteresseerd in uw mening omtrent een de invoering van kilometerheffing. Kunt u aangeven wat uw algemene mening / algemene indruk van kilometerheffing is? Is er bijvoorbeeld sprake van een rechtvaardig systeem?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Op lange termijn bestaan plannen om de kilometerheffing ook naar plaats en tijd te differentiëren. Dit zou kunnen betekenen dat voor een zelfde verplaatsing in de ochtendspits een hoger tarief van toepassing is als 's nachts, tegelijkertijd zouden de tarieven op wegvakken met files bijvoorbeeld hoger kunnen zijn dan op filevrije wegvakken. Maar het is bijvoorbeeld ook goed mogelijk dat omwille van de verkeersveiligheid de tarieven in de nachtelijke weekend-uren hoger worden dan op andere tijdstippen. Kunt u aangeven wat uw mening over een verdere differentiatie naar plaats en tijd is?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### 4. Opmerkingen

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



## Bijlage E:

### Vragenlijst telefonische enquêtes



## Bijlage E: Vragenlijst telefonische enquêtes

**Vraag: 0** (intro)

Goede..., u spreekt met #name# van ECORYS / NEI TRANSPORT uit Rotterdam.

Op dit moment werken het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën aan de ontwikkeling van de kilometerheffing. Zij hebben ECORYS / NEI gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de effecten van de kilometerheffing voor bedrijven. De uitkomsten van het onderzoek dragen bij aan de discussie over de invoering van de kilometerheffing.

Graag wil ik benadrukken dat het onderzoek anoniem is en dat de Ministeries GEEN inzicht krijgen in de individuele antwoorden van de bedrijven. Als het goed is heeft u een brief ontvangen waarin het onderzoek is aangekondigd en waarin meer informatie over de plannen is gegeven. Komt het op dit moment gelegen als ik u enkele vragen stel?

### Blok 1 Algemeen

Vraag: 4 (v4)

Wat is de hoofdactiviteit van het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 5 (v5)

Hoeveel vestigingen heeft het bedrijf in Nederland ?

Antwoord : ....

Vraag: 6 (v6)

Wat is het aantal werkzame personen bij de vestiging van het bedrijf waar ik nu naar toe heb gebeld ?

Antwoord : .....

Vraag: 7 (v7)

Wat is het aantal werkzame personen in Nederland van het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 8 (v8)

Beantwoordt u de volgende vragen voor de vestiging of voor het bedrijf als geheel ?

- 1 Vestiging
- 2 Totale bedrijf

### Blok 2 Mobiliteit

Vraag: 9 (v9)

Ik ga u verschillende soorten kosten voor vervoer noemen. Kunt u aangeven of uw bedrijf kosten voor de genoemde categorieën maakt ?

Kosten voor woon-werkverkeer

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 10 (v10)

Kosten voor zakelijke verplaatsingen van personen, exclusief woon-werkverkeer.

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 11 (v11)

Kosten voor transport van goederen over de weg. Hierbij gaat het ook om kosten van wegvervoer dat u heeft uitbesteed.

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 12 (v12)

Kunt u aangeven wat de jaarlijkse totale vervoerskosten van het bedrijf zijn in Euro's ? De jaarlijkse vervoerskosten zijn de kosten voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer over de weg.  
Antwoord : .....

Vraag: 13 (v13)

Kunt u aangeven wat het aandeel van DEZE vervoerskosten is binnen de totale operationele kosten? De totale operationele kosten zijn de omzet minus de kosten voor inkopen en de winst.  
Antwoord : .....

Vraag: 14 (v14)

Hoeveel werknemers komen met de auto naar het bedrijf ? Hierbij gaat het zowel om de eigen auto als ook om een lease-auto of bedrijfsauto.  
Antwoord : .....

Vraag: 15 (v15)

Is er binnen uw bedrijf sprake van een woon-werkvergoeding voor werknemers die met de EIGEN auto naar het bedrijf komen ?  

- 1 Ja
- 2 Nee, er is geen woon-werkvergoeding

Vraag: 16.1 (v16a)

Geeft het bedrijf hierbij het maximaal forfaitaire bedrag ?  

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 16.2 (v16b)

Kunt u een omschrijving geven van de vergoeding die de werknemers krijgen voor het woon-werkverkeer met de eigen auto ?  
Antwoord : .....

Vraag: 17 (v17)

Is er binnen uw bedrijf sprake van een zakelijke kilometervergoeding bij het gebruik van de EIGEN AUTO bij zakelijke verplaatsingen ?

- 1 Ja
- 2 Nee, er is geen zakelijke kilometervergoeding

Vraag: 18.1 (v18a)

Geeft het bedrijf hierbij het belastingvrije kilometervergoeding van 0,28 Euro (€0,60) per kilometer ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 18.2 (v18b)

Kunt u een omschrijving geven van de zakelijke kilometervergoeding die de werknemers krijgen voor zakelijke verplaatsingen met de eigen auto?

Antwoord :

Vraag: 19 (v19)

Is er binnen het bedrijf sprake van lease-auto's en/of bedrijfsauto's voor personenvervoer ? Met bedrijfsauto's bedoelen we GEEN bestelauto's en auto's met een grijs kenteken.

- 1 Ja
- 2 Nee

De volgende vragen gaan over lease- en/of bedrijfsauto's voor personenvervoer. Het doel is om voor uw bedrijf een inschatting te maken van de kostenveranderingen ten aanzien van lease- en/of bedrijfsauto's bij invoering van de kilometerheffing. Dit doen we op basis van het aantal lease- en/of bedrijfsauto's, de gemiddelde nieuwprijs en het gemiddelde binnenlandse kilometrage per auto per jaar. Om de inschatting te maken, verzoeken wij u alle vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Vraag: 20 (v20)

Hoeveel lease-auto's en/of bedrijfsauto's voor personenvervoer zijn er in het bedrijf ? Bestelauto's en auto's met een grijs kenteken dient u niet mee te tellen.

Antwoord : .....

Vraag: 21 (v21)

Worden ..... van de gemaakte BINNENLANDSE kilometers door het bedrijf vergoed ?

- 1 Alle
- 2 Tussen de 50% en 100%
- 3 Minder dan 50%

Vraag: 22 (v22)

Wat is de GEMIDDELDE nieuwprijs van een lease- of bedrijfsauto in uw bedrijf ? Het gaat hier om de GEMIDDELDE prijs PER auto.

- 1 Hoog (nieuwprijs boven €45000 / Euro 20000)
- 2 Midden (tussen €25000/Euro 11000 en €45000/Euro 20000)
- 3 Laag (nieuwprijs onder €25000/Euro 11000)
- 4 Weet niet (standaardwaarde is dan midden)

Vraag: 23 (v23)

Wat is het GEMIDDELDE BINNENLANDSE KILOMETRAGE dat per lease- of bedrijfsauto in het bedrijf jaarlijks wordt afgelegd ?

Antwoord : .....

Vraag: 23.1 (v23a)

Heeft de respondent zelf aangegeven om hoeveel kilometer het per jaar gaat of gaan we uit van de standaardwaarde ?

- 1 Aantal kilometer is door respondent zelf genoemd
- 2 Uitgegaan van standaardwaarde

De volgende vragen gaan over goederenvervoer OVER DE WEG. Het doel is om voor uw bedrijf een inschatting te maken van de kostenveranderingen ten aanzien van goederenvervoer over de weg bij invoering van de kilometerheffing. Dit doen we op basis van het aantal afgelegde BINNENLANDSE kilometers per voertuigtype op jaarbasis. We maken onderscheid naar bestelauto's, lichte vrachtauto's en zware vrachtauto's omdat voor ieder van deze voertuigen verschillende kilometerheffingstarieven zullen gaan gelden. Daarnaast maken we onderscheid naar EIGEN en UITBESTEED goederenvervoer.

Om de inschatting te maken, verzoeken wij u alle vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Vraag: 24 (v24)

Welk percentage van het goederenvervoer OVER DE WEG wordt uitbesteed ? Met andere woorden: voor welk deel van het goederenvervoer over de weg is geen sprake van EIGEN vervoer ?

Antwoord : ...

Vraag: 25 (v25)

Kunt u aangeven wat op jaarbasis de kosten in Euro's zijn van het goederenvervoer over de weg dat wordt uitbesteed ?

Antwoord : .....

Vraag: 26 (v26)

We gaan het nu hebben over het vervoer dat door het bedrijf zelf wordt verzorgd. Met welke van de volgende voertuigen vindt het wegvervoer plaats ?

- 1 Bestelauto's
- 2 Lichte vrachtauto's (minder dan 12 ton)
- 3 Zware vrachtauto's (12 ton of meer)

Vraag: 27.1 (v27a)

Over hoeveel bestelauto's beschikt het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 28.1 (v28a)

Wat is het GEMIDDELDE BINNENLANDSE KILOMETRAGE dat per bestelauto jaarlijks wordt afgelegd ?

Antwoord : .....

Vraag: 28.4 (v28d)

Heeft de respondent zelf aangegeven om hoeveel kilometer het per jaar gaat of gaan we uit van de standaardwaarde?

- 1 Aantal kilometer is door respondent zelf genoemd
- 2 Uitgegaan van standaardwaarde

Vraag: 27.2 (v27b)

Over hoeveel LICHTE vrachtauto's beschikt het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 28.2 (v28b)

Wat is het GEMIDDELDE BINNENLANDSE KILOMETRAGE dat per LICHTE vrachtauto jaarlijks wordt afgelegd ?

Antwoord : .....

Vraag: 28.5 (v28e)

Heeft de respondent zelf aangegeven om hoeveel kilometer het per jaar gaat of gaan we uit van de standaardwaarde?

- 1 Aantal kilometer is door respondent zelf genoemd
- 2 Uitgegaan van standaardwaarde

Vraag: 27.3 (v27c)

Over hoeveel ZWARE vrachtauto's beschikt het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 28.3 (v28c)

Wat is het GEMIDDELDE BINNENLANDSE KILOMETRAGE dat per ZWARE vrachtauto jaarlijks wordt afgelegd?

Antwoord : .....

Vraag: 28.6 (v28f)

Heeft de respondent zelf aangegeven om hoeveel kilometer het per jaar gaat of gaan we uit van de standaardwaarde?

- 1 Aantal kilometer is door respondent zelf genoemd
- 2 Uitgegaan van standaardwaarde

### **Blok 3 Kostenverandering voor bedrijven**

Vraag: 29.1 (berek\_1)

Berekening van kostenverandering lease- en/of bedrijfspark

Antwoord : .....

Vraag: 29 (v29)

Ten aanzien van de kostenverandering voor het lease- en/of bedrijfswagenpark leidt de kilometerheffing voor uw bedrijf tot de volgende kostenverandering: .....Euro

Hierbij willen we benadrukken dat het om een inschatting gaat op basis van de door u verstrekte gegevens.

Vraag: 30.1 (berek\_2)

Berekening van kostenverandering bestelauto's

Antwoord : .....

Vraag: 30.2 (berek\_3)

Berekening van kostenverandering lichte vrachtauto's

Antwoord : .....

Vraag: 30.3 (berek\_4)

Berekening van kostenverandering zware vrachtauto's

Antwoord : .....

Vraag: 30.4 (berek\_5)

Berekening van kostenverandering uitbesteed vervoer

Antwoord : .....

Vraag: 30.5 (berek\_6)

Berekening van kostenverandering goederenvervoer

Antwoord : .....

Vraag: 30 (v30)

Ten aanzien van de kostenverandering voor het goederenvervoer leidt de kilometerheffing voor uw bedrijf tot de volgende kostenverandering: .....Euro

Hierbij willen we benadrukken dat het om een inschatting gaat op basis van de door u verstrekte gegevens.

Vraag: 31.1 (berek\_7)

Berekening van totale kostenverandering

Antwoord : .....

Vraag: 31 (v31)

Dit betekent voor uw bedrijf een totale kostenverandering door de kilometerheffing van: ..... Euro  
Wederom willen we benadrukken dat het om een inschatting gaat.

#### **Blok 4 Gedragseffecten bij kostenverandering**

Vraag: 32 (v32)

Vindt u dit een -zeer lage, lage, niet hoog en niet laag, hoge of zeer hoge- kostenverandering ?

- 1 zeer lage
- 2 lage
- 3 niet hoog / niet laag
- 4 hoge
- 5 zeer hoge

Vraag: 33 (v33)

Kunt u aangeven waarom u van mening bent dat het een #CAT(?32,1)# kostenverandering is? Mogelijke antwoorden:

- klein/groot aandeel van deze kosten in totale vervoerskosten
- klein/groot aandeel vervoerskosten in totale operationele kosten
- weinig/veel mogelijkheden tot doorberekenen van extra kosten

Vraag: 34.1 (v34a)

Kunt u aangeven hoe uw bedrijf in hoofdlijnen met deze kostenverandering zal om gaan ?

- 1 Doorberekenen naar klanten / opdrachtgevers
- 2 Ten laste van bedrijfswinst / winstmarge
- 3 Bedrijfsintern oplossen (mobiliteitspatroon/vergoedingen/wagenpark)
- 4 Anders, namelijk .....

Vraag: 34.2 (v34b)

Anders, namelijk ....

Vraag: 34.3 (v34c)

Kunt u aangeven wat de belangrijkste reactie van uw bedrijf op deze kostenverandering zal zijn ?

Antwoord : ...

Vraag: 35 (v35)

Waarom verwacht u de veranderde vervoerskosten te kunnen doorberekenen ?

Antwoord : ...

Vraag: 36.1 (v36a)

Als we veronderstellen dat bij uw concurrenten of collega's dezelfde kostenveranderingen optreden. Hoe verwacht u dat uw concurrenten of collega's in hoofdlijnen op deze kostenverandering zullen reageren ?

- 1 Doorberekenen naar klanten /opdrachtgevers
- 2 Ten laste van bedrijfswinst / winstmarge
- 3 Bedrijfsintern oplossen (mobiliteitspatroon/vergoedingen/wagenpark)
- 4 Anders, namelijk .....

Vraag: 36.2 (v36b)

Anders, namelijk ....

Vraag: 36.3 (v36c)

Kunt u aangeven wat de belangrijkste reactie van uw concurrenten of collega's op deze kostenverandering zal zijn ?

Antwoord : ...

Vraag: 37.1 (v37a)

De kosten van de kilometerheffing zijn sterk afhankelijk van het aantal gemaakte kilometers. Wie met een personenauto meer dan 18.000 kilometers rijdt, gaat er in vergelijking met de huidige situatie op achteruit. Wie minder rijdt, gaat erop vooruit.

Is het bedrijf bereid om werknemers met een eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal woon-werkkilometers (woon-werkafstand groter dan 25 kilometer) worden geconfronteerd met extra autokosten, een vergoeding te geven bovenop de huidige woon-werkvergoeding ?

- 1 Ja
- 2 Nee
- 3 Misschien wel/misschien niet (afhankelijk van omstandigheden)

Vraag: 37.2 (v37b)

Kunt u uw antwoord toelichten ?

Antwoord :

Vraag: 38.1 (v38a)

Is het bedrijf bereid om werknemers met een eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal zakelijke kilometers worden geconfronteerd met extra autokosten, een vergoeding te geven bovenop de huidige zakelijke kilometervergoeding ?

- 1 Ja
- 2 Nee
- 3 Misschien wel/misschien niet (afhankelijk van omstandigheden)

Vraag: 38.2 (v38b)

Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord :

Vraag: 39.1 (v39a)

De tarieven voor kilometerheffing gaan naar verwachting sterk variëren naar het type auto. Een grote, dure auto heeft een dubbel zo hoog tarief per kilometer in vergelijking met een kleine, goedkope auto. Afhankelijk van het type lease-auto / bedrijfsauto kunnen de kosten bij een gelijk kilometrage aanzienlijk verschillen. Een werkgever kan hier grote invloed op uitoefenen. Verwacht u dat de kilometerheffing tot een verandering van het lease/bedrijfsautopark leidt ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 39.2 (v39b)

Welke veranderingen van het lease- en/of bedrijfsautopark verwacht u als gevolg van de kilometerheffing?

- 1 Streven naar minder lease-auto's
- 2 Streven naar een hogere eigen bijdrage
- 3 Streven naar goedkopere lease-auto's
- 4 Anders, namelijk .....

Vraag: 39.3 (v39c)

Anders, namelijk ....

Vraag: 39.4 (v39d)



Kunt u aangeven waarom u NIET verwacht dat de kilometerheffing zal leiden tot een verandering van het lease- en/of bedrijfsautopark ?

- 1 Effect kilometerheffing te gering op kosten van bedrijf
- 2 Verworven arbeidsrecht dat niet is terug te draaien
- 3 Anders, namelijk ....

Vraag: 39.5 (v39e)

Anders, namelijk ....

Vraag: 40.1 (v40a)

Zou u gegeven de kostenstijging van het goederenvervoer streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 40.2 (v40b)

Op welke manier zou u streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Maken van minder ritten (effectievere routeplanning)
- 2 Kiezen voor andere modaliteiten (spoor, binnenvaart,etc)
- 3 Anders, namelijk .....

Vraag: 40.3 (v40c)

Anders, namelijk ....

Vraag: 40.4 (v40d)

Kunt u aangeven waarom het bedrijf NIET zal streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Kosten worden doorberekend
- 2 Kosten kunnen niet worden verlaagd/gebeurt al zo efficiënt mogelijk
- 3 Anders, namelijk ....

Vraag: 40.5 (v40e)

Anders, namelijk ....

Vraag: 41.1 (v41a)

Voor zware vrachtauto's geldt de kilometerheffing alleen bij gebruik van het hoofdwegennet in Nederland. Het hoofdwegennet zijn de autosnelwegen en de belangrijkste doorgaande wegen. Gaat u als gevolg van de invoering van de kilometerheffing meer gebruik maken van het onderliggend wegennet ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 41.2 (v41b)

Kunt u aangeven waarom u als gevolg van de invoering van de kilometerheffing NIET meer gebruik gaat maken van het onderliggend wegennet ?

- 1 Extra reistijd weegt niet op tegen extra kosten

- 2 Fysiek onmogelijk: geen alternatieven, toegangsbeperkingen
- 3 Anders, namelijk ....

Vraag: 41.3 (v41c)

Anders, namelijk ....

### **Blok 5 Tenslotte**

Vraag: 42.1 (v42a)

De invoering van de kilometerheffing heeft mede als doel om de files terug te dringen. De verwachting is dat het aantal voertuigverliesuren (congestie: verstopping, file, etc) neemt met ongeveer 25% af. Denk u dat de kilometerheffing inderdaad een grote bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de files in Nederland ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 42.2 (v42b)

Kunt u aangeven waarom u van mening bent dat de invoering van de kilometerheffing een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de files in Nederland?

Antwoord :

Vraag: 42.3 (v42c)

Kunt u aangeven waarom u van mening bent dat de invoering van de kilometerheffing GEEN bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de files in Nederland?

Antwoord :

Vraag: 43.1 (v43a)

Tenslotte zijn wij geïnteresseerd in uw mening omtrent een de invoering van kilometerheffing. Kenmerkend voor de kilometerheffing is dat het bezit van een motorvoertuig minder en het gebruik ervan juist zwaarder wordt belast. Hierbij geldt het principe 'de gebruiker betaalt'. Vindt u de kilometerheffing een rechtvaardig systeem?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 43.2 (v43b)

Kunt u aangeven waarom u van mening bent dat de kilometerheffing een rechtvaardig systeem is ?

Antwoord :

Vraag: 43.3 (v43c)

Kunt u aangeven waarom u van mening bent dat de kilometerheffing GEEN rechtvaardig systeem is ?

Antwoord :

Vraag: 44 (v44)

Op lange termijn bestaan plannen om de kilometerheffing ook naar plaats en tijd te differentiëren. Dit zou kunnen betekenen dat voor een zelfde verplaatsing in de ochtendspits een hoger tarief per kilometer geldt

als voor dezelfde verplaatsing 's nachts. Of dat op een weg met files een hoger tarief geldt dan op een weg zonder files. Wat is uw mening over deze plannen ?

Antwoord :

### **Blok 6 Achtergrond en opmerkingen**

Vraag: 1 (v1)

Als laatste heb ik nog een aantal algemene vragen. Wat is de officiële naam van het bedrijf ?

Antwoord : .....

Vraag: 2 (v2)

Wat is uw naam ?

Antwoord : .....

Vraag: 3 (v3)

En wat is uw functie ?

Antwoord : .....

Vraag: 45.1 (v45a)

Heeft u verder nog opmerkingen die voor het onderzoek van belang kunnen zijn?

- 1 Ja
- 2 Nee

Vraag: 45.2 (v45b)

Opmerkingen van de respondent

Antwoord :

Vraag: 46 (dank)

Dan waren dit al mijn vragen. Namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën wil ik u hartelijk bedanken voor uw deelname aan het onderzoek en nog een prettige dag toewensen.

Vraag: 47 (v47)

Kun je kort opschrijven wat je is opgevallen in het interview?

- opvallende opmerkingen
- dingen die respondent belangrijk vindt

Antwoord :

Vraag: 48 (sexe)

Sexe van de respondent

- 1 Man
- 2 Vrouw

Vraag: 49 (sector)

Sector van het bedrijf

- 1 Industrie
- 9 Onderwijs

- 2 Bouw
- 3 Groothandel
- 4 Detailhandel
- 5 Wegtransport
- 6 Zakelijke dienstverlening
- 7 Gezondheid
- 8 Overheid

Vraag: 50 (klasse1)

Klasse van het bedrijf uit het bestand

- A Klein
- B Middel
- C Groot

Vraag: 51 (klasse2)

Klasse van het bedrijf op basis van het interview

- 1 Klein
- 2 Midden
- 3 Groot

Vraag: 52 (uniek)

Unieke nummer uit het bestand

Antwoord : ...

Vraag: 999 (einde)

Dit is het einde van de vragenlijst. Geef een <enter> om de vragenlijst af te sluiten en naar de volgende case te gaan.



## Bijlage F:

### Aanbevelingsbrief DGP

## Bijlage F: Aanbevelingsbrief DGP

Aan  
Geadresseerde

Contactpersoon	Doorkiesnummer
G.L.M. van Egmond	(070) 3511014/1143
Datum	Bijlage(n)
6 februari 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ KMH/U02.00476	-
Onderwerp	
Deelname onderzoek kilometerheffing	

Geachte heer, mevrouw,

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën verrichten de onderzoeksbureaus ECORYS NEI en Mediad uit Rotterdam momenteel onderzoek naar de economische effecten van kilometerheffing voor werkgevers. Recentelijk bent u door een van beide bureaus benaderd met het verzoek om mee te werken aan dit onderzoek. In verband hiermee breng ik het volgende onder uw aandacht.

Zoals u mogelijk bekend is, werken beide ministeries aan de ontwikkeling van het instrument kilometerheffing. In het kort zien de huidige plannen er als volgt uit. Bij kilometerheffing wordt een bedrag per gereden kilometer geheven; daartegenover staat dat vaste voertuigbelastingen (gedeeltelijk) vervallen. Naast het gebruik zal de heffing afhankelijk zijn van het gewicht en de brandstofsoort van het voertuig. Bij de invoering van kilometerheffing blijven de opbrengsten voor de overheid in zijn totaliteit gelijk. De gemiddelde automobilist zal niet méér gaan betalen; veelrijders zullen evenwel met hogere kosten voor mobiliteit te maken krijgen. De kilometerheffing geeft daarmee invulling aan het principe dat de gebruiker betaalt. Behalve eerlijker belastingen, is doel van kilometerheffing om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

De genoemde ministeries hebben over de verdere uitwerking van de kilometerheffing onder meer overleg met maatschappelijke organisaties (VNO-NCW, MKB-Nederland, FNV, ANWB en Stichting Natuur en Milieu) en wegvervoerorganisaties (TLN, EVO, KNV en VERN). Met name voor de standpuntbepaling van werkgeversorganisaties is het van groot belang om inzicht te verkrijgen in de economische effecten van invoering van kilometerheffing voor bedrijven en

instellingen. Voor de beide betrokken ministeries is dit inzicht belangrijk bij de verdere uitwerking van kilometerheffing.

Gelet op het belang van de uitkomsten doe ik een beroep op u om het verzoek tot medewerking aan het onderzoek positief te beantwoorden.

Uiteraard worden de gegevens van uw bedrijf of instelling strikt vertrouwelijk behandeld. Deelnemers aan het onderzoek blijven uiteraard anoniem. Gegevens over individuele bedrijven en instellingen zullen in de rapportage van het onderzoek niet terug te vinden zijn.

Ik dank u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

M.M.D. van Eeghen





## Bijlage G:

### Overzicht non-respons in telefonische enquêtes

## Bijlage G: Overzicht non-respons in telefonische enquêtes

In onderstaande tabel is een overzicht van de non-respons in de telefonische enquêtes weergegeven. De resultaten zijn uitgesplitst naar de onderscheiden sectoren:

- |                |                              |                    |
|----------------|------------------------------|--------------------|
| 1. Industrie   | 4. Detailhandel              | 7. Gezondheidszorg |
| 2. Bouw        | 5. Wegtransport              | 8. Overheid        |
| 3. Groothandel | 6. Zakelijke dienstverlening | 9. Onderwijs       |

N.B.: De kwartaire sector is uitgesplitst naar gezondheidszorg, overheid en onderwijs.

Onderzoek kilometerheffing	Totaal	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Totale steekproef</b>	1772	310	229	176	220	258	377	82	50	70
Steekproef 1	1305	252	168	96	159	208	220	82	50	70
Steekproef 2	150	0	0	50	0	50	50	0	0	0
Steekproef 3	210	58	61	30	61	0	0	0	0	0
Steekproef 4	107	0	0	0	0	0	107	0	0	0
<b>Respons/non-respons</b>										
Niet bereikt (geen gehoor, in gesprek, uitstaande afspraken)	604	103	87	78	85	71	108	32	24	16
Geslaagd	209	39	25	15	20	32	40	13	13	12
Technische non-respons	373	58	35	29	46	66	100	10	7	22
Non-respons	562	110	82	54	69	89	105	27	6	20
Niet gebruikt	24	0	0	0	0	0	24	0	0	0
<b>Totale technische non-respons</b>										
Nummer niet in gebruik	149	22	19	11	20	24	47	2	0	4
Fout nummer (niet van persoon die we zoeken)	9	2	1	1	1	1	2	1	0	0
Bedrijf opgeheven	12	2	1	1	2	3	3	0	0	0
Fax/computer	45	4	1	6	4	10	16	2	0	2
Taalproblemen	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Dorverwijzing naar hoofdkantoor	9	1	3	0	3	1	0	0	0	1
Buiten onderzoeksperiode (langdurig afwezig)	135	24	9	9	15	24	30	4	5	15
Dubbel in steekproef	12	2	1	0	1	3	2	1	2	0
<b>Totale non-respons</b>										
Te druk/geen tijd	174	27	22	14	19	38	37	10	3	4
Geen zin	25	3	4	6	1	4	4	3	0	0
Principieel	31	2	3	7	4	8	7	0	0	0
Weigering telefonisch	9	1	2	1	0	2	3	0	0	0
Wordt al zo vaak gebeld	6	3	0	0	1	1	0	1	0	0
Ziet nut onderzoek niet in	155	36	25	11	29	15	25	7	2	5
Onderwerp interesseert respondent niet	98	29	12	13	9	8	16	4	0	7
Geen toestemming	11	2	2	0	1	0	3	1	0	2
Geen reden/wil reden niet geven	11	2	5	0	1	1	2	0	0	0
Weigering tussentijds (afgebroken interview)	42	5	7	2	4	12	8	1	1	2

## Bijlage H:

### Spreiding van interviews en telefonische enquêtes

## Bijlage H: Spreiding van interviews en telefonische enquêtes

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de spreiding van de interviews en telefonische enquêtes over de bedrijfssectoren en grootteklassen

Tabel H1: Spreiding van interviews over bedrijfssectoren en grootteklassen

<b>Bedrijfssector</b>	<b>Klein</b>	<b>Midden</b>	<b>Groot</b>	<b>Totaal</b>
Industrie	2	4	4	10
Bouwnijverheid	2	1	2	5
Groothandel	2	1	1	4
Detailhandel	2	1	1	4
Wegtransport	4	3	2	9
Zakelijke dienstverlening	3	3	4	10
Kwartaire sector	2	1	5	8
Totaal	17	14	19	50

Tabel H2: Spreiding van telefonische enquêtes over bedrijfssectoren en grootteklassen

<b>Bedrijfssector</b>	<b>Klein</b>	<b>Midden</b>	<b>Groot</b>	<b>Totaal</b>
Industrie	15	8	16	39
Bouwnijverheid	15	5	5	25
Groothandel	9	3	3	15
Detailhandel	10	3	7	20
Wegtransport	17	9	6	32
Zakelijke dienstverlening	18	5	17	40
Kwartaire sector	7	16	15	38
Totaal	91	49	69	209

Tabel H.3: Spreiding van interviews en van telefonische enquêtes over bedrijfssectoren en grootteklassen

<b>Bedrijfssector</b>	<b>Klein</b>	<b>Midden</b>	<b>Groot</b>	<b>Totaal</b>
Industrie	17	12	20	49
Bouwnijverheid	17	6	7	30
Groothandel	11	4	4	19
Detailhandel	12	4	8	24
Wegtransport	21	12	8	41
Zakelijke dienstverlening	21	8	21	50
Kwartaire sector	9	17	20	46
Totaal	108	63	88	259

## Bijlage I:

### Scores uit interviews en enquêtes

## Bijlage I: Scores uit interviews en enquêtes

Deze bijlage bevat een gedetailleerd overzicht van de resultaten van de interviews en de telefonische enquêtes voor zowel de onderscheiden sectoren en grootteklassen op de meest ‘belangrijke’ vragen. Bij de tabellen is steeds de corresponderende vraag uit de telefonische enquête weergegeven.

Vraag: 32 (v32)

Vindt u dit een -zeer lage, lage, niet hoog en niet laag, hoge of zeer hoge- kosten-verandering?

Bedrijfssector	Ze er lage	Lage	Niet hoog, niet laag	Hoog	Ze er Hoog	Weet niet	Totaal
Industrie	1	7	13	16	7	1	45
-Klein	1	1	7	3	1		13
-Midden		2	1	7	2		12
-Groot		4	5	6	4	1	20
Bouwnijverheid	1	3	9	7	2		22
-Klein		2	5	3			10
-Midden	1		3	1	1		6
-Groot		1	1	3	1		6
Groothandel	3	1	4	5	2		15
-Klein	1		2	2	2		7
-Midden	1	1	1	1			4
-Groot	1		1	2			4
Detailhandel	2	4	4	8	2		20
-Klein	2	1	1	4			8
-Midden		2	1	1			4
-Groot		1	2	3	2		8
Wegtransport		2	11	13	10		36
-Klein		2	6	5	4		17
-Midden			4	5	2		11
-Groot			1	3	4		8
Zakelijke dienstverlening	3	4	15	12	6		40
-Klein	1	3	2	4	2		12
-Midden		1	5	1	1		8
-Groot	2		8	7	3		20
Kwartaire sector	4	6	8	4	1		23
-Klein			1	1			2
-Midden	1	3	2	2			8
-Groot	3	3	5	1	1		13
Totaal	14	27	64	65	30	1	201

Vraag: 34.1 (v34a)

Kunt u aangeven hoe uw bedrijf in hoofdlijnen met deze kostenverandering zal om gaan?

- 1 Doorberekenen naar klanten / opdrachtgevers
- 2 Ten laste van bedrijfswinst / winstmarge
- 3 Bedrijfsintern oplossen (mobiliteitspatroon/vergoedingen/wagenpark)
- 4 Anders, namelijk .....

Bedrijfssector	Doorbelasten	Resultaat	Intern	Weet niet	Totaal
Industrie	27	10	3	5	45
-Klein	9	1		3	13
-Midden	8	2	1	1	12
-Groot	10	7	2	1	20
Bouwnijverheid	9	7	4		20
-Klein	4	4			8
-Midden	2	2			4
-Groot	3	1	4		8
Groothandel	11	3		1	15
-Klein	6	1			7
-Midden	2	1		1	4
-Groot	3	1			4
Detailhandel	9	7	4		20
-Klein	4	4			8
-Midden	2	2			4
-Groot	3	1	4		8
Wegtransport	26	8	1	1	36
-Klein	10	6		1	17
-Midden	8	2	1		11
-Groot	8				8
Zakelijke dienstverlening	21	10	5	4	40
-Klein	5	5	1	1	12
-Midden	4	1	2	1	8
-Groot	12	4	2	2	20
Kwartaire sector	3	6	6	8	23
-Klein	1		1		2
-Midden	1	3	2	2	8
-Groot	1	3	3	6	13
Totaal	109	53	20	19	201



Vraag: 36.1 (v36a)

Als we veronderstellen dat bij uw concurrenten of collega's dezelfde kostenveranderingen optreden. Hoe verwacht u dat uw concurrenten of collega's in hoofdlijnen op deze kostenverandering zullen reageren ?

- 1 Doorberekenen naar klanten /opdrachtgevers
- 2 Ten laste van bedrijfswinst / winstmarge
- 3 Bedrijfsintern oplossen (mobiliteitspatroon/vergoedingen/wagenpark)
- 4 Anders, namelijk .....

Bedrijfssector	Doorbelasten	Resultaat	Intern	Weet niet	Totaal
Industrie	27	8	3	7	45
-Klein	10			3	15
-Midden	8	2	1	1	12
-Groot	9	6	2	3	20
Bouwnijverheid	11	9		2	22
-Klein	6	4			10
-Midden	2	4			6
-Groot	3	1		2	6
Groothandel	11	3		1	15
-Klein	6	1			7
-Midden	2	1		1	4
-Groot	3	1			4
Detailhandel	12	4	2	2	20
-Klein	5	1		2	8
-Midden	2	2			4
-Groot	5	1	2		8
Wegtransport	27	8		1	36
-Klein	11	5		1	17
-Midden	8	3			11
-Groot	8				8
Zakelijke dienstverlening	19	11	3	7	40
-Klein	6	5		1	12
-Midden	3	1	2	2	8
-Groot	10	5	1	4	20
Kwartaire sector	2	2	4	15	23
-Klein	1			1	2
-Midden	1	1	2	4	8
-Groot		1	2	10	13
Totaal	109	45	12	36	201

Vraag: 37.1 (v37a)

De kosten van de kilometerheffing zijn sterk afhankelijk van het aantal gemaakte kilometers. Wie met een personenauto meer dan 18.000 kilometers rijdt, gaat er in vergelijking met de huidige situatie op achteruit. Wie minder rijdt, gaat erop vooruit.

Is het bedrijf bereid om werknemers met een eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal woon-werkkilometers (woon-werkafstand groter dan 25 kilometer) worden geconfronteerd met extra autokosten, een vergoeding te geven bovenop de huidige woon-werkvergoeding ?

- 1 Ja
- 2 Nee
- 3 Misschien wel/misschien niet (afhankelijk van omstandigheden)

Bedrijfssector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	8	18	7	33
-Klein	1	3	2	6
-Midden	2	7	1	10
-Groot	5	8	4	17
Bouwnijverheid	5	5	5	15
-Klein		1	2	3
-Midden	3	2		5
-Groot	2	2	3	7
Groothandel	1	6	2	9
-Klein		1		1
-Midden		3	1	4
-Groot	1	2	1	4
Detailhandel	2	9	2	13
-Klein		3		3
-Midden		2	1	3
-Groot	2	4	1	7
Wegtransport	1	10	4	15
-Klein	1	1	2	4
-Midden		5	1	6
-Groot		4	1	5
Zakelijke dienstverlening	3	20	10	33
-Klein	2	2	3	7
-Midden		6	1	7
-Groot	1	12	6	19
Kwartaire sector	2	21	11	34
-Klein		4	1	5
-Midden		8	4	12
-Groot	2	9	6	17
Totaal	22	89	41	152

Vraag: 38.1 (v38a)

Is het bedrijf bereid om werknemers met een eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal zakelijke kilometers worden geconfronteerd met extra autokosten, een vergoeding te geven bovenop de huidige zakelijke kilometervergoeding ?

- 1 Ja
- 2 Nee
- 3 Misschien wel/misschien niet (afhankelijk van omstandigheden)

Bedrijfssector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	11	19	8	38
-Klein	2	5	1	8
-Midden	4	5	3	12
-Groot	5	9	4	18
Bouwnijverheid	8	7	2	17
-Klein	2	2	1	5
-Midden	3	2		5
-Groot	3	3	1	7
Groothandel	3	7	1	11
-Klein	2	2		4
-Midden		3	1	4
-Groot	1	2		3
Detailhandel	2	7	2	11
-Klein		2		2
-Midden		2		2
-Groot	2	3	2	7
Wegtransport	6	5	5	16
-Klein	3	2		5
-Midden	1	1	2	4
-Groot	2	2	3	7
Zakelijke dienstverlening	16	16	8	40
-Klein	6	5	3	14
-Midden	2	4	2	8
-Groot	8	7	3	18
Kwartaire sector	11	21	11	43
-Klein	3	4	1	8
-Midden	2	10	5	17
-Groot	6	7	5	18
Totaal	57	82	37	176

Vraag: 39.1 (v39a)

De tarieven voor kilometerheffing gaan naar verwachting sterk variëren naar het type auto. Een grote, dure auto heeft een dubbel zo hoog tarief per kilometer in vergelijking met een kleine, goedkope auto. Afhankelijk van het type lease-auto / bedrijfsauto kunnen de kosten bij een gelijk kilometrage aanzienlijk verschillen. Een werkgever kan hier grote invloed op uitoefenen. Verwacht u dat de kilometerheffing tot een verandering van het lease/bedrijfsautopark leidt ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Bedrijfssector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	10	23	33
-Klein	1	5	6
-Midden	4	5	9
-Groot	5	13	18
Bouwnijverheid	8	11	19
-Klein	2	4	6
-Midden	2	4	6
-Groot	4	3	7
Groothandel	5	8	13
-Klein	3	2	5
-Midden		4	4
-Groot	2	2	4
Detailhandel	7	11	18
-Klein	2	4	6
-Midden	1	3	4
-Groot	4	4	8
Wegtransport	3	13	16
-Klein	2	2	4
-Midden	1	4	5
-Groot		7	7
Zakelijke dienstverlening	16	21	37
-Klein	4	6	10
-Midden	2	6	8
-Groot	10	9	19
Kwartaire sector	8	15	23
-Klein	1	1	2
-Midden	2	6	8
-Groot	5	8	13
Totaal	57	102	159

Vraag: 39.2 (v39b)

Welke veranderingen van het lease- en/of bedrijfsautopark verwacht u als gevolg van de kilometerheffing?

- 1 Streven naar minder lease-auto's
- 2 Streven naar een hogere eigen bijdrage
- 3 Streven naar goedkopere lease-auto's
- 4 Anders, namelijk .....

Bedrijfssector	Minder auto's	Hogere eigen bijdrage	Goedkopere Auto's	Anders	Totaal
Industrie	4		3	3	10
-Klein				1	1
-Midden	1		2	1	4
-Groot	3		1	1	5
Bouwnijverheid	2		6		8
-Klein			2		2
-Midden	1		1		2
-Groot	1		3		4
Groothandel	2		3		5
-Klein	1		2		3
-Midden					
-Groot	1		1		2
Detailhandel	2	1	4		7
-Klein		1	1		2
-Midden			1		1
-Groot	2		2		4
Wegtransport	1		3		4
-Klein	1		1		2
-Midden			1		1
-Groot			1		1
Zakelijke dienstverlening	4	5	8	1	18
-Klein	2	1	1		4
-Midden	1	2	1		4
-Groot	1	2	6	1	10
Kwartaire sector	3	1	3	1	8
-Klein	1		1		2
-Midden	1		1		2
-Groot	1	1	1	1	4
Totaal	18	7	31	4	60

Vraag: 39.4 (v39d)

Kunt u aangeven waarom u NIET verwacht dat de kilometerheffing zal leiden tot een verandering van het lease- en/of bedrijfsautopark ?

- 1 Effect kilometerheffing te gering op kosten van bedrijf
- 2 Verworven arbeidsrecht dat niet is terug te draaien
- 3 Anders, namelijk ....

Bedrijfssector	Gering effect	Arbeidsrecht	Anders	Totaal
Industrie	7	6	10	23
-Klein	4		1	5
-Midden	2	2	1	5
-Groot	1	4	8	13
Bouwnijverheid	2	3	6	11
-Klein		2	2	4
-Midden	1	1	2	4
-Groot	1		2	3
Groothandel	3	1	4	8
-Klein			2	2
-Midden	1	1	2	4
-Groot	2			2
Detailhandel	4	2	5	11
-Klein	1	1	2	4
-Midden	1		2	3
-Groot	2	1	1	4
Wegtransport	6	3	4	13
-Klein			2	2
-Midden	3		1	4
-Groot	3	3	1	7
Zakelijke dienstverlening	7	6	8	21
-Klein	3	2	1	6
-Midden	3	2	1	6
-Groot	1	2	6	9
Kwartaire sector	7	5	3	15
-Klein			1	1
-Midden	3	3		6
-Groot	4	2	2	8
Totaal	36	26	40	102

Vraag: 40.1 (v40a)

Zou u gegeven de kostenstijging van het goederenvervoer streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Bedrijfssector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	26	14	40
-Klein	6	5	11
-Midden	4	6	10
-Groot	16	3	19
Bouwnijverheid	14	10	24
-Klein	8	5	13
-Midden	3	2	5
-Groot	3	3	6
Groothandel	9	4	13
-Klein	5	2	7
-Midden	3		3
-Groot	1	2	3
Detailhandel	14	5	19
-Klein	5	4	9
-Midden	2	1	3
-Groot	7		7
Wegtransport	22	19	41
-Klein	12	9	21
-Midden	8	4	12
-Groot	2	6	8
Zakelijke dienstverlening	6	7	13
-Klein	2	1	3
-Midden		1	1
-Groot	4	5	9
Kwartaire sector	4	5	9
-Klein			
-Midden		2	2
-Groot	4	3	7
Totaal	95	64	159

Vraag: 40.2 (v40b)

Op welke manier zou u streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Maken van minder ritten (effectievere routeplanning)
- 2 Kiezen voor andere modaliteiten (spoor, binnenvaart, etc)
- 3 Anders, namelijk .....

Bedrijfssector	Minder ritten	Andere modaliteit	Anders	Totaal
Industrie	10	6	10	26
-Klein	3		3	6
-Midden	1	2	1	4
-Groot	6	4	6	16
Bouwnijverheid	6		8	14
-Klein	4		4	8
-Midden			3	3
-Groot	2		1	3
Groothandel	3	1	5	9
-Klein	1	1	3	5
-Midden	1		2	3
-Groot	1			1
Detailhandel	9	1	4	14
-Klein	4		1	5
-Midden	2			2
-Groot	3	1	3	7
Wegtransport	6	3	13	22
-Klein	4	1	7	12
-Midden	2	2	4	8
-Groot			2	2
Zakelijke dienstverlening	4		2	6
-Klein	2			2
-Midden				
-Groot	2		2	4
Kwartaire sector	2	1	1	4
-Klein				
-Midden				
-Groot	2	1	1	4
Totaal	40	12	43	95



Vraag: 40.4 (v40d)

Kunt u aangeven waarom het bedrijf NIET zal streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer over de weg ?

- 1 Kosten worden doorberekend
- 2 Kosten kunnen niet worden verlaagd/gebeurt al zo efficiënt mogelijk
- 3 Anders, namelijk ....

Bedrijfssector	Kosten worden doorberekend	Vervoer al zo efficiënt mogelijk	Anders	Totaal
Industrie	3	10	1	14
-Klein	3	2		5
-Midden		6		6
-Groot		2	1	3
Bouwnijverheid	4	6		10
-Klein	3	2		5
-Midden	1	1		2
-Groot		3		3
Groothandel	1	3		4
-Klein		2		2
-Midden				
-Groot	1	1		2
Detailhandel		4	1	5
-Klein		3	1	4
-Midden		1		1
-Groot				
Wegtransport	2	16	1	19
-Klein	1	8		9
-Midden		4		4
-Groot	1	4	1	6
Zakelijke dienstverlening	4	3		7
-Klein		1		1
-Midden		1		1
-Groot	4	1		5
Kwartaire sector	1	4		5
-Klein				
-Midden		2		2
-Groot	1	2		3
Totaal	15	46	3	64

Vraag: 42.1 (v42a)

De invoering van de kilometerheffing heeft mede als doel om de files terug te dringen. De verwachting is dat het aantal voertuigverliesuren (congestie: verstopping, file, etc) neemt met ongeveer 25% af. Denk u dat de kilometerheffing inderdaad een grote bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de files in Nederland ?

- 1 Ja
- 2 Nee

Bedrijfssector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	2	46	1	49
-Klein	1	16		17
-Midden	1	11		12
-Groot		19	1	20
Bouwnijverheid	3	27		30
-Klein	3	14		17
-Midden		6		6
-Groot		7		7
Groothandel	1	18		19
-Klein	1	10		11
-Midden		4		4
-Groot		4		4
Detailhandel	3	21		24
-Klein	2	10		12
-Midden	1	3		4
-Groot		8		8
Wegtransport	3	38		41
-Klein		21		21
-Midden	3	9		12
-Groot		8		8
Zakelijke dienstverlening	8	42		50
-Klein	3	18		21
-Midden	2	6		8
-Groot	3	18		21
Kwartaire sector	10	30	6	46
-Klein	1	7	1	9
-Midden	6	10	1	17
-Groot	3	13	4	20
Totaal	30	222	7	259

Vraag: 43.1 (v43a)

Tenslotte zijn wij geïnteresseerd in uw mening omtrent een de invoering van kilometerheffing. Kenmerkend voor de kilometerheffing is dat het bezit van een motorvoertuig minder en het gebruik ervan juist zwaarder wordt belast. Hierbij geldt het principe 'de gebruiker betaalt'. Vindt u de kilometerheffing een rechtvaardig systeem?

- 1 Ja
- 2 Nee

Bedrijfssector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	33	15	1	49
-Klein	11	6		17
-Midden	9	3		12
-Groot	13	6	1	20
Bouwnijverheid	20	10		30
-Klein	11	6		17
-Midden	5	1		6
-Groot	4	3		7
Groothandel	12	7		19
-Klein	7	4		11
-Midden	2	2		4
-Groot	3	1		4
Detailhandel	17	7		24
-Klein	9	3		12
-Midden	2	2		4
-Groot	6	2		8
Wegtransport	29	12		41
-Klein	14	7		21
-Midden	8	4		12
-Groot	7	1		8
Zakelijke dienstverlening	37	13		50
-Klein	15	6		21
-Midden	8			8
-Groot	14	7		21
Kwartaire sector	37	6	3	46
-Klein	5	3	1	9
-Midden	14	2	1	17
-Groot	18	1	1	20
Totaal	185	70	4	259