

Hoe rechtvaardig is Anders betalen voor Mobiliteit?

Gerard Tertoolen
XTNT
g.tertoolen@xtnt.nl

Manfred Moret
XTNT
m.moret@xtnt.nl

12 december 2008, Utrecht

Samenvatting

Hoe rechtvaardig is Anders betalen voor Mobiliteit?

In dit artikel wordt ingegaan op hoe rechtvaardig automobilisten de voorgenomen invoering van de Kilometerheffing in 2012 vinden. Globaal blijkt dat sommige aspecten van Anders betalen voor Mobiliteit (AbM) door veel mensen als rechtvaardig worden gezien, zoals het meer betalen bij meer autogebruik en/of milieuvervuiling. Andere aspecten, zoals het meer betalen in de spits en Randstad, worden niet eenduidig als rechtvaardig beschouwd.

Overigens wordt er niet alleen gekeken naar hoe rechtvaardig men het principe van AbM vindt, maar wordt er tevens gekeken naar hoe rechtvaardig men het proces van besluitvorming vindt verlopen. Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat het merendeel van de ondervraagde automobilisten een negatief beeld hiervan heeft. Ze voelen zich weinig betrokken in de besluitvorming en kunnen zich niet geheel vinden in hoe het proces verloopt.

In de acceptatie en tevredenheid rond het principe van AbM is er niet alleen gekeken naar rechtvaardigheid. Er is ook gekeken naar de voorspellende waarde van zowel de eigen individuele belangen als de belangen voor het collectief in termen van milieu en algemene bereikbaarheid. De resultaten van dit onderzoek suggereren dat het verwachte effect voor het collectief veruit de belangrijkste voorspeller is voor zowel acceptatie als tevredenheid rond het besluit, meer nog dan principes van rechtvaardigheid. Individuele belangen lijken minder van belang te zijn in de voorspelling van zowel acceptatie als tevredenheid rond het besluit.

Mede op basis van deze gegevens worden er aanbevelingen gedaan voor het beleid rond Anders betalen voor Mobiliteit. Wat van belang lijkt, is het benadrukken van collectieve doelen in de formulering van het besluit, in termen van bereikbaarheid en milieu. Daarnaast lijkt de overheid gebaat bij het vormgeven van rechtvaardige procedures, met speciale aandacht voor transparante en interactieve besluitvorming. Uit dit onderzoek blijken deze zaken van groot belang voor draagvlak voor AbM onder automobilisten.

1. Een onderzoek naar de rechtvaardigheid van Anders betalen voor Mobiliteit

1.1 Inleiding

Op 31 november 2007 is door Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, een besluit genomen over het betalen per kilometer op de weg. Na zeker 30 jaar debat heeft de regering besloten om voor automobilisten de Kilometerheffing (onder de naam Anders betalen voor Mobiliteit) in te voeren in 2012. Vaste lasten, zoals de Motorrijtuigen Belasting en Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) zullen hierdoor plaatsmaken voor variabele kosten per gereden kilometer. De komst van dit besluit was geen verrassing. In 1977 werd het principe van prijsbeleid geïntroduceerd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Door onder meer gebrek aan urgentie volgden geen concrete plannen. Eind jaren '80 laaide de discussie opnieuw op door voorstellen over de invoering van het Rekeningrijden, maar er bleek onvoldoende politieke en maatschappelijke steun te zijn. Tussen 1991 en 2001 leek er aanvankelijk wel politieke steun te bestaan om plannen rond respectievelijk tolpleinen, spitsvignetten en tolpoorten uit te werken, maar iedere poging stuitte op een gebrek aan draagvlak. Vervolgens ging het kabinet Paars II aan de slag met een kilometerheffing als vervanging van vaste belastingen, maar dit project stokte in 2002 met de val van het kabinet.

Nu is er een besluit genomen omtrent Anders betalen voor Mobiliteit (kortweg AbM). Toch blijft draagvlak een gevoelig punt. Zowel vanuit de politiek als de vakbonden zijn bezwaren geuit. Kan de Nederlandse overheid wel omgaan met ICT-projecten van een dergelijke omvang? Is AbM eigenlijk wel een eerlijk systeem? Gaan werknemers in de Randstad er niet onevenredig op achteruit? Wordt bij toekomstige CAO-onderhandelingen bij werkgevers financiële compensatie geëist, waardoor de effecten van de maatregelen teniet worden gedaan? En dan is er nog de discussie over de afbouw van de BPM, de belasting op nieuwe auto's. Het Ministerie van Financiën en de PvdA wilden een deel van de BPM behouden, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het CDA willen dat niet.

In de discussie en commotie tussen organisaties en partijen wordt nogal eens vergeten dat het uiteindelijk de weggebruiker is die de gevolgen van de maatregel aan den lijve ondervindt. Hoe denkt hij over wat er allemaal op hem af komt? Natuurlijk vindt niemand het leuk als hij ergens meer voor moet gaan betalen. Maar dat is ook niet aan de orde, menen de deskundigen. Gemiddeld gaat niemand er financieel op achteruit. Maar waar is die gemiddelde automobilist voor wie het allemaal hetzelfde blijft? Veel mensen zullen in de toekomst minder gaan betalen voor hun gebruik van de auto en er zijn er ook veel die wel meer moeten gaan betalen, of hun reisgedrag ingrijpend moeten veranderen. En die laatste groep is wellicht juist de groep die het meest van de auto afhankelijk is.

Uit de discussie, die enige jaren geleden gevoerd is in het kader van het toenmalige Rekeningrijden, is gebleken dat veel automobilisten (ook vertegenwoordigd door de grootste brancheorganisatie op dit vlak: de ANWB) in principe positief staan tegenover variabilisatie van de autokosten, dat wil zeggen dat autogebruik (zwaarder) belast wordt in verhouding tot het bezit van een auto (zie link ANWB in literatuurlijst). Dit is ook een veel gehoord argument bij de presentatie van de maatregel AbM zoals deze nu in voorbereiding is. Er is echter maar weinig bekend of het ook eerlijk wordt gevonden dat mensen in de spits en in de Randstad meer moeten gaan betalen.

In dit artikel wordt nader ingaan op draagvlak en acceptatie bij weggebruikers met betrekking tot AbM. Volgens de Graaf (2007) heeft acceptatie en draagvlak van beleid niet alleen implicaties voor de democratische legitimiteit en het dichten van de kloof tussen burger en bestuur, maar heeft het tevens gevolgen voor de snelheid van het beleidsproces waarbij de bestuurlijke slagvaardigheid positief wordt beïnvloed. In dit onderzoek komt draagvlak aan de orde door te kijken naar ervaren rechtvaardigheid van het besluit zelf, de manier waarop het besluit tot stand komt en welke implicaties dit alles heeft voor tevredenheid met en acceptatie van het voorgenomen besluit. Naast rechtvaardigheid wordt er ook gekeken naar de mogelijke invloed van het individuele belang van automobilisten en het collectieve belang van de maatschappij op de acceptatie en tevredenheid rond het besluit.

1.2 Distributieve en procedurele rechtvaardigheid

Een veel voorkomende taxonomie van rechtvaardigheid binnen de psychologie is die van distributieve en procedurele rechtvaardigheid. Distributieve rechtvaardigheid heeft betrekking op de ervaren rechtvaardigheid van een besluit, dat wil zeggen de feitelijke verdeling van uitkomsten (Adams, 1965; Cohen & Greenberg, 1982). AbM is een systeem waarbij de veelgebruiker meer betaalt, terwijl degene die minder van de auto gebruikmaakt (of op andere tijden en plaatsen) juist minder gaat betalen. Dit is een systeem dat voldoet aan principes van *equity*, maar niet aan principes van *equality* of *need* (Leventhal 1976; Messick & Cook, 1983; Mikula, 1980). Bij *equity* gaat het er namelijk om dat individuen bijdragen naar gebruik en dit is precies wat we terugzien bij AbM. Volgens het principes van *equality* zouden alle automobilisten evenveel moeten betalen, ongeacht hoeveel ze rijden, waar ze dit doen of in welke type auto ze dat doen. Volgens het principe van *need* zou de bijdrage moeten afhangen van de draagkracht van de automobilisten afzonderlijk. Deze laatste twee zijn bij AbM vooralsnog duidelijk niet aan de orde.

Procedurele rechtvaardigheid heeft betrekking op hoe rechtvaardig de besluitvorming verloopt (Leventhal, 1980; Thibaut & Walker, 1975). Hierbij is de manier waarop een besluit tot stand komt belangrijk. Zo kunnen automobilisten zich afvragen of er bij de besluitvorming wel rekening is gehouden met hun wensen en belangen. Verloopt de gevolgte of de te volgen procedure wel eerlijk? Diverse onderzoeken (onder meer Folger & Konovsky, 1989; Lind, Kulik, Ambrose, & De Vera Park, 1993) lijken erop te wijzen dat de ervaren tevredenheid in besluitvorming sterker wordt beïnvloed door procedurele rechtvaardigheid dan door distributieve rechtvaardigheid. De manier waarop een besluit tot stand is gekomen (heeft men het gevoel dat men serieus wordt genomen en invloed kan uitoefenen?) lijkt belangrijker dan de vraag wie er uiteindelijk wat moet betalen en hoeveel.

1.3 Individuele versus collectieve implicaties van de maatregel en rechtvaardigheid

De overheidsmaatregelen hebben zowel individuele gevolgen (voor iedere automobilist afzonderlijk) als collectieve gevolgen (voor de gehele maatschappij). De argumenten die door de overheid worden aangedragen zijn veelal van collectief niveau: 'het is beter voor het milieu', of 'de files zullen er in totaliteit van afnemen'. Ook bij de verdediging van de vorm van de maatregel wordt gebruikgemaakt van collectieve argumenten: 'gemiddeld wordt niemand er slechter van'. Daarnaast ondervindt iedere automobilist natuurlijk individueel de gevolgen van de nieuwe manier van betalen voor autogebruik. Doordat de

belangen van het collectief en de gevolgen voor de maatschappij in de presentatie van de maatregel zo op de voorgrond staan, is het mogelijk dat collectieve belangen belangrijker worden gevonden dan de eigen individuele belangen met het oog op acceptatie en tevredenheid. Bovendien zijn de individuele gevolgen nog lastig in te schatten.

1.4 Methode en steekproef

In zeven dagen zijn ongeveer 1000 flyers uitgedeeld, waarbij automobilisten persoonlijk zijn benaderd bij een aantal benzinepompstations, een wegrerestaurant langs de snelweg en bij parkeerplaatsen nabij NS-stations en grote winkelcentra in Amstelveen, Hoofddorp, Leiden, Rotterdam en Utrecht. Deze personen waren allemaal automobilist met een eigen- of leaseauto. Zij zijn gevraagd een website te bezoeken waarop zij een vragenlijst konden invullen. In totaal hebben 200 respondenten vrijwillig aan het onderzoek meegewerkt door een vragenlijst online in te vullen. Van de 200 waren er 172 personen (119 mannen en 53 vrouwen), met een leeftijd variërend van 19 t/m 80 jaar ($M = 45.17$, $SD = 14.31$), die de vragenlijst volledig hebben ingevuld. Vanwege het cumulatieve karakter in de omgang met ontbrekende gegevens zijn respondenten die vroegtijdig zijn afgehaakt niet meegenomen in de analyses van het onderzoek. Gemiddeld bleek dat het invullen ongeveer 18 minuten kostte. Door de vragenlijst volledig in te vullen konden de deelnemers kans maken op een kleine prijs (er zijn drie cadeaubonnen verloot).

1.5 Onderzoeksvragen

De vragenlijst bevatte de volgende onderzoeksvragen:

- Vragen over de bekendheid van de maatregel en de ervaren rechtvaardigheid, uitgesplitst over de verschillende elementen van de maatregel zoals nu is voorgenomen. Wordt de maatregel en zijn deelaspecten rechtvaardig gevonden?
- Vragen over de procedure zoals deze nu gevolgd wordt door de overheid. Wordt de manier waarop de overheid de maatregel nu voorbereid rechtvaardig gevonden?
- Gelooft men in de effectiviteit van de maatregel?
- Wat is het eigen oordeel over de besluitvorming zoals deze nu plaatsvindt? Is men het bijvoorbeeld eens met het besluit om de maatregel in te voeren?
- Er is gevraagd naar enkele demografische kenmerken, waaronder leeftijd, geslacht, inkomen en opleiding.

2. Resultaten

2.1 Bekendheid van de maatregel en rechtvaardigheid

Uit het onderzoek blijkt dat de bekendheid van de voorgenomen maatregel groot is. Maar liefst 91% geeft aan van de maatregel gehoord te hebben, of zelfs goed op de hoogte te zijn van wat er komen gaat. Slechts 4% antwoordt de (voorgenomen) maatregel niet te kennen. Het principe dat wie meer rijdt ook meer moet betalen, wordt door 75% rechtvaardig gevonden, terwijl 14% dat niet rechtvaardig vindt. Het principe dat wie het milieu meer belast meer moet betalen, wordt zelfs door 79% als rechtvaardig beschouwd, terwijl 15% dit niet als zodanig opvat.

Gevraagd naar de rechtvaardigheid van het voornemen om mensen die in de spits rijden meer te laten betalen, dan mensen die buiten de spits rijden, ontstaat een ander beeld.

Dan is maar liefst 53% van mening dat dit niet rechtvaardig is, terwijl 33% dit een rechtvaardig principe vindt. Een ander mogelijk principe dat binnen de maatregel AbM gestalte kan krijgen, is het variabel betalen voor het rijden op wel of niet drukke wegen, met andere woorden wegen waar doorgaans wel of geen files staan. Mocht dit er toe leiden dat automobilisten zo nu en dan meer moeten betalen voor wegen waar op dat moment geen files staan, dan neemt het aantal mensen dat dit rechtvaardig vindt heel sterk af. Slechts 14% vindt dit principe rechtvaardig, terwijl 71% dit niet rechtvaardig acht. Dit is iets om even bij stil te staan, want mocht de maatregel echt gaan werken, zou dit wel eens veelvuldig het gevolg kunnen zijn.

Dat mensen in de Randstad per saldo meer zouden kunnen gaan betalen voor hun autogebruik dan mensen buiten de Randstad beoordeelt 63% van de respondenten als niet rechtvaardig, terwijl 28% dat wel rechtvaardig vindt.

Hoe meer kilometers men rijdt, hoe minder rechtvaardig men de maatregel overigens vindt ($r = -0.19$, $p < 0.05$). Hetzelfde geldt naarmate men vaker in de spits rijdt ($r = -0.26$, $p < 0.01$). Aangezien dit ook de mensen zijn die er waarschijnlijk het meeste van gaan merken, kunnen we dus zeggen dat de beoordeling van (de rechtvaardigheid van) de maatregel samenhangt met de individuele omstandigheden van de automobilisten.

Samenvattend betekent dit dat sommige aspecten van de maatregel door veel mensen als rechtvaardig worden gezien (bijvoorbeeld meer betalen bij meer vervuilen), terwijl andere aspecten door veel meer mensen als niet rechtvaardig worden gezien (meer betalen als je in de spit moet rijden). Tevens hangt de beoordeling van de maatregel samen met het eigen rijgedrag.

2.2. Meningen over de gevolgde procedure bij het uitwerken van de maatregel

Van de respondenten vindt 80% dat burgers in de besluitvorming rond AbM geen kans krijgen om hun mening te geven, tegen 10% die dit wel vindt. Ongeveer in dezelfde verhouding vindt men dat burgers *invloed* kunnen uitoefenen (81% versus 9%). De overtuiging dat de besluitvorming op een logische manier gebeurt, deelt 16% van de respondenten; 62% is het hier mee oneens. Dat de besluitvorming onpartijdig verloopt vindt 18%, terwijl 63% het niet onpartijdig vindt verlopen. De besluitvorming wordt door 30% van de respondenten als fatsoenlijk beschouwd, waar 45% het niet fatsoenlijk vindt. Zo'n 56% kan zich niet vinden in de wijze waarop de besluitvorming nu plaatsvindt, 18% kan dat wel. Gevraagd of de overheid luistert naar de burger en interesse toont in de burger bij deze besluitvorming, zegt 78% 'nee'. De burger niet serieus nemen doet de overheid volgens 73% van de respondenten. 80% voelt zich niet bij de besluitvorming betrokken. Wel denkt 53% dat de overheid uit goede bedoelingen handelt (tegen 30% die denkt dat er geen goede bedoelingen achter zitten). Maar liefst 66% van de respondenten zegt ronduit dat de overheid belastinggeld aan het verspillen is. Over het algemeen kan dus gesteld worden dat het merendeel van de respondenten negatief staat tegenover de wijze waarop de besluitvorming plaatsvindt.

2.3 Oordeel over effecten van de maatregel

Van de respondenten schat 52% in dat hun eigen autogebruik duurder zal worden na invoering; 33% denkt dat ze er financieel op vooruit zullen gaan. Maar liefst 60% denkt dat hun individuele situatie er niet op vooruit zal gaan door de maatregel, terwijl 22% dit wel ziet gebeuren. Opvallend is dat 53% ook vindt dat *andere* automobilisten er niet

beter op zullen worden (tegen 13% die dat wel denkt). Dat de maatregel de fileproblemen zal oplossen gelooft 12%, terwijl 81% daar niets van gelooft. Over de milieueffecten is men meer verdeeld. Positieve effecten op dit punt verwacht 40%, tegen 43% die dat niet verwacht. Het algemene beeld is dat veel mensen verwachten er door de maatregel op achteruit te gaan, zonder dat ze er in geloven dat de maatregel de beoogde effecten oplevert.

2.4. Belangrijkste voorspellers van acceptatie en tevredenheid

Er is met behulp van een regressieanalyse gekeken naar de voorspellende waarde van een aantal aspecten op de acceptatie en tevredenheid rond het besluit (gecorrigeerd voor inkomen). Er is gekeken naar de aspecten *individuele belangen*, *collectieve belangen*, *distributieve rechtvaardigheid* en *procedurele rechtvaardigheid*. Acceptatie van de maatregel blijkt vooral goed te voorspellen vanuit of men positieve collectieve effecten verwacht, zoals verbeteringen ten aanzien van het milieu en de algemene bereikbaarheid in Nederland ($\beta = 0.41$, $p < 0.001$). Minder goede voorspellers, met ongeveer een factor twee, zijn procedurele ($\beta = 0.23$, $p < 0.01$) en distributieve rechtvaardigheid ($\beta = 0.20$, $p < 0.01$). Individuele effecten ($\beta = 0.07$, $p = \text{n.s.}$) zijn daarentegen opmerkelijk genoeg geen goede voorspeller.

Wat betreft de tevredenheid over de maatregel blijkt het verwachte collectieve effect eveneens de belangrijkste voorspeller te zijn ($\beta = 0.36$, $p < 0.001$). In de voorspelling van tevredenheid blijkt procedurele rechtvaardigheid ($\beta = 0.27$, $p < 0.001$) met minimaal een factor twee belangrijker te zijn dan distributieve rechtvaardigheid ($\beta = 0.12$, $p = \text{n.s.}$). Of men de procedure als rechtvaardig ziet, lijkt dus belangrijker te zijn dan of de maatregel op zichzelf rechtvaardig wordt gevonden. Bij tevredenheid lijken de eigen individuele belangen wel mee tellen ($\beta = 0.17$, $p < 0.05$) in de voorspelling, maar duidelijk minder sterk als het verwachte collectieve effect.

2.5. Eigen aanpassingen gedrag

Net iets meer dan de helft van de respondenten ziet enige tot ruime mogelijkheden hun eigen autogebruik te verminderen op drukke momenten. Ongeveer 37% ziet daartoe geen mogelijkheden. De beoordeling van de prijsmaatregel wat betreft rechtvaardigheid blijkt samen te hangen met de mogelijkheden die men ziet om het autogebruik te beperken op drukke tijden. Naarmate men voor zichzelf meer mogelijkheden ziet, beoordeelt men de maatregel als rechtvaardiger ($r = 0.30$, $p < 0.001$). Er is ook een positieve samenhang tussen de mogelijkheden die men ziet om het autogebruik te beperken en de effecten die men op individueel niveau verwacht ($r = 0.32$, $p < 0.001$). Hetzelfde geldt voor effecten die men op collectief niveau verwacht ($r = 0.23$, $p < 0.01$). Het lijkt erop naarmate men zelf denkt het autogebruik te kunnen verminderen, men de effectiviteit hoger inschat.

3. Conclusies

3.1. Enkele algemene conclusies met betrekking tot Anders betalen voor Mobiliteit

In de presentatie van de maatregel tot nu toe wordt de essentie van de maatregel in algemene termen geformuleerd. Daarbij ligt het accent vooral op de variabilisatie (wie meer rijdt gaat meer betalen). Vanuit communicatief oogpunt is dat verstandig, want dit

element van de nieuwe prijsmaatregel wordt ook door de meeste mensen als rechtvaardig beschouwd. Dit aspect van de maatregel sluit aan bij principes van *equality*. Via de benzineaccijns wordt dit principe overigens al lang toegepast. Het onderscheidende van de nieuwe wijze van betalen zit hem veel meer in het feit dat er dan ook gedifferentieerd kan worden naar plaats en tijd. Deze aspecten horen we veel minder of pas in tweede instantie terugkomen in de presentatie van de maatregel. Uit ons onderzoek blijkt dat er ook veel minder mensen zijn die deze principes als rechtvaardig beoordelen. Het kan dus misschien handig zijn deze aspecten van de maatregel niet te zwaar te onderstrepen, om zo lastige discussies te vermijden. Aan de andere kant kunnen deze aspecten zich vroeg of laat tegen je keren. Ervaringen van enige jaren geleden met betrekking tot de maatregel Rekeningrijden zouden als waarschuwing kunnen gelden (zie hiervoor onder andere Weggemans, Tertoolen & Veling, 1996). Wetende dat er een grote kans is dat hier de pijnpunten liggen, valt er ook wat voor te zeggen om nu juist wel de discussie hierover aan te gaan. Het milieuargument wordt overigens wel door veel weggebruikers onderschreven. Het kan dus geen kwaad dit te blijven benadrukken.

Over het algemeen is men ontevreden tot uitermate ontevreden over de wijze van besluitvorming. Men heeft niet het idee dat men er in betrokken wordt en geeft aan weinig vertrouwen te hebben in de gang van zaken. Zo spreekt een zeer groot deel van de respondenten over verspilling van belastinggeld. De huidige aanpak lijkt dus geen goede basis voor een breed draagvlak. Ook hier lijkt onvoldoende geleerd van de gang van zaken omtrent Rekeningrijden. Men gelooft overigens nog wel in meerderheid in de goede bedoelingen van de overheid ondanks afkeuring van de gevolgde procedure. Hopelijk neemt dit geloof naarmate het proces vordert en de onvrede met het proces stijgt, niet af.

Zowel wat betreft individuele effecten als collectieve effecten staat men sceptisch ten opzichte van de maatregel. Collectieve belangen blijken echter beter te vallen dan mededelingen over eventueel individueel voordeel voor automobilisten. Dit kan komen door de nadruk die hier door het beleid op wordt gelegd in de presentatie van de maatregel zoals in de inleiding gesteld. Ook kan de neiging van de respondenten om sociaal wenselijk of politiek correct te antwoorden hier (mede) de oorzaak van zijn. Ook kan het zijn dat men de maatregel eerder ziet bijdragen aan algemene lange termijn doelstellingen dan dat zij verwachten dat het individueel voordeel zal opleveren. Naarmate men meer mogelijkheden ziet om het eigen autogebruik op drukke tijden te verminderen, verwacht men ook meer effecten van de maatregel (zowel individueel als collectief).

3.2 Aanbevelingen

Als we naar de inhoud van de maatregel kijken, dan zou de overheid gebaat zijn bij het benadrukken van collectieve doelen in de formulering van het besluit. Of de maatregel tegemoet komt aan collectieve belangen blijkt namelijk in belangrijke mate zowel acceptatie als tevredenheid bij de maatregel te voorspellen. In het huidige onderzoek hebben collectieve belangen voornamelijk betrekking op de mate van positieve milieueffecten en algemene bereikbaarheid in Nederland. Gezien het ogenschijnlijke effect van collectieve belangen op de evaluatie van het besluit, is het aan te raden verder onderzoek te doen naar de invloed van dergelijke collectieve componenten. Het

behartigen van aanvullende collectieve belangen als bijvoorbeeld het rekening houden met draagkracht, kan de acceptatie van de maatregel onder automobilisten of burgers wellicht positief beïnvloeden.

Dit aandachtspunt voor collectieve motieven sluit aan op de gemaakte keuze voor het systeem van betalen. Zoals eerder aan bod is gekomen voldoet het systeem aan het principe van *equity*, maar niet aan principes van *equality* of *need*. Dat de keuze voor het verdelen van uitkomsten van belang is voor de evaluatie van het besluit blijkt uit de invloed van distributieve rechtvaardigheid op acceptatie van de maatregel. Zo lijkt het erop dat mensen het niet altijd rechtvaardig vinden om te betalen naar gebruik of belasting van het wegennet.

Verder is de manier van besluitvorming (gevolgde en te volgen procedure bij vormgeven en uitwerken van de maatregel) belangrijk. In de evaluatie van het besluit zelf blijkt procedurele rechtvaardigheid een belangrijke voorspeller te zijn. Voor het creëren of behouden van draagvlak lijkt het dan ook belangrijk om in de fase van besluitvorming goed rekening te houden met de wensen en belangen van automobilisten en meer deelaspecten van de voorgenomen maatregel te benoemen en bespreekbaar te maken. Ook dient besluitvorming op een logische en consistente manier te gebeuren, waarbij verschillende invalshoeken bekeken worden. Dit pleit voor transparante besluitvorming en interactieve processen. Het is duidelijk dat niet alle automobilisten persoonlijk kunnen worden betrokken in de besluitvorming. Wellicht is het mogelijk om bepaalde groepen op kleine schaal te betrekken, waarop dit vervolgens naar buiten kan worden gecommuniceerd. Naast het benadrukken van collectieve belangen, zowel inhoudelijk als bij de communicatie naar de burger, lijken eerlijke procedures en het gevoel van betrokkenheid bij besluitvorming van groot belang in het verkrijgen van draagvlak.

Literatuurlijst

- Adams, J. S. (1965). Inequity in social exchange. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, 2, 267-299. San Diego, CA: Academic Press.
- Cohen, R. L., Greenberg, J. (1982) The justice concept in social psychology. In J. Greenberg, R. L. Cohen (Eds.), *Equity and justice in social behavior* (pp. 1-41). New York: Academic Press.
- De Graaf, L. (2007). *Gedragen beleid. Een bestuurskundig onderzoek naar interactief beleid en draagvlak in de stad Utrecht*. Delft: Eburon.
- Folger, R. & Konovsky, M.A. (1989). Effects of Procedural and Distributive Justice on Reactions to Pay Raise Decisions. *The Academy of Management Journal*, 32, (1). 115-130.
- Leventhal, G. S. (1976). The distribution of rewards and resources in groups and organizations. In L. Berkowitz(Ed.),*Advances in Experimental Social Psychology*, 9, 91-131.
- Leventhal, G. S. (1980). What should be done with equity theory? In K. J. Gergen, Greenberg, M. S., and Willis, R. H. (Eds.), *Social Exchange: Advances in Theory and Research* (pp. 27 – 55). New York: Plenum Press.
- Lind, E. A., Kulik, C. T., Ambrose & M. De Vera Park, M. V. (1993). Individual and corporate dispute resolution. Using procedural fairness as a decision heuristic. *Administrative Science Quarterly*, 38, 224–251.
- Messick, D. M., and Cook, K. S. (Eds.). (1983). *Equity Theory: Psychological and Sociological Perspectives* New York: Praeger.
- Mikula, G. (1980) On the role of justice in allocation decisions. In G. Mikula (Ed.), *Justice and social interaction* (pp. 127-165). New York: Springer-Verlag.
- Thibaut, J., Walker, L. (1975). *Procedural justice: A psychological analysis*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Weggemans, , T.J., Tertoolen, G. en Veling, I.H. (1996), *Gedrag op Maat*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- <http://www.anwb.nl/over-anwb/kernactiviteiten,/belangenbehartiging/belangenbehartiging/Het-standpunt-van-de-ANWB.html>