

# Inkomsten en uitgaven van de overheid samenhangend met gemotoriseerd wegverkeer

Opdrachtgever: ANWB

Rotterdam, 16 september 2013





# Inkomsten en uitgaven van de overheid samenhangend met gemotoriseerd wegverkeer

Opdrachtgever: ANWB

Koen Vervoort  
Marjan van Schijndel

Rotterdam, 16 september 2013

## Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO<sub>2</sub>-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO<sub>2</sub>-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV  
Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)**

# Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Ten geleide	7
2 Inkomsten en uitgaven van de overheid	9
3 Toerekening bedragen aan weggebruikers	15
4 Autokosten ten opzichte van het inkomen	19
Bijlagen	23
Bijlage 1: Bronnen inkomsten en uitgaven	25
Bijlage 2: Methodiek toerekening inkomsten en uitgaven aan weggebruikers	33



# Samenvatting

## Doel van het onderzoek

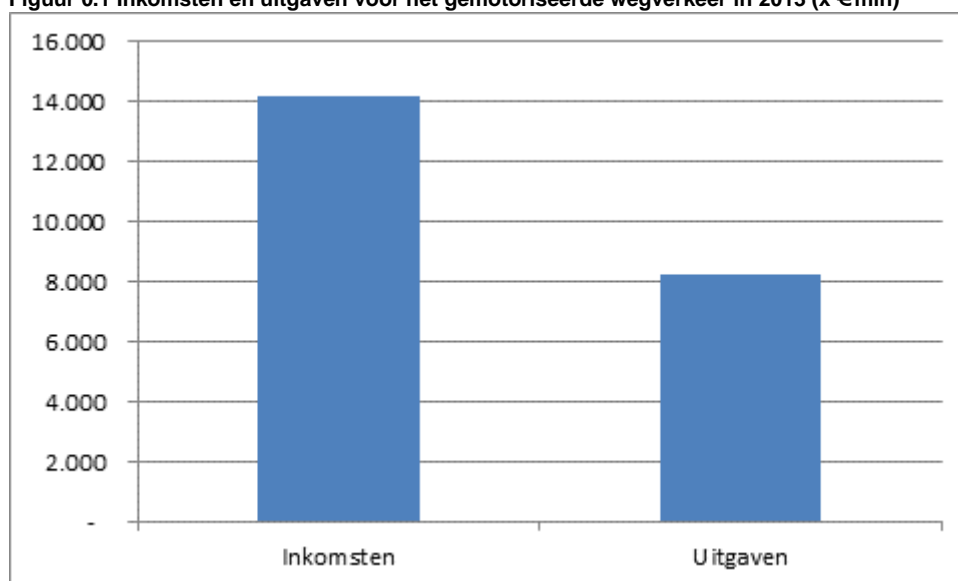
De weggebruiker in Nederland betaalt belastingen als de BPM, de MRB en accijnzen aan de overheid voor het bezit en gebruik van zijn of haar motorvoertuig. In de vorm van de uitgaven voor nieuwe wegen en voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur, heeft de weggebruiker hier ook weer profijt van. Om beter zicht te krijgen op de eerlijkheid en de betaalbaarheid van deze belastingen heeft de ANWB aan Ecorys gevraagd om in de vorm van een verkennende analyse:

1. Een overzicht op te stellen van de belastinginkomsten en de uitgaven van de overheid die samenhangen met het gemotoriseerde wegverkeer voor 2013 en de komende jaren. Dit betreft de inkomsten uit de 'directe belastingen'; de BPM, de MRB, accijnzen en het Eurovignet.
2. Deze inkomsten en uitgaven zo goed mogelijk toe te rekenen aan privéauto's, auto's van de zaak, vrachtauto's, bestelauto's en motoren.
3. Een analyse te maken van de kosten van het gebruik van een personenauto in relatie tot het besteedbaar inkomen van verschillende typen huishoudens.

## Inkomsten zijn circa 70% hoger dan de uitgaven en dit verschil neemt de komende jaren toe

Het rapport laat zien dat de Nederlandse overheid in 2013 circa € 14 miljard aan inkomsten ontvangt uit het gemotoriseerde wegverkeer, waar tegenover naar verwachting circa € 8 miljard aan uitgaven staan. Per saldo zijn de inkomsten circa 70% hoger dan de uitgaven.

**Figuur 0.1 Inkomsten en uitgaven voor het gemotoriseerde wegverkeer in 2013 (x € mln)**



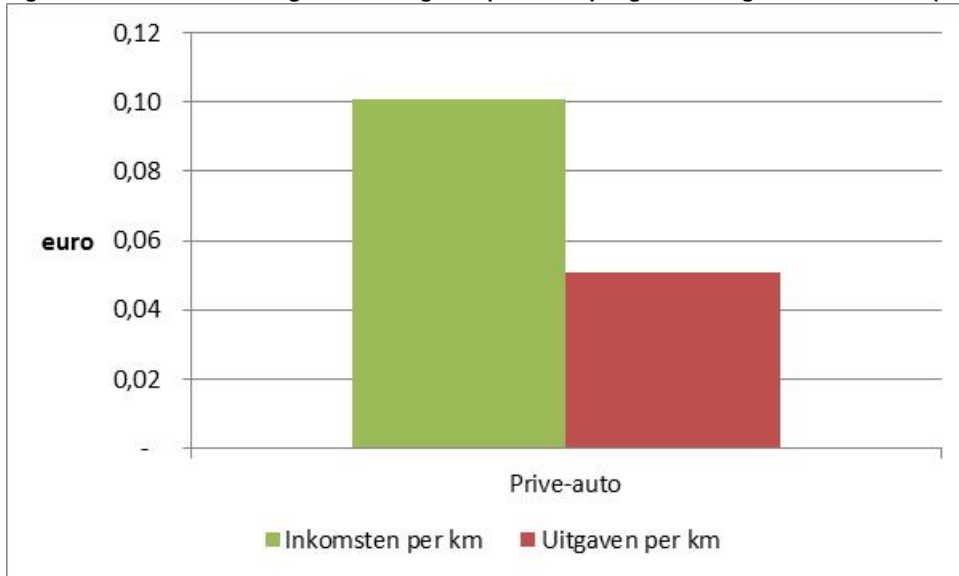
Dit verschil neemt de komende jaren met circa € 1,3 miljard toe. Naar verwachting nemen de inkomsten structureel met circa € 900 miljoen toe en de uitgaven met circa € 400 miljoen af.

Naast deze € 14 miljard aan inkomsten ontvangt de overheid circa € 7 miljard aan andere belastingen samenhangend met het gemotoriseerde wegverkeer, waaronder de bijtelling en BTW op autokosten. Dit betreft inkomsten die stuk voor stuk in de algemene middelen vloeien. Daarnaast ontvangt de overheid nog voor circa enkele honderden miljoenen aan inkomsten uit het gemotoriseerde wegverkeer die niet in de algemene middelen vloeien en waar een wederdienst tegenover staat, zoals voor kentekens, periodieke keuringen enz.

*De privéauto betaalt, zowel absoluut als relatief, meer aan belastingen dan dat ze kost*

De privéautorijder betaalt niet alleen absoluut maar ook relatief meer dan dat ze ontvangt. In absolute bedragen ontvangt de overheid meer dan het dubbele dan dat ze uitgeeft aan de privéautorijder (€8,7 versus €4,2 miljard). In relatieve termen bedraagt het verschil 11-procentpunten (61% versus 50%). Dit beeld komt ook voren als de inkomsten en uitgaven verder worden gespecificeerd naar gereden kilometers:

**Figuur 0.2 Overheidsontvangsten en –uitgaven privéauto per gemiddeld gereden kilometer (in euro's)**



De privéauto is daarmee vergelijkbaar met auto's van de zaak, bestelauto's en motoren. Ook voor deze vervoerwijzen zijn de inkomsten hoger dan de uitgaven. Voor vrachtauto's geldt het tegenovergestelde. Zowel in relatieve als in absolute zin zijn de uitgaven aan het vrachtverkeer hoger zijn dan de inkomsten ervan. Dit is met name toe te schrijven aan de hoge uitgaven van de overheid voor het vrachtverkeer in de aanleg en het beheer van weginfrastructuur.

*De autokosten bedragen veelal tenminste 10% van het besteedbaar inkomen van huishoudens*

Een personenauto is tenslotte een significante kostenpost voor huishoudens. De kosten van een gemiddelde personenauto bedragen veelal tenminste €500 per maand. Deze auto ligt daarmee veelal niet in het bereik van lagere inkomensgroepen. Vraag is of dit een onwenselijke situatie betreft omdat niet ieder huishouden de behoefte heeft aan een gemiddelde personenauto. Echter ook een kleinere auto vraagt veelal €150 tot €300 per maand. Bezit en gebruik van een auto vraagt daarmee voor alle huishoudens al snel 10 procent van het besteedbaar inkomen.



# 1 Ten geleide

## *Het gemotoriseerde wegverkeer betaalt een breed scala aan belastingen en heffingen...*

De weggebruiker in Nederland betaalt belastingen en heffingen aan de overheid voor het bezit en gebruik van zijn of haar motorvoertuig. Dit gebeurt in de vorm van verschillende belastingen en heffingen op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

De rijksoverheid ontvangt onder meer inkomsten van het gemotoriseerde wegverkeer uit:

- Autobelastingen: de BPM, de MRB en het Eurovignet.
- Verbruiksbelastingen: de BTW over autogerelateerde kosten en de brandstofaccijnzen.
- Inkomstenbelastingen: de bijtelling op auto's van de zaak en uit de zakelijke kilometervergoeding (voor zover belast).
- Assurantiebelastingen over autoverzekeringen.

Provincies ontvangen belastinginkomsten uit de provinciale opcenten op de MRB en gemeenten uit parkeerbelastingen. Daarnaast betaalt de weggebruiker aan de overheid onder meer voor het verkrijgen van een rijbewijs en voor vergunningen, alsook via verkeersboetes.

Alle belastingen die de overheid ontvangt, vloeien in de algemene middelen die de overheid naar eigen inzicht kan besteden. Daarentegen hebben de heffingen die de overheid ontvangt, zoals de kosten voor een rijbewijs, specifiek betrekking op de kosten die de overheid hiervoor maakt. De overheid ontvangt hiermee uitsluitend een vergoeding voor de kosten die ze maakt. Tegenover deze kosten staat derhalve een wederdienst en de inkomsten hiervoor weerspiegelen deze kosten. Deze inkomsten zijn dan ook niet vrij besteedbaar.

## *... waar tegenover uitgaven aan infrastructuur en diverse diensten staan*

Tegenover de belastingen en heffingen die de overheid van het gemotoriseerde wegverkeer ontvangt, staan ook uitgaven en diensten. Voor de heffingen betreft dit dus een wederdienst (een rijbewijs, een kentekenplaat) die één-op-één gerelateerd is aan de inkomsten hiervoor.

De belastingen vloeien daarentegen in de algemene middelen. In de vorm van de uitgaven uit deze middelen voor nieuwe weginfrastructuur en voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur, heeft de weggebruiker hier ook weer profijt van. Omdat de belastingen vrij besteedbaar zijn, hoeven deze uitgaven niet noodzakelijkerwijs gelijk te zijn aan de totale (belasting)inkomsten van de overheid uit het gemotoriseerde wegverkeer. Dit is een politieke keuze waarbij het belang van de weggebruiker wordt afgewogen tegenover andere belangen.

## *Doel van dit rapport*

In dit rapport staan de belastingen op het gemotoriseerde wegverkeer centraal. Om beter zicht te krijgen op de eerlijkheid en de betaalbaarheid van deze belastingen heeft de ANWB aan Ecorys gevraagd:

1. Een overzicht op te stellen van de belastinginkomsten en de uitgaven van de overheid die samenhangen met het gemotoriseerde wegverkeer voor 2013 en de komende jaren.
2. Deze inkomsten en uitgaven zo goed mogelijk toe te rekenen aan privéauto's, auto's van de zaak, vrachtauto's, bestelauto's en motoren
3. Een analyse te maken van de kosten van het gebruik van een personenauto in relatie tot het besteedbaar inkomen van verschillende typen huishoudens.

### *Uitgangspunten en toegepaste methodiek*

Bij het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zoals de vorige pagina laat zien ontvangt de overheid een breed scala aan inkomsten gerelateerd aan het gemotoriseerde wegverkeer. In de cijfermatige analyses in deze studie zijn uitsluitend de belastinginkomsten (de vrij besteedbare inkomsten) voor de overheid in beschouwing genomen. Dit betekent dat inkomsten / heffingen voor de overheid waar een 'wederdienst' tegenover staat, zoals bijvoorbeeld kentekenleges en de kosten voor een rijbewijs, in de berekeningen buiten beschouwing zijn gelaten.
- De studie concentreert zich op belastinginkomsten uit de directe belastingen voor het wegverkeer (hierna: belastingen voor het gemotoriseerde wegverkeer). Dit is enigszins arbitrair maar betreffen ons inziens de BPM, de MRB (inclusief opcenten), het Eurovignet en de brandstofaccijnzen. Dit zijn belastingen die specifiek gerelateerd zijn aan de aankoop, bezit en gebruik van het motorvoertuig. Alle andere belastingen 'raken' weliswaar het voertuig of de bezitter ervan maar zijn algemener van aard of meer indirect van karakter. De BTW is bijvoorbeeld een algemene verbruiksbelasting, de bijtelling is een vorm van inkomstenbelasting 'op loon in natura' en de assurantebelasting gaat over alle verzekeringen, niet specifiek over autoverzekeringen. Deze belastingen zijn wel inzichtelijk gemaakt maar blijven in onder meer de toerekening aan de verschillende voertuigtypen buiten beschouwing.
- Onder overheid worden de rijksoverheid, de provincies, de stadsregio's en de gemeenten verstaan. De waterschappen zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.
- De cijfers betreffen uitsluitend directe financiële inkomsten en uitgaven van de overheid: maatschappelijke kosten en baten samenhangend met positieve effecten (sociale ontplooiing, participatie aan maatschappelijk proces enz) en negatieve externe effecten van verkeer over de weg (geluidsoverlast, luchtvervuiling, gezondheidskosten) zijn niet in beschouwing genomen. Wel zijn in de uitgaven zo goed mogelijk de kosten voor milieu- en verkeersveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) opgenomen.
- De vijf onderscheiden voertuigtypen betreffen het merendeel van de gemotoriseerde motorvoertuigen in Nederland, maar daarnaast kunnen bijvoorbeeld ook bussen, taxi's en landbouwvoertuigen onderscheiden worden. Bij gebrek aan gedetailleerde informatie hieromtrent zijn deze voertuigen in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

De opgenomen cijfers zijn gebaseerd op deskresearch van openbare bronnen. Niet alle gegevens konden in detail worden gecontroleerd, daarbij hebben er geen gesprekken of overleggen met overheden of andere experts buiten Ecorys en de ANWB over de uitkomsten plaatsgevonden. Om deze redenen en het gegeven dat het rapport in een kort tijdsbestek tot stand is gekomen, heeft de analyse een verkennend karakter.

### *Leeswijzer*

Dit rapport vormt de weerslag van het uitgevoerde onderzoek. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de inkomsten en uitgaven van de overheid en in hoofdstuk 3 worden deze toegerekend aan de onderscheiden typen weggebruikers. Tenslotte gaat hoofdstuk 4 in op de kosten van het gebruik van een personenauto voor verschillende huishoudtypen.

In de hoofdtekst zijn specifiek de uitkomsten van het onderzoek opgenomen. Voor verschillende achterliggende cijfers, bronnen, berekeningen en gehanteerde veronderstellingen wordt verwezen naar de bijlagen bij dit rapport.

## 2 Inkomsten en uitgaven van de overheid

Deze paragraaf beschrijft de verwachte inkomsten en uitgaven van de overheid in 2013 en de verwachte ontwikkeling hierin de komende jaren. Voor de bronnen bij de cijfers wordt verwezen naar bijlage 1.

*De overheid ontvangt in 2013 naar verwachting circa € 14 miljard aan inkomsten...*

De overheid ontvangt aan BPM, MRB (rijksdeel plus opcenten), brandstofaccijnzen en Eurovignet in 2013 circa € 14 miljard aan inkomsten uit gemotoriseerd wegverkeer. Onderstaande tabel laat zien hoe dit bedrag is opgebouwd. De grootste inkomstenpost voor de overheid vormen de opbrengsten uit de brandstofaccijnzen. In totaal betreft dit bijna € 8 miljard in 2013.

**Tabel 2.1 Overzicht inkomsten overheid uit gemotoriseerd wegverkeer in 2013 (bedragen x € mln)**

Inkomsten (* €1 mln)	2013
BPM	1.266
MRB: rijksdeel	3.541
MRB: opcenten provincies	1.450
Accijns: benzine	3.941
Accijns: diesel en lpg	3.880
Eurovignet / Belasting op zware motorvoertuigen	134
<b>Totaal</b>	<b>14.212</b>

De tabel laat de begrote inkomsten voor 2013 zien. Mogelijk wijken de uiteindelijk gerealiseerde inkomsten hiervan af. Zo heeft de BOVAG in augustus aangegeven dat ze verwacht dat de totale accijnsinkomsten mogelijk € 400 miljoen lager kunnen uitvallen<sup>1</sup>. Met deze en eventuele andere ontwikkelingen is in deze studie geen rekening gehouden.

*...en geeft naar verwachting circa € 8 miljard uit aan het gemotoriseerde wegverkeer*

In totaal geeft de overheid in 2013 naar verwachting circa € 8 miljard uit aan het gemotoriseerde wegverkeer. Tabel 2.2 op de volgende pagina laat dit zien.

Dit betreft overwegend uitgaven voor nieuwe investeringen in het wegennet en voor beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeenten geven met ieder ruim € 3 miljard vergelijkbare bedragen uit aan het gemotoriseerde wegverkeer, tegenover ruim € 1 miljard door de provincies. Dit betreft overwegend uitgaven aan de 'eigen' infrastructuur maar deels betreft dit ook subsidies aan andere wegbeheerders. In de tabel zijn derhalve niet expliciet de uitgaven van de Stadsregio's opgenomen. Deze zitten verdisconteerd in de opgenomen uitgaven; primair de Brede Doeluitkering.

Naast uitgaven voor aanleg en beheer en onderhoud heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgaven aan verschillende klimaat-, lucht- en geluidsmaatregelen- en programma's, en voor inspectie. Ook op lagere schaalniveaus worden hiertoe uitgaven gedaan. Deze (op het oog beperkte) bedragen zijn voor zover kan worden nagegaan grotendeels in de bedragen voor provincies en gemeenten opgenomen.

Daarnaast zijn er uitgaven aan apparaatskosten. Deze worden voor het Ministerie van IenM, de provincies, de stadsregio's en de gemeenten geraamd op circa € 900 miljoen.

<sup>1</sup> Zie onder meer: <http://www.nu.nl/economie/3541460/fors-minder-inkomsten-brandstofaccijns.html>.

Door het Openbaar Ministerie en door de politie worden kosten voor het gemotoriseerd wegverkeer gemaakt. De kosten van het Openbaar Ministerie zijn niet bekend. De kosten van de politie voor verkeershandhaving worden geraamd op tenminste € 74 miljoen.

**Tabel 2.2 Overzicht uitgaven overheid in 2013 aan gemotoriseerd wegverkeer (bedragen x € mln)**

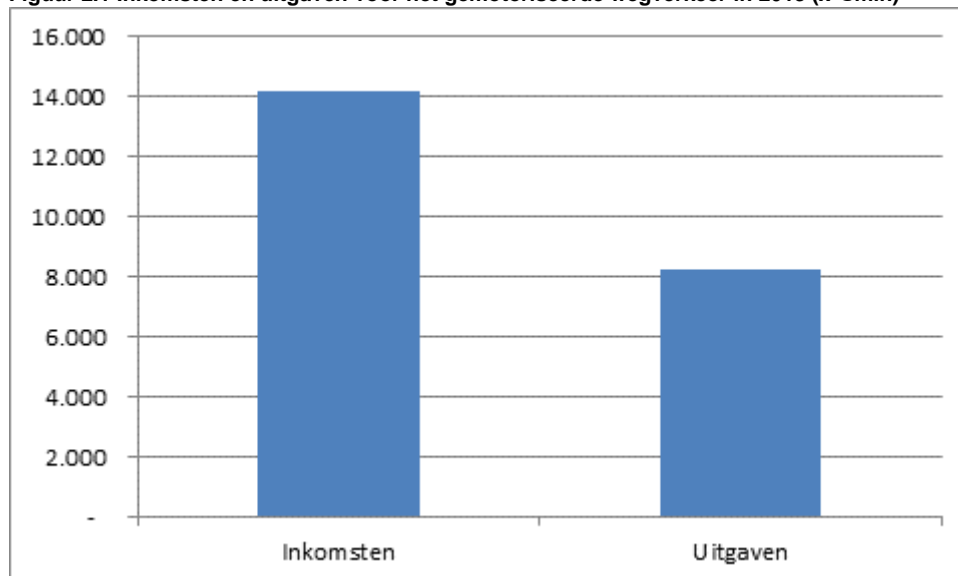
Uitgaven (* €1 mln)	2013
Uitgaven Ministerie IenM aan aanleg en beheer en onderhoud hoofdwegenet	2.361
Uitgaven Ministerie IenM aan onderliggend wegennet	68
Uitgaven Ministerie IenM aan Brede Doeluitkering	539
Uitgaven Ministerie IenM aan verkeersveiligheid	40
Uitgaven Ministerie IenM aan klimaat in relatie tot het wegverkeer	31
Uitgaven Ministerie IenM aan lucht en geluid in relatie tot het wegverkeer	75
Uitgaven Ministerie IenM aan inspectie	14
Uitgaven provincies aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	1.200
Uitgaven gemeenten aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	2.458
Uitgaven gemeenten aan verkeersmaatregelen	473
Apparaatskosten Ministerie IenM, provincies en gemeenten	938
Uitgaven Openbaar Ministerie	onbekend
Uitgaven voor verkeershandhaving	74
<b>Totaal</b>	<b>8.271</b>

De opgenomen bedragen in de tabel zijn bedragen die veelal in de desbetreffende begrotingen voor 2013 zijn opgenomen. Vergelijkbaar met de inkomsten geldt ook hier dat de uiteindelijke realisatie hiervan kan afwijken, bijvoorbeeld omdat plannen vertraging oplopen dan wel eerder dan gepland kunnen worden uitgevoerd.

*Conclusie: Inkomsten uit gemotoriseerd wegverkeer zijn circa 70% hoger dan de uitgaven*

In 2013 ontvangt de overheid derhalve circa € 14 miljard aan inkomsten van het gemotoriseerde wegverkeer waar circa € 8 miljard aan uitgaven tegenover staat. Dit betekent dat de uitgaven aan het wegverkeer circa 70 procent hoger zijn dan de uitgaven. Figuur 2.1 laat dit zien.

**Figuur 2.1 Inkomsten en uitgaven voor het gemotoriseerde wegverkeer in 2013 (x € mln)**



### *Inkomsten uit het wegverkeer liggen de komende jaren structureel circa € 900 miljoen hoger*

De komende jaren zullen de inkomsten van de overheid veranderen. Sec als gevolg van vastgesteld beleid zullen de inkomsten structureel als volgt veranderen:

- Per 1 januari 2014 gaat de accijns op diesel (+3 cent/liter) en LPG (+7 cent/liter) omhoog. Dit leidt naar verwachting tot circa € 280 miljoen extra inkomsten op jaarbasis waarvan circa € 230 miljoen Euro ten laste komt van dieselrijders en circa € 50 miljoen ten laste van LPG-rijders.
- Op 1 januari 2014 vervalt de vrijstelling van de MRB voor een (zeer) zuinige auto's. De MRB bestaat een rijksdeel en uit provinciale deel:
  - Het rijksdeel wordt gecompenseerd. Het vervallen van de vrijstelling leidt initieel tot extra MRB-inkomsten van naar verwachting circa € 250 miljoen per jaar. In publicaties van het Ministerie van Financiën<sup>2</sup> is echter aangegeven dat de vrijstelling lastenneutraal plaatsvindt door een gelijktijdige verlaging van de MRB ter grootte van € 250 miljoen per jaar. Per saldo blijven de lasten voor alle autobezitters gezamenlijk daarmee onveranderd.
  - Als gevolg van het vervallen van de vrijstelling op de MRB ontvangen de provincies meer opcenten. Dit bedrag wordt niet gecompenseerd en betreft per saldo een lastenverzwaring. Deze inkomsten worden geraamd op € 50 miljoen per jaar.
- Op 1 januari 2014 wordt de oldtimerregeling aangescherpt. Dit leidt tot extra MRB-inkomsten van naar verwachting circa € 137 miljoen per jaar. Dit betreft het rijksdeel van de MRB. Als gevolg van de aanscherping van de regeling nemen ook de opcenten toe. Dit bedrag is geraamd op € 55 miljoen per jaar.
- Per 1 januari 2014 worden er sneller boetes gegeven bij het te laat betalen van de MRB. Dit leidt tot extra MRB-inkomsten van naar verwachting circa € 50 miljoen per jaar.
- Daarnaast vindt indexatie plaats. Dit geldt in principe voor alle genoemde inkomsten in tabel 2.1 inclusief de opcenten, zij het dat de omvang van indexatie (voor zover kon worden nagegaan) de afgelopen jaren soms verschillend lijkt te zijn toegepast. In het algemeen volgt indexatie echter de ontwikkeling van het prijsindexcijfer. Gegeven de inflatie dit jaar tot zover lijkt het redelijk om hierbij van een percentage van 2% uit te gaan, wat mogelijk nog een onderschatting betreft<sup>3</sup>. Als dit percentage wordt toegepast over alle inkomsten resulteert een bedrag van € 284 miljoen Euro. Hierbij moet overigens worden aangetekend dat ook inkomens van consumenten vaak worden geïndexeerd. Het is daarmee enigszins de vraag of dit wel als een zuivere lastenverzwaring mag worden gezien. Dit kan sterk verschillen van individu tot individu.

In totaal leidt bovenstaande, inclusief indexatie, voor 2014 tot (afgerond) circa € 900 miljoen aan extra inkomsten uit het gemotoriseerde wegverkeer. Als indexatie buiten beschouwing zou worden gelaten resulteert een lastenverzwaring van (afgerond) circa 600 miljoen Euro. Structureel nemen de lasten de komende jaren derhalve met tenminste € 600 miljoen Euro toe. Afhankelijk van de indexatie voor 2015 en verder kan dit bedrag in de jaren na 2014 verder oplopen.

Let wel, voor 2015 en verder is dit bedrag met onzekerheid omgeven. Als gevolg van andere nog in te voeren beleidsmaatregelen kan dit bedrag hoger maar ook lager uitvallen. Zo is het huidige fiscale autobeleid tot 2015 vastgelegd, maar omdat nog onduidelijk is hoe dit (maar ook ander) beleid de komende jaren wordt vormgegeven, is hier geen rekening mee gehouden. Daarnaast is geen rekening gehouden met prijsindexatie omdat dit geen toename in de reële inkomsten betreft. Idem geldt dit tenslotte voor de effecten van de economische situatie op autobezit- en gebruik. Denkbaar is dat de BPM-inkomsten als gevolg van aantrekkende nieuwverkopen in 2014 of de accijnsinkomsten op een hoger niveau liggen dan in 2013, maar dat is dan niet het gevolg van beleidsmaatregelen. Het geeft echter wel aan dat de inkomsten voor de overheid ook in 2014 al op een ander niveau kunnen liggen dan in 2013, afhankelijk van de economische situatie.

<sup>2</sup> Zie Ministerie van Financiën (2011), *Memorie van toelichting Belastingplan 2012 en Wet Uitwerking Autobrief*.

<sup>3</sup> Het Centraal PlanBureau verwacht in de *Macro Economische Verkenning 2014* over 2013 een inflatie van 2,75% (consumentenprijsindex).

### *Uitgaven van de overheid liggen de komende jaren structureel circa € 400 miljoen lager*

Op vergelijkbare wijze zijn de uitgaven van de overheid voor de komende jaren geanalyseerd:

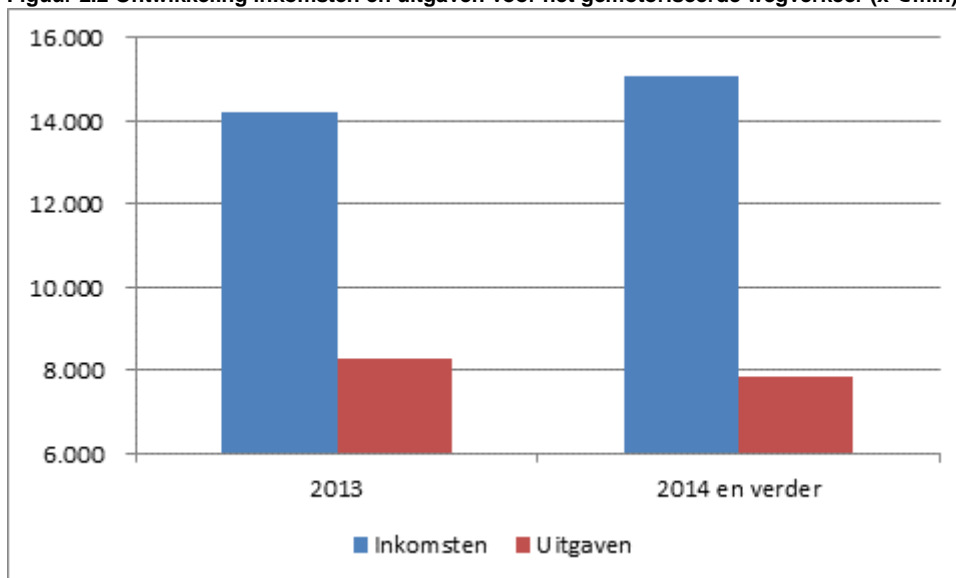
- Het Rijk bezuinigt tot 2028 op de uitgaven uit het Infrafonds. De bezuinigingsdoelstelling is hierbij omgerekend naar gemiddelden per jaar. Dit komt overeen met een gemiddelde bezuiniging op de jaarbasis van circa € 130 miljoen.
- Provincies en gemeenten gaan naar verwachting ook bezuinigen, maar onduidelijk is de mate waarin. Toepassing van het bezuinigingspercentage van de rijksoverheid bij provincies en gemeenten resulteert in bedragen van respectievelijk € 66 en € 136 miljoen per jaar.
- Het Rijk geeft volgens de begroting de komende jaren circa € 20 miljoen minder Brede Doeluitkering (BDU) uit. Het Rijk geeft daarnaast volgens begroting de komende jaren minder uit aan verkeersveiligheid (circa €10 miljoen per jaar), klimaat (circa € 14 miljoen per jaar), en aan lucht en geluid (circa € 35 miljoen per jaar).
- Aanvullend wordt er ook op de apparaatskosten van in ieder geval Rijkswaterstaat bezuinigd. Voor zover kon worden nagegaan betreft dit voor de overheid als geheel naar schatting enkele tientallen miljoenen Euro op jaarbasis.

Voor 2014 en de jaren daarna wordt derhalve verwacht dat de reële uitgaven aan het wegverkeer jaarlijks structureel met gemiddeld circa € 400 miljoen zullen afnemen. Ook hier geldt dat als gevolg van beleidsaanpassingen deze bedragen anders kunnen uitvallen. In het algemeen geldt dat de begrote uitgaven van overheden in de geanalyseerde begrotingen van jaar op jaar soms nogal sterk verschillen, omdat projecten later worden uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland. Genoemde bedragen zijn daarmee gemiddelde bedragen voor de komende jaren.

### *Conclusie: Verschil tussen inkomsten en uitgaven neemt de komende jaren met € 1,3 miljard toe*

Voorgaande betekent dat het verschil tussen inkomsten en uitgaven in 2014 en de jaren daarna de periode tot 2017 naar verwachting structureel met jaarlijks circa € 1,3 miljard toeneemt. Figuur 2.2. laat dit zien. De inkomsten uit het gemotoriseerd wegverkeer nemen toe van circa € 14,2 miljard in 2013 naar circa € 15,1 miljard in 2014 en latere jaren. De uitgaven nemen af van circa € 8,3 miljard in 2013 naar circa € 7,9 miljard in 2014 en latere jaren.

**Figuur 2.2 Ontwikkeling inkomsten en uitgaven voor het gemotoriseerde wegverkeer (x € mln)**



In 2013 zijn de inkomsten circa 70 procent hoger dan de uitgaven. Als gevolg van de veranderingen in inkomsten en uitgaven zijn de inkomsten in 2014 circa 90 procent hoger, en daarmee bijna het dubbele van de uitgaven aan gemotoriseerd wegverkeer. Let wel, de kanttekeningen die hiervoor

gemaakt zijn voor de ontwikkeling van de inkomsten en uitgaven voor latere jaren gelden ook voor bovenstaand figuur. Het verschil kan in de komende jaren in meer of mindere mate toenemen.

*Naast directe belastingen ontvangt de overheid in 2013 circa €7 mrd aan andere belastingen*

In het eerste hoofdstuk is aangegeven dat de overheid naast de directe belastingen nog verschillende andere belastingen van het gemotoriseerd wegverkeer ontvangt. Tabel 2.3 op de volgende pagina laat dit zien. Omvangrijke additionele inkomsten zijn de BTW over autokosten (opgeteld circa € 4 miljard) en de inkomstenbelasting uit de bijtelling (circa € 2 miljard).

**Tabel 2.3 Additionele inkomsten overheid uit gemotoriseerd wegverkeer in 2013 (bedragen x €mln)**

Inkomsten (* €1 mln)	2013
Inkomstenbelasting uit bijtelling auto-van-de-zaak	1.900
BTW over nieuwe auto's	789
BTW over benzine accijns	728
BTW over diesel en LPG accijns	122
BTW over kale prijs benzine (prijs exclusief accijns)	818
BTW over kale prijs diesel en LPG (prijs exclusief accijns)	295
BTW over gebruikte auto's	104
BTW over reparatie en onderhoud	701
BTW over autoverhuur	45
BTW over lease	64
BTW over verkeersopleidingen auto en motor	316
Assurantiebelasting over autoverzekeringen	464
Verkeersboetes (excl. administratiekosten)	992
Opbrengst uit zakelijke km vergoeding (voor zover belast)	16
<b>Totaal</b>	<b>7.354</b>

Op vergelijkbare wijze als de directe belastingen uit het gemotoriseerde wegverkeer is ook voor deze inkomsten nagegaan of hierin de komende jaren structurele veranderingen optreden. Als gevolg van vastgesteld beleid zullen naar verwachting tenminste de inkomsten samenhangend met de bijtelling van de auto van de zaak toenemen omdat er vanaf 2014 een bijtellingsverplichting komt voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van minder dan 50 gram, uitgezonderd volledig elektrische auto's. Dit levert in 2014 naar verwachting circa € 12 miljoen op, oplopend tot circa € 47 miljoen in 2017.

*Inkomsten uit gemotoriseerd wegverkeer waar een wederdienst tegenover staat*

Daarnaast ontvangt de overheid inkomsten van het gemotoriseerde wegverkeer waar een wederdienst tegenover staat. Dit betreft onder meer inkomsten voor:

- Het afgeven van rijbewijzen en kentekenplaatsen;
- Het ontwikkelen en afnemen van rijexamens;
- Het keuren en registreren van wegvoertuigen;
- Het verlenen van vergunningen voor goederenvervoer over de weg;
- Administratiekosten van verkeersboetes;
- Beheer en onderhoud van waterschapswegen.

Deze uitgaven van het gemotoriseerde wegverkeer aan onder meer het RDW, het CBR, het CJIB, de NIWO, het IBKI en de waterschappen gebeurt via heffingen die in principe één-op-één gerelateerd zijn aan de kosten hiervoor. Verondersteld is dat dit ook geldt voor parkeerkosten, hoewel hier discussie over mogelijk is. CBS-gegevens van gemeentebegrotingen laten zien dat

gemeenten in 2013 circa € 500 à 600 miljoen Euro aan parkeermaatregelen uitgeven en een vergelijkbaar bedrag ook weer ontvangen.



### 3 Toerekening bedragen aan weggebruikers

In dit hoofdstuk worden de inkomsten en uitgaven voor 2013 toegerekend aan verschillende groepen van weggebruikers. Centraal staat de vraag hoe de inkomsten opgebracht door privéautorijders zich verhouden tot de uitgaven (de kosten) aan privéautorijders, en tot de inkomsten uit en uitgaven aan andere weggebruikers. Deze andere weggebruikers betreffen auto's van de zaak, vrachtauto's, bestelauto's en motoren.

De toerekening van inkomsten en uitgaven heeft plaatsgevonden op basis van specifieke criteria per inkomstenbron of uitgave. Onder meer op basis van het aantal voertuigen in het wagenpark, het aantal nieuwverkopen, het jaarkilometrage en op basis van gemiddelde prijzen zijn bedragen toegerekend. In bijlage 2 wordt dit in meer detail toegelicht. Daarin zijn ook de gedetailleerde uitkomsten opgenomen.

Voor de goede orde, in dit hoofdstuk wordt uitgegaan van sec de inkomsten uit gemotoriseerd wegverkeer (de 'directe belastingen' in tabel 2.1) zonder de verschillende andere belastingen die de overheid van het gemotoriseerd wegverkeer ontvangt (zie tabel 2.3).

*Conclusie: De privéauto betaalt, zowel absoluut als relatief, meer aan belastingen dan dat ze kost*

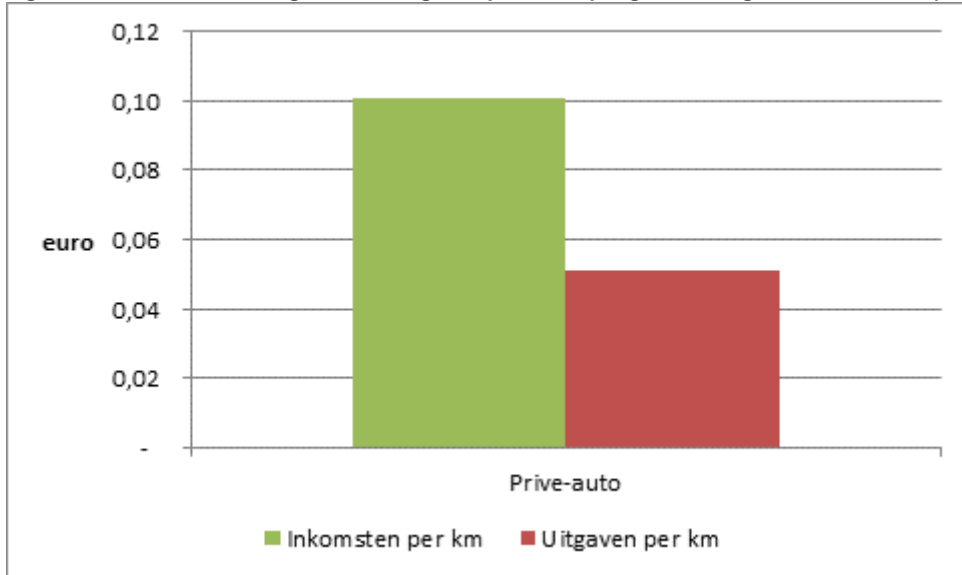
De totale inkomsten voor de overheid bedragen circa € 14,2 miljard. Naar schatting 61% hiervan, wat overeenkomt met circa € 8,7 miljard, wordt ontvangen van privéautorijders. Zie bijlage 2 voor de precieze cijfers. Dit hoge aandeel is een gevolg van het feit dat het merendeel van de nieuwregistraties en van de auto's in het wagenpark personenauto's betreft. Als gevolg hiervan is de privéauto ook in het totale autokilometrage en daarmee in de accijnsopbrengsten dominant.

De totale uitgaven van de overheid bedragen circa € 8,3 miljard. Naar schatting 50% hiervan, wat overeenkomt met circa € 4,2 miljard, wordt uitgegeven aan privéautorijders. Zie ook hier bijlage 2 voor de precieze cijfers. Daarmee wordt (afgerond) de helft van de overheidsuitgaven uitgegeven aan de privéautorijder. Dit hoge aandeel is een gevolg van het feit dat de privéauto de meest gebruikte vorm van gemotoriseerd wegverkeer betreft.

Uit de cijfers komt daarmee naar voren dat de privéautorijder, niet alleen absoluut maar ook relatief, meer betaalt dan dat ze ontvangt. In absolute bedragen ontvangt de overheid meer dan het dubbele dan dat ze uitgeeft aan de privéautorijder (€ 8,7 versus € 4,2 miljard). In relatieve termen bedraagt het verschil 11-procentpunten (61% versus 50%).

Op basis van de gereden kilometers zijn deze inkomsten en uitgaven verder gespecificeerd naar gereden kilometers. Figuur 3.1 op de volgende pagina laat dit zien. Per gereden kilometer betaalt een privéautorijder circa 10 Eurocent aan belastingen en kost hij de overheid circa 5 Eurocent.

**Figuur 3.1 Overheidsontvangsten en –uitgaven privéauto per gemiddeld gereden kilometer (in euro's)**

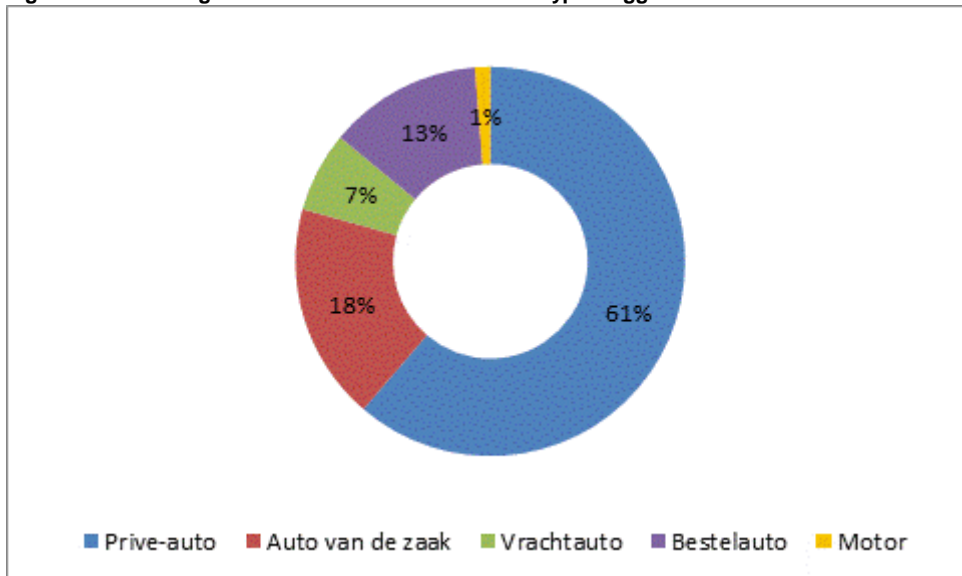


*Het aandeel van ieder voertuigtype in de totale overheidsinkomsten en -uitgaven verschilt sterk*

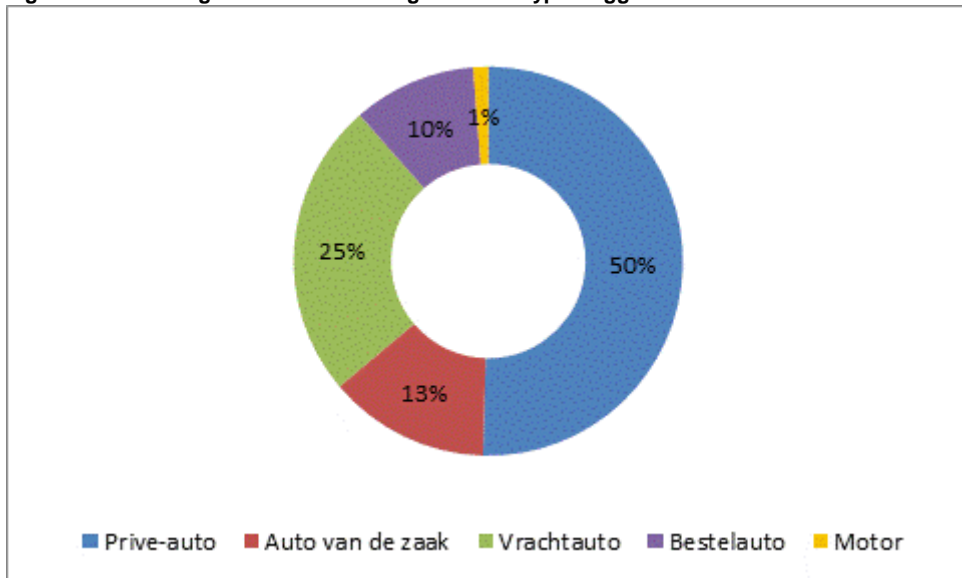
Op vergelijkbare wijze als voor privéauto's zijn ook voor auto's van de zaak, vrachtauto's, bestelauto's en motoren de aandelen in respectievelijk de inkomsten als de uitgaven bepaald.

De figuren 3.2 (verdeling overheidsinkomsten) en 3.3 (verdeling overheidsuitgaven) op de volgende pagina laten die resulterende procentuele verdelingen zien. De figuren laten bijvoorbeeld zien dat privéauto's 61% van de totale inkomsten opbrengen, tegenover 18% door auto's van de zaak en 7% door vrachtauto's. Tabel 3.1 laat vervolgens de absolute bedragen zien.

**Figuur 3.2 Verdeling totale overheidsinkomsten naar type weggebruiker**



**Figuur 3.3 Verdeling totale overheidsuitgaven naar type weggebruiker**

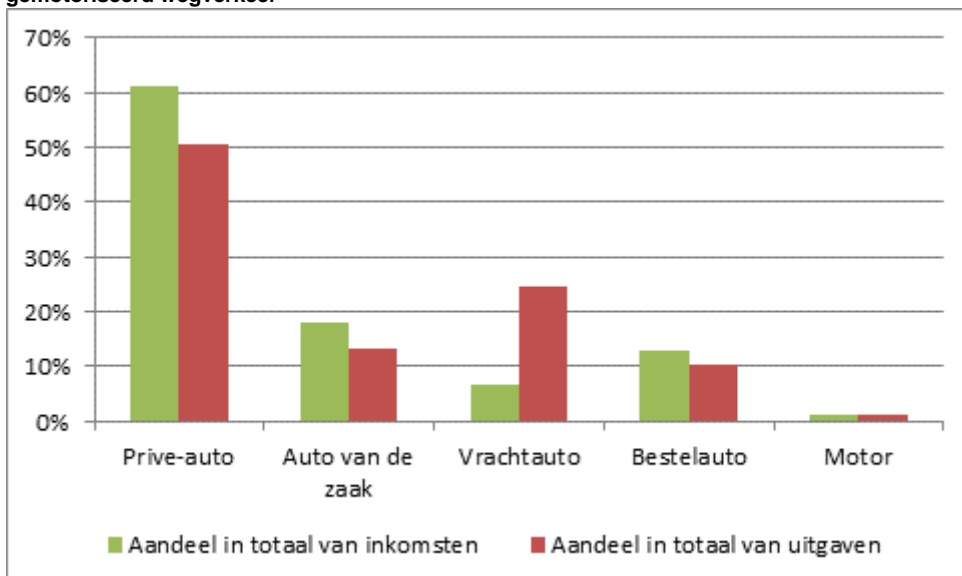


De figuren en tabel laten zien dat het aandeel van ieder voertuigtype in de totale overheidsinkomsten en -uitgaven sterk verschilt. Als naar de verschillen tussen beide figuren wordt gekeken geldt dit vooral voor de privéauto en de vrachtauto (met verschillen in procentpunten van meer dan 10%) en in mindere mate voor auto's van de zaak en bestelauto's. Uitsluitend voor motoren geldt dat de verschillen in aandelen tussen inkomsten en uitgaven minimaal zijn. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt dit dieper geanalyseerd.

*Conclusie: vrachtauto's hebben een relatief lage belastingdruk in relatie tot de uitgaven hiervoor*

Zoals voorgaande figuren en tabellen laten zien, dragen niet alle voertuigtypen op dezelfde manier bij in de kosten als de uitgaven. In het bijzonder vallen de vrachtauto's op. Figuur 3.4 (relatieve verschillen) en tabel 3.1 (absolute verschillen) op de volgende pagina illustreren dit in meer detail met de verschillen tussen de onderscheiden voertuigtypen in relatieve en in absolute zin.

**Figuur 3.4 Aandeel type weggebruiker in de totale overheidsinkomsten en –uitgaven aan het gemotoriseerd wegverkeer**

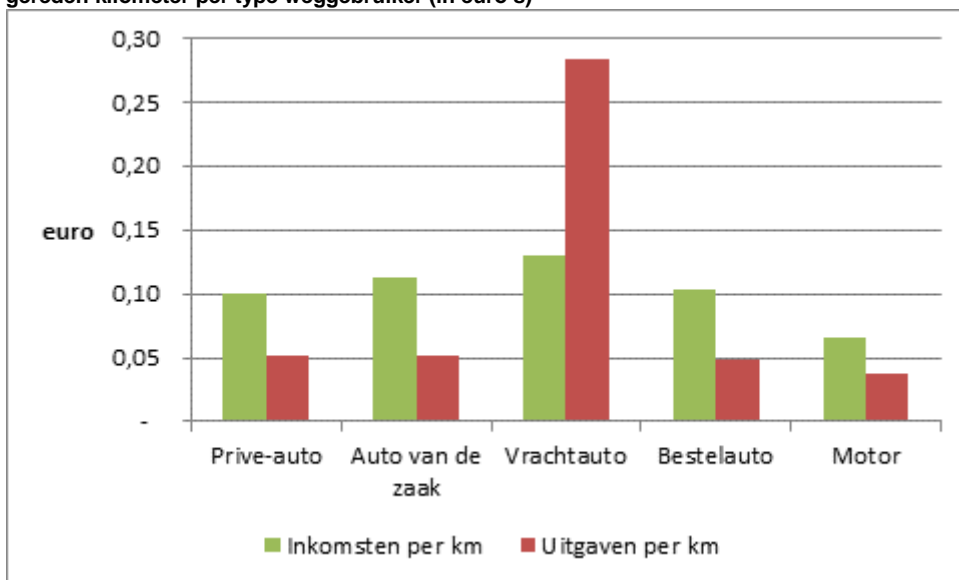


**Tabel 3.1 Absolute inkomsten en uitgaven naar type weggebruiker (bedragen in € miljard)**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
Inkomsten	8,7	2,6	0,9	1,8	0,2	14,2
Uitgaven	4,2	1,1	2,0	0,8	0,1	8,3
Totaal	4,5	1,5	-1,1	1,0	0,1	5,9

De figuur en tabel laten zien dat zowel in relatieve als in absolute zin de uitgaven aan het vrachtverkeer hoger zijn dan de inkomsten uit het vrachtverkeer. Dit is tegengesteld aan de vier andere onderscheiden voertuigtypen. In absolute zin valt op dat met uitzondering van het vrachtverkeer alle vervoerwijzen netto betalende zijn. Uit de figuur en tabel komt het beeld naar voren dat vrachtauto's een lage belastingdruk kennen in relatie tot de uitgaven die ze ontvangen. Dit komt nog sterker naar voren als de inkomsten en uitgaven verder worden gespecificeerd naar gereden kilometers. Voor alle onderscheiden voertuigtypen, uitgezonderd de vrachtauto, zijn de inkomsten per kilometer hoger dan de uitgaven per kilometer (zie bijlage 2 voor de exacte figuren).

**Figuur 3.5 Overheidsontvangsten en –uitgaven voor het gemotoriseerd wegverkeer voor een gemiddeld gereden kilometer per type weggebruiker (in euro's)**



Voor een privéauto, een auto van de zaak en een bestelauto geldt dat de inkomsten per kilometer ruwweg het dubbele van de uitgaven bedragen. Voor een motor geldt dat het verschil wat kleiner is (+70%) maar hierbij geldt dat, als gevolg van de relatief geringe aantallen motoren, deze cijfers met wat meer onzekerheid omgeven zijn. Voor een vrachtauto geldt ruwweg het tegenovergestelde van een privéauto, een auto van de zaak en een bestelauto. De uitgaven zijn ruwweg het dubbele van de inkomsten.

Zoals figuur 3.5 laat zien zijn de verschillen tussen vrachtauto's en andere vervoerwijzen vooral toe te schrijven aan de hoge uitgaven van de overheid voor het vrachtverkeer. De inkomsten per kilometer zijn, zij het wat hoger in absolute zin, redelijk in lijn met privéauto's, auto's van de zaak en bestelauto's. De hoge uitgaven per kilometer voor een vrachtauto zijn in belangrijke mate het gevolg van twee factoren. Vrachtauto's dragen meer dan evenredig bij aan de aanlegkosten van projecten en aan de kosten van beheer en onderhoud. Bijlage 2 gaat hier dieper op in. Deze relatief grote bijdrage van het vrachtverkeer aan de aanlegkosten en de kosten voor beheer en onderhoud, komt niet terug in de inkomsten die het vrachtverkeer genereert. Vrachtauto's kennen derhalve, zeker in vergelijking met de andere onderscheiden vervoerwijzen, een relatief lage belastingdruk in relatie tot de uitgaven die de overheid voor het vrachtverkeer maakt.

## 4 Autokosten ten opzichte van het inkomen

Een personenauto biedt veel vrijheid en maakt het mogelijk in het maatschappelijke proces te participeren, maar het betreft ook een substantiële kostenpost. Dit vierde en laatste hoofdstuk gaat hier dieper op in door een globale analyse te maken van de kosten van het gebruik van een personenauto in relatie tot het besteedbaar inkomen van verschillende typen huishoudens.

### *Kosten van een gemiddelde personenauto bedragen veelal tenminste € 500 per maand*

Een consument heeft verschillende uitgaven aan een personenauto. Naast de kosten voor het gebruik van de auto (de brandstofkosten, kosten voor reparatie en onderhoud) heeft een consument ook diverse kosten voor het bezit van een personenauto. Bij dit laatste kan gedacht worden aan de wegebelaasting (de MRB), de autoverzekering als ook afschrijvingskosten.

Er zijn verschillende websites beschikbaar waar deze kosten inzichtelijk worden gemaakt<sup>4</sup>. Uiteraard enigszins afhankelijk van de exacte nieuwprijs van de auto, de leeftijd en het jaarkilometrage laten deze sites zien dat de totale kosten voor een gemiddelde auto snel meerdere honderden Euro's per maand bedragen. Zo hanteert de ANWB als gemiddelde benzine- en dieselauto een Volkswagen Golf:

- De benzineauto is een Volkswagen Golf V 1.6 FSI 85 kW 5-d comfort met bouwjaar 2007. De auto heeft een gemiddeld kilometrage van 15.000 kilometer per jaar. De totale kosten van deze auto (zowel belastingen als andere kosten) bedragen € 630 per maand en € 7.564 per jaar.
- De dieselauto betreft een Volkswagen Diesel V 1.9 TDI 77 kw 5-d comfort, eveneens uit 2007. De auto heeft een gemiddeld kilometrage van 25.000 kilometer. De totale kosten van deze auto (zowel belastingen als andere kosten) bedragen € 763 per maand en € 9.156 per jaar.

Al met al bedragen de kosten van een gemiddelde auto derhalve in veel situaties tenminste € 500 per maand. Berekeningen door de ANWB laten zien dat het aandeel van belastingen voor het gemotoriseerde wegverkeer hierin veelal gemiddeld 35 tot 45 procent bedragen. De autogebruiker betaalt hiermee per maand gemiddeld circa € 200 aan belastingen.

Let wel, dit betreffen bedragen voor een gemiddelde auto voor huishoudens. Voor een kleine auto (bijvoorbeeld een Toyota Aygo) met een laag kilometrage kunnen de kosten significant lager zijn, zeker als ze (nog) vrijgesteld zijn voor wegebelaasting. De gemiddelde kosten hiervan bedragen naar schatting veelal € 150 tot € 300 per maand. Voor een grote(re) auto geldt uiteraard het tegenovergestelde.

Op jaarbasis is de auto daarmee een significante kostenpost. De totale kosten voor een gemiddelde auto bedragen in veel situaties tenminste circa € 6.000 per jaar. Voor een kleine auto kunnen de kosten beduidend lager zijn maar belopen de kosten snel circa € 2.000 per jaar.

### *De autokosten bedragen veelal tenminste 10% van het besteedbaar inkomen van huishoudens*

Het modale inkomen ('het meest voorkomende inkomen') in Nederland wordt door het CPB geraamd € 33.000 voor 2013. Dit betreft het zogeheten bruto modale inkomen<sup>5</sup>. Het gemiddelde inkomen in Nederland ('het gemiddeld inkomen van alle Nederlanders') wijkt af van het modaal

<sup>4</sup> Bijvoorbeeld op de ANWB-website: <http://www.anwb.nl/auto/koop-en-verkoop/auto-kiezen/autokosten>.

<sup>5</sup> Het bruto modale inkomen is het inkomen dat dicht onder de premie-inkomensgrens voor de zorgverzekeringswet ligt, inclusief 8% vakantietoeslag.

inkomen en bedraagt circa € 22.000 per jaar<sup>6</sup>. Dit inkomen ligt laag doordat er ook een groot deel van de bevolking niet werkt of geen inkomen geniet. Het gemiddelde inkomen van de werkzame beroepsbevolking bedraagt € 35.000 per jaar. Het gemiddelde inkomen van de niet-werkzame beroepsbevolking in Nederland is € 18.000 per jaar. De niet-werkzame beroepsbevolking zijn mensen met een uitkering, pensioen, partneralimentatie en studenten.

De inkomens verschillen uiteraard sterk naar huishoudtype. Tabel 4.1 laat voor verschillende huishoudtypen het aantal personen zien, het bruto-inkomen<sup>7</sup> en het besteedbaar inkomen<sup>8</sup>. De tabel laat onder meer zien dat voor alleenstaanden het besteedbaar inkomen ruwweg de helft bedraagt van echt)paren zonder kinderen, en dat dit ook geldt voor eenoudergezinnen ten opzichte (echt)paren met kinderen.

**Tabel 4.1 Huishoudtypen: Aantal personen, bruto- en besteedbaar inkomen (bedragen in €1000 / jaar)**

Huishoudtype	Omvang huishouden (aantal personen)	Bruto-inkomen (per jaar)	Besteedbaar inkomen
Alleenstaande man (gemiddeld):	1,0	34,9	20,0
Alleenstaande vrouw (gemiddeld):	1,0	27,7	18,3
Paar, zonder kinderen (gemiddeld):	2,0	63,4	37,6
-Kostwinnaar jonger dan 65 jaar	2,0	75,8	40,1
-Kostwinnaar 65 jaar of ouder	2,0	45,2	33,9
Paar, kinderen jonger dan 18 jaar	3,9	84,6	45,5
Paar, minstens 1 kind boven 18 jaar	3,8	97,5	54,2
Eenoudergezin	2,5	43,5	27,6

Bron: CBS.

Uitgaande van de genoemde kosten van € 6.000 per jaar kan op basis van bovenstaande worden geconcludeerd dat een gemiddelde auto met een gemiddeld gebruik niet voor alle huishoudtypen financieel haalbaar lijkt. Voor een alleenstaande zouden de kosten op jaarbasis circa 30 procent van het besteedbaar inkomen vragen en voor eenoudergezinnen circa 20 procent. Deze hoge aandelen in de huishoudinkomens gelden daarentegen in veel mindere mate voor (echt)paren. Voor (echt)paren bedragen de kosten van een gemiddelde auto circa 10 à 15 procent van het inkomen. In vergelijking met de genoemde percentages bij eenpersoonshuishoudens betekent dit de auto bij (echt)paren procentueel gezien circa de helft (10 à 15% tegenover 20 à 30%) vraagt van het aandeel in het besteedbaar inkomen van eenpersoonshuishoudens.

<sup>6</sup> Dit omvat inkomen uit arbeid, inkomen uit eigen onderneming, uitkering inkomensverzekeringen en uitkering sociale voorzieningen (met uitzondering van kinderbijslag).

<sup>7</sup> Het gemiddeld bruto-inkomen per huishouden bestaat uit het primair inkomen verhoogd met:

- uitkeringen inkomensverzekering zoals uitkeringen ingevolge de Werkloosheidswet (WW), de Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering (WAO) en de Algemene Ouderdomswet (AOW),
- uitkeringen sociale voorziening zoals de Bijstandsuitkering,
- gebonden overdrachten zoals huursubsidie en tegemoetkoming studiekosten, en
- ontvangen inkomensoverdrachten zoals alimentatie van de ex-echtgeno(o)t(e).

<sup>8</sup> Het gemiddeld besteedbaar bestaat uit het bruto-inkomen verminderd met

- betaalde inkomensoverdrachten zoals alimentatie van de ex-echtgeno(o)t(e),
- premies inkomensverzekeringen zoals premies betaald voor sociale verzekeringen, volksverzekeringen en particuliere verzekeringen in verband met werkloosheid, arbeidsongeschiktheid en ouderdom en nabestaanden,
- premies ziektekostenverzekeringen, en
- belastingen op inkomen en vermogen.

Voor de genoemde kleine auto geldt wel dat deze voor alle huishoudtypen financieel haalbaar lijkt. Voor alleenstaanden bedragen de kosten circa 10 procent van het besteedbaar inkomen.

Hoewel indicatief van karakter laten de berekeningen zien dat de gemiddelde auto niet binnen ieders (financieel) bereik ligt. Dit geldt zeker voor lagere inkomensgroepen. Vraag is of dit een onwenselijke situatie betreft. Immers, niet iedereen heeft gelet op zijn of haar huishoudenssituatie en verplaatsingspatroon behoefte aan een gemiddelde personenauto. Echter ook een kleinere auto vraagt veelal € 150 tot € 300 per maand. Bezit en gebruik van een auto vraagt daarmee voor alle huishoudens snel 10 procent van het besteedbaar inkomen. Veranderingen in belastingen voor het gemotoriseerde wegverkeer kunnen daarmee ook een significante invloed hebben op besteedbare inkomens.





# Bijlagen



# Bijlage 1: Bronnen inkomsten en uitgaven

## ***Inkomsten van de overheid uit gemotoriseerd wegverkeer (tabel 2.1)***

De inkomsten in tabel 2.1 zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

### **BPM**

“Aanbiedingsbrief Kamervragen over fiscale vergroening” van 17 juni 2013. Dit betreft de antwoorden van staatssecretaris Frans Weekers (Fin), mede namens de minister van Economische Zaken en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, op schriftelijke vragen van het lid Klaver (GL) over het bericht 'Nederland laat fiscale kansen liggen om verder te vergroenen.'

### **MRB: rijksdeel**

Zie BPM.

### **MRB: opcenten provincies**

CBS-gegevens over provinciebegrotingen van 19 december 2013, voorlopige cijfers voor 2013. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=7486mfo&LA=NL>.

### **Accijns**

Zie BPM.

### **Eurovignet / Belasting op zware motorvoertuigen**

Zie BPM.

## ***Uitgaven van de overheid uit gemotoriseerd wegverkeer (tabel 2.2)***

De uitgaven in tabel 2.2 zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

### **Uitgaven Ministerie IenM aan aanleg en beheer en onderhoud hoofdwegennet**

Ministerie Infrastructuur en Milieu (2012), Rijksbegroting 2013 - Infrastructuurfonds Artikel 12 – Begrote uitgaven 2013 (€2.729 miljoen) exclusief apparaatskosten RWS (€368 miljoen).

### **Uitgaven Ministerie IenM aan onderliggend wegennet**

Ministerie Infrastructuur en Milieu (2012), Rijksbegroting 2013 - Infrastructuurfonds Artikel 14 – Begrote uitgaven 2013.

Van het totaalbedrag van €136 is verondersteld 50% betrekking te hebben op wegen.

### **Uitgaven Ministerie IenM aan Brede Doeluitkering**

Rijksbegroting 2013 – Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013 Artikel 25 – Begrote uitgaven 2013.

Van het totaalbedrag van €1.796 is verondersteld 30% betrekking te hebben op wegen. Dit is gebaseerd op Ecorys (2010), *Omvang en inzet van GDU en BDU voor Holland Rijnland*.

De BDU is een financiële bijdrage die provincies en stadsregio's jaarlijks ontvangen van het Ministerie van IenM voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid op lokaal en regionaal niveau. Circa 70% van de beschikbare BDU-budgetten gaat naar de stadsregio's, de rest gaat naar

provincies. Omdat het merendeel van de BDU budgetten naar de stadsregio's gaan zijn de inkomsten en uitgaven door stadsregio's zelf niet beschouwd genomen om dubbeltellingen te voorkomen.

### Uitgaven Ministerie IenM aan verkeersveiligheid

Rijksbegroting 2013 – Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013  
 Artikel 14 – Begrote uitgaven 2013.

Het totaalbedrag van €40 is verondersteld volledig betrekking te hebben op wegen. Het betreft kosten voor o.a.:

- Diverse onderzoeken op het gebied van lucht, geluid en wegmaatregelen;
- Stimuleringsubsidies proeftuinen duurzame mobiliteit en CO<sub>2</sub> reductieprogramma;
- Subsidie programma het Nieuwe Rijden;
- Subsidie aan VVN, ANBO, Fietsersbond, SWOV.

### Uitgaven Ministerie IenM aan klimaat

Rijksbegroting 2013 – Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013  
 Artikel 19 – Begrote uitgaven 2013.

In totaal bedragen de geraamde uitgaven voor 2013 €93 miljoen. Dit zijn uitgaven die niet alleen voor wegverkeer worden gemaakt. Onderstaande tabel laat zien hoe deze uitgaven zijn toegedeeld aan het gemotoriseerde wegverkeer.

Artikel nr	Omschrijving	Totaal begroot voor 2013	Toe te rekenen aan wegverkeer	Resultaat
19.01.01 Ondrachten	Uitvoerings en onderzoeksopdrachten. In veel gevallen betreft het uitvoering door AgentschapNL (AgNL). De voornaamste via AgNL lopende opdrachten zijn uitvoering van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wetgeving en regelgeving, ondersteuning emissiehandel en het beleid inzake biobrandstoffen, technische expertise bij reductie overige broeikasgassen	6,3 mln	50%	3,15 mln
19.01.02 Subsidies	Subsidies voor lokale klimaat initiatieven, milieutechnologie en duurzame mobiliteit. Subsidies zijn aflopend (vanaf 2016 verdwenen)	4,6 mln	50%	2,3 mln
19.01.03 Bijdrage aan NEa	Nea ontvangt geld voor alle werkzaamheden in het kader van emissiehandel en register voor biobrandstoffen	7,35 mln	50%	3,67 mln
19.02.01 opdrachten aan: - uitvoering CDM - RIVM - AgNL	CDM:bijdrage aankoop voor levering van emissierechten RIVM en AgNL: uitvoering subsidieregelingen en beleidsondersteunende	31,7 32,0 mln	0% 50%	- 16 mln

Artikel nr	Omschrijving	Totaal begroot voor 2013	Toe te rekenen aan wegverkeer	Resultaat
- overige	werkzaamheden Overige: Onderzoeksopdrachten aan nationale en internationale wetenschappelijke instellingen op het gebied van klimaatverandering, duurzame productie en inzet biobrandstoffen, deelname aan INTERREG, financiering MKBA's op gebied van milieu en ruimte	5,6 mln	50%	2,8 mln
19.02.05 Bijdrage internationale organisaties	Verplichte afdrachten: UNEP contributie, Internationaal Transport Forum ITF, e.a.	5,6 mln	50%	2,8 mln
Totaal		93,0 mln		30,6 mln

### Uitgaven Ministerie IenM aan lucht en geluid

Rijksbegroting 2013 – Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013

Artikel 20 – Begrote uitgaven 2013.

Dit zijn uitgaven die nagenoeg volledig voor wegverkeer worden gemaakt. Onderstaande tabel laat zien hoe deze uitgaven zijn toegedeeld aan het gemotoriseerde wegverkeer.

Artikel nr	Omschrijving	Totaal begroot voor 2013	Toe te rekenen aan wegverkeer	Resultaat
20.01.01 opdrachten	Uitvoerings- en onderzoeksopdrachten op gebied van verkeersemissies, geluidhinder en luchtkwaliteit	6,9 mln	100%	6,9 mln
20.01.02 subsidies	Subsidies in de aanschafkosten van nieuwe voertuigen uitgerust met schone motoren die voldoen aan Euro-6 norm. Deze subsidie verdwijnt in 2016	4,5 mln	100%	4,5 mln
20.01.04 bijdragen: NSL	NSL: Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit zijn uitgaven aan provincies en gemeenten.	48,3 mln	100%	48,3 mln
Wegverkeerlawaaï	Wegverkeerslawaaï: bijdragen aan provincies en gemeenten voor uitvoeren saneringsmaatregelen mbt geluidhinder door verkeer	15,1 mln	100%	15,1 mln
Overige bijdrage medeoverheden	Overige bijdrage: betalingen inzake geluidskaarten	2,5 mln	100%	2,5 mln
20.01.07 bekostiging	Bijdrage aan milieuonderzoeksprogramma van ECN	1,5 mln	0%	-
Totaal		76,3		74,8

### **Uitgaven Ministerie IenM aan inspectie**

Ministerie Infrastructuur en Milieu (2012), Rijksbegroting 2013 - Infrastructuurfonds  
Artikel 24 – Begrote uitgaven 2013.

Dit betreft de kosten van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De Inspectie Leefomgeving en Transport is in 2012 ontstaan uit een samenvoeging van de VROM Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De taak van de ILT is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de onder toezichtstaanden) de wet- en regelgeving op het terrein van de duurzame leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven. Het werkveld van de inspectie omvat:

- risicovolle bedrijven;
- risicovolle stoffen en producten;
- water, bodem en bouwen;
- rail- en wegvervoer;
- scheepvaart;
- luchtvaart.

De kosten voor rail en weg zijn in het overzicht opgenomen. Van het totaalbedrag van €29 miljoen hiervoor is verondersteld 50% betrekking te hebben op wegen.

### **Uitgaven provincies aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur**

Op basis van een eigen analyse van provinciale meerjarenbegrotingen in combinatie met CBS-gegevens (<http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/overheid-politiek/publicaties/artikelen/archief/2011/2011-3323-wm.htm>).

### **Uitgaven gemeenten aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur**

Op basis van CBS-gegevens over gemeentebegrotingen: verkeersmaatregelen te land  
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=80418NED&D1=12-22&D2=a&D3=0&D4=8-9&VW=T>

Dit betreffen de uitgaven verband houdende met de aanleg en het onderhoud van het wegennet met bijbehorende voorzieningen en aanverwante taken. Het gaat hier onder meer om: wegen, straten, pleinen, bruggen, spoorwegovergangen, voorzieningen voor het openbaar vervoer, de openbare verlichting, straatreiniging, gladheidsbestrijding, openbare klokken, taxistandplaatsen, wachtgelegenheden voor openbaar vervoer (abri's), kwaliteitsbeoordeling van het wegennet, registratie van openbare wegen buiten de bebouwde kom, vergoedingen aan waterschappen voor het beheer en onderhoud van wegen, enzovoorts.

### **Uitgaven gemeenten aan verkeersmaatregelen**

Op basis van CBS-gegevens over gemeentebegrotingen: post wegen, straten en pleinen  
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=80418NED&D1=12-22&D2=a&D3=0&D4=8-9&VW=T>.

Onder deze uitgaven vallen het opstellen van verkeersplannen (zoals voor verkeerscirculatie), het treffen van voorzieningen voor de regulering van het verkeer, en het nemen van verdere verkeersmaatregelen. De voorzieningen voor verkeersregulatie betreffen onder andere: verkeerslichten, verkeersborden, wegwijzers, plaatsnaamborden. Bij de verdere verkeersmaatregelen gaat het bijvoorbeeld om verkeersvoorlichting en – onderricht, verkeersonderzoek (ook in verband met de functie Wegen, straten en pleinen), verwijdering van autowrakken en verkeersobstakels, enzovoorts.

### Apparaatskosten Ministerie IenM, provincies en gemeenten

Dit betreft een benadering door Ecorys. Uit het Infrastructuurfonds volgt dat de apparaatskosten voor Rijkswaterstaat in 2013 €368 miljoen bedragen. Dit komt overeen met circa 16% van de uitgaven aan aanleg en beheer van het hoofdschatting. Dit percentage is toegepast op de uitgaven van provincies en gemeenten aan aanleg en beheer en onderhoud van het wegennet.

### Uitgaven Openbaar Ministerie

Het is onbekend welke kosten het OM maakt die samenhangen met het wegverkeer (zoals verkeersmisdrijven en verkeersovertredingen). In 1989 is besloten om bepaalde verkeersovertredingen als te hard rijden, dubbelparkeren, kleven, door rood rijden, etc. administratiefrechtelijk af te handelen (Wet Mulder). Dit heeft geleid tot een ontlasting van het OM. Verondersteld kan daarom worden dat de kosten samenhangend met verkeersovertredingen beperkt zullen zijn. De kosten voor het OM samenhangend met verkeersmisdrijven (zoals rijden onder invloed) zijn onbekend.

### Uitgaven voor verkeershandhaving

Het is onbekend welk deel van de totale werkzaamheden door de politie kunnen worden toegerekend aan het gemotoriseerd wegverkeer. Alleen voor de verkeershandhavingsteams van de politie kan met zekerheid worden gesteld dat hun werkzaamheden volledig aan het wegverkeer gerelateerd zijn. De teams houden zich volledig met verkeerscontroles bezig en controleren vooral op overtredingen die de meeste slachtoffers in het verkeer veroorzaken: rijden onder invloed van alcohol, snelheidsovertredingen, rijden door rood licht en geen helm of gordel dragen. Landelijk werken er 760 mensen. Dit komt neer op circa 1,5% van het totaal aantal personen dat bij de politie werkt<sup>9</sup>. Gegeven de kosten voor de politie in 2013, te weten €4,9 miljard, komt dit neer op een uitgavenpost voor verkeershandhaving van €73,5 miljoen per jaar. Bedacht moet worden dat dit een minimale inschatting lijkt en dat in werkelijkheid de kosten naar verwachting hoger zullen liggen.

### Ontwikkeling inkomsten en uitgaven van de overheid

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat de overheidsinkomsten in 2014 circa €900 miljoen hoger zijn. Dit is gebaseerd op de volgende cijfers en bronnen:

- Aanscherping oldtimerregeling: circa €137 miljoen per jaar. Dit bedrag is gebaseerd op brief Ministerie van Financiën (15 april 2013), *Afschaffing vrijstelling MRB voor oldtimers* en brief Ministerie van Financiën (24 april 2013), *Alternatieven afschaffing vrijstelling MRB voor oldtimers*. Het genoemde bedrag van €153 uit Regeerakkoord is hiertoe gecorrigeerd voor de structurele kosten van €16 miljoen van het gekozen alternatief.
- Extra inkomsten uit opcenten als gevolg van het vervallen van de vrijstelling van de MRB en de aanscherping van de oldtimerregeling: circa €105 miljoen per jaar. Dit is bepaald naar rato van omvang van de opcenten ten opzichte van rijksdeel (circa 40%) in tabel 2.1. Bij de extra opcenten als gevolg van de vrijstelling van de MRB is hiervan de helft genomen gelet op veelal (zeer) kleine auto's die dit betreft met veelal relatief lage MRB-bedragen.
- Sneller boetes gegeven bij het te laat betalen van de MRB: circa €50 miljoen per jaar. Bron: Regeerakkoord.
- Verhoging accijnzen op diesel en LPG: circa €280 miljoen. Bron: Regeerakkoord. Accijnsverhoging diesel en LPG komen overeen met respectievelijk €230 en €50 miljoen.
- Indexatie van alle autobelastingen. Bij een indexfactor van 2% resulteert een bedrag van circa €284 miljoen.

<sup>9</sup> In totaal werken er in 2012 bij de politie (incl. de KLPD) 54.900 FTE Bron: jaarverslag politie 2012.

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat de overheidsuitgaven in 2014 circa € 400 miljoen lager zijn. Dit is gebaseerd op de volgende cijfers en bronnen:

- Het Rijk bezuinigt tot 2028 op de uitgaven uit het Infrastructuurfonds. In het Lenteakkoord en in het Regeerakkoord Rutte II als in aanvullende moties is hier invulling aan gegeven. Dit maakt het complex de precieze opgaaf te bepalen. Uitgangspunt vormt de brief *Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds* (Ministerie van IenM). Verondersteld is dat de bezuinigingsopgaaf uit het Lenteakkoord uit voorjaar 2013 al in het Infrastructuurfonds is verwerkt. In deze studie is uitgegaan van de aanvullende bezuiniging uit het Regeerakkoord Rutte II van € 1,93 en € 0,30 miljard voor respectievelijk wegen, en regionale en lokale infrastructuur (verondersteld voor 25% voor rekening te komen van wegenprojecten). De bezuinigingsopgaaf geldt voor 15 jaar. In het rapport is derhalve het 1/15<sup>e</sup> bedrag opgenomen. Dit komt overeen met een bezuinigingsdoelstelling van circa 6% ten opzichte van de uitgaven voor 2013 en een bedrag van circa € 134 miljoen.
- Provincies en gemeenten gaan naar verwachting ook bezuinigen, maar onduidelijk is de mate waarin. Toepassing van het percentage van de rijksoverheid bij provincies en gemeenten resulteert in bedragen van gemiddeld respectievelijk € 66 en € 136 miljoen per jaar.
- Het Rijk geeft volgens de begroting de komende jaren circa € 20 miljoen minder Brede DoelUitkering (BDU) uit. Het Rijk geeft daarnaast volgens begroting de komende jaren minder uit aan verkeersveiligheid (circa €10 miljoen per jaar), klimaat (circa € 14 miljoen per jaar), en aan lucht en geluid (circa €35 miljoen per jaar). Ook dit betreft gemiddelde bedragen per jaar.

### **Additionele inkomsten van de overheid uit gemotoriseerd wegverkeer**

De uitgaven in tabel 2.3 zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

#### **Inkomstenbelasting uit bijtelling auto-van-de-zaak**

Mondeling opgaaf van het Ministerie van Financiën.

De verwachte toename in inkomsten uit de bijtelling van circa € 12 miljoen op in 2014, oplopend tot circa €47 miljoen in 2017 is gebaseerd op indicatieve berekeningen door Ecorys.

#### **BTW over nieuwe auto's, benzine accijns, diesel en LPG accijns enz**

Alle BTW-bedragen bouwen voort op Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit (2012), *Mobiliteit in Cijfers – Auto's 2012/2013* ==> Tabel 7.2 Rijksinkomsten aan verkeersbelastingen. Dit betrof ramingen voor 2012. Deze zijn overgenomen voor 2013 maar gecorrigeerd voor de BTW-verhoging. Daarbij is het BTW-bedrag gerelateerd aan nieuwe auto's gecorrigeerd voor verwachte teruggang in BPM-inkomsten in de Rijksbegroting voor 2013 ten opzichte van 2012. De Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit heeft daarnaast herziene BTW-inkomsten over accijnzen opgestuurd naar aanleiding van een deels foutieve weergave van deze cijfers in genoemde publicatie.

#### **Assurantiebelasting over autoverzekeringen**

Cijfer bouwt voort op Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit (2012), *Mobiliteit in Cijfers – Auto's 2012/2013* ==> Tabel 7.2 Rijksinkomsten aan verkeersbelastingen. Dit betrof raming voor 2012. Deze is overgenomen maar gecorrigeerd voor de BTW-verhoging van 9,7 naar 21%.

#### **Verkeersboetes (excl. administratiekosten)**

Opbrengst boetes in 2013 overgenomen op basis van onderzoek van het AD. Hierbij is gecorrigeerd voor de administratieve kosten (7 euro per boete). Tot mei 2013 zijn er volgens het AD 3,7 mln boetes uitgeschreven. Op jaarbasis zou dit neerkomen op 11,1 mln. Dit leidt tot een opbrengst aan administratieve kosten van 77,7 mln euro. Deze zijn afgetrokken van de totaal



geraamde boete opbrengsten van 1,07 miljard over 2013. Dit leidt tot een totale opbrengst excl. administratiekosten van 992 mln euro over 2013.

Bron: <http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/3454364/2013/06/07/Staat-stevent-af-op-recordbedrag-verkeersboetes.dhtml>

#### **Opbrengst uit zakelijke km vergoeding**

Het budgettair belang van de zakelijke km vergoeding wordt door het Ministerie van Financiën geschat op € 600 miljoen. Bij een km-vergoeding van 19 eurocent komt dit neer op een totaal aantal gereden zakelijke km waarvoor een km-vergoeding wordt gegeven van 3,2 miljard km. Onder de veronderstelling dat voor 20% van deze kilometers geldt dat de werkgever geen 19 eurocent vergoed maar 25 eurocent, betekent dit dat er bijna € 38 miljoen aan 'extra' vergoeding wordt uitbetaald. Bij een marginaal belastingtarief van 42% betekent dit een opbrengstenpost voor de overheid van € 16 miljoen.



## Bijlage 2: Methodiek toerekening inkomsten en uitgaven aan weggebruikers

### Methodiek toerekening inkomsten

Onderscheid is gemaakt naar de volgende inkomsten die de overheid ontvangt uit:

- BPM;
- MRB (rijksdeel plus opcenten);
- Accijnzen, onderscheiden naar benzine, diesel en LPG;
- Eurovignet / Belasting op zware motorvoertuigen.

Onderstaande tabel laat zien welke inkomsten voor de onderscheiden typen weggebruikers onderscheiden zijn. Gemakshalve is verondersteld dat alle vrachtauto's op benzine rijden.

**Tabel 0.1 Belasting per type weggebruiker**

	Privéauto	Auto vd zaak	Vrachtauto	Bestelauto	Motor
BPM	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
MRB: rijksdeel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
MRB: opcenten	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja
Accijns: benzine	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
Accijns: diesel en LPG	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
Eurovignet	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee

De verschillende inkomsten zijn op indicatieve wijze als volgt uitgesplitst:

- BPM: Aantal nieuwverkochte voertuigen en gemiddeld BPM bedrag per type weggebruiker. Verondersteld is dat auto van de zaak gemiddeld 5% meer BPM betaalt dan een privéauto. BPM bij bestelauto's heeft volledig betrekking op particulier bestelautobezit.
- MRB-rijksdeel: Omvang autopark in Nederland en gemiddeld bedrag aan MRB (bedragen exclusief opcenten) per type voertuig.
- MRB-opcenten: Idem als methodiek MRB-rijksdeel exclusief vracht- en bestelauto's.
- Accijns – benzine: Verdeling op basis van afgelegd kilometrage. Verondersteld is dat alle motoren op benzine rijden.
- Accijns – diesel en LPG: Idem als benzineaccijnzen. Verdeling op basis van afgelegd kilometrage.
- Eurovignet: Volledig aan vrachtauto's toegerekend.

De resulterende procentuele verdelingen van de verschillende belastingen over de onderscheiden weggebruikers is opgenomen in tabel 0.2

**Tabel 0.2 Procentuele verdeling belastingen over onderscheiden weggebruikers**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
BPM	56%	41%	0%	3%	1%	100%
MRB: rijksdeel	72%	12%	2%	13%	1%	100%
MRB: opcenten	85%	14%	0%	0%	1%	100%
Accijns: benzine	83%	13%	0%	1%	0%	100%
Accijns: diesel en LPG	25%	23%	19%	33%	0%	100%
Eurovignet	0%	0%	100%	0%	0%	100%

Op basis van deze percentages zijn de totale bedragen per voertuigtype bepaald. Tabel 0.3 laat dit zien.

**Tabel 0.3 Absolute verdeling belastingen over onderscheiden weggebruikers (bedragen x €mln)**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
BPM	707	516		34	9	<b>1.266</b>
MRB: rijksdeel	2.553	428	58	463	39	<b>3.541</b>
MRB: opcenten	1.226	206			19	<b>1.450</b>
Accijns: benzine	3.270	529		29	112	<b>3.941</b>
Accijns: diesel en LPG	953	886	756	1.284		<b>3.880</b>
Eurovignet			134			<b>134</b>
<b>Totaal</b>	<b>8.709</b>	<b>2.565</b>	<b>948</b>	<b>1.811</b>	<b>179</b>	<b>14.212</b>

Deling van de totale inkomsten per type weggebruiker met een gewogen aantal kilometers per type weggebruiker levert de gemiddelde inkomsten voor de overheid per gereden kilometer. Inkomsten uit bijvoorbeeld accijnzen zijn gerelateerd aan het totaal aantal kilometers dat in Nederland wordt afgelegd door zowel Nederlandse als niet-Nederlandse weggebruikers. Inkomsten uit o.a. de BPM en MRB zijn gerelateerd kilometers die alleen door Nederlanders zijn afgelegd in zowel Nederland als het buitenland. De resulterende bedragen per kilometer zijn opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 0.4 Gemiddeld ontvangen inkomsten per kilometer (in €per km)**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor
<b>Totaal</b>	0,10	0,11	0,13	0,10	0,07

### **Methodiek toerekening uitgaven**

Op vergelijkbare wijze als de inkomsten zijn de uitgaven toegerekend aan de verschillende groepen weggebruikers. Onderscheid is gemaakt naar de volgende uitgaven van de overheid:

- Uitgaven Ministerie IenM aan hoofdwegennet (aanleg en beheer en onderhoud), onderliggend wegennet, Brede Doeluitkering, verkeersveiligheid, klimaat, lucht en geluid, en inspectie.
- Uitgaven provincies aan aanleg en beheer en onderhoud.
- Uitgaven van gemeenten aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur.
- Uitgaven van gemeen aan aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur, en aan verkeersmaatregelen.
- Apparaatskosten Ministerie IenM, provincies en gemeenten.
- Uitgaven voor verkeershandhaving.

Onderstaande tabel laat zien welke uitgaven voor de onderscheiden typen weggebruikers onderscheiden zijn.

**Tabel 0.5 Uitgaven per type weggebruiker**

	Privéauto	Auto vd zaak	Vrachtauto	Bestelauto	Motor
Ministerie IenM: aanleg en beheer en onderhoud HWN	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: OWN	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: BDU	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: veiligheid	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: klimaat	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: lucht en geluid	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ministerie IenM: inspectie	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee

	Privéauto	Auto vd zaak	Vrachtauto	Bestelauto	Motor
Provincies aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gemeenten: aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gemeenten: verkeersmaatregel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Apparaatskosten	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Openbaar Ministerie	Niet geanalyseerd bij gebrek aan informatie				
Verkeershandhaving	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

De verschillende uitgaven zijn op indicatieve wijze als volgt uitgesplitst:

- Uitgaven lenM aan hoofdwegennet: De totale uitgaven zijn gesplitst naar aanlegkosten enerzijds en beheer en onderhoudskosten anderzijds. Verondersteld dat circa 56% betrekking heeft op aanleg en 44% op beheer en onderhoud. Beide kosten zijn toegerekend aan voertuigtypen op basis van CE (2008), *Infrakosten van het vrachtverkeer over de weg*. Op basis van deze studie onderscheid gemaakt naar rijkswegennet en provinciaal wegennet enerzijds (hoofdwegennet), en gemeentelijk wegennet anderzijds.
- Uitgaven lenM aan onderliggend wegennet: Vergelijkbaar als toerekening aan hoofdwegennet maar sec toegespitst op aanleg.
- Uitgaven lenM Brede Doeluitkering: Toerekening aan hoofdwegennet en gemeentelijk wegennet op basis van CE-studie. Verondersteld dat 10% betrekking heeft op provinciaal en 90% op gemeentelijk wegennet. Uitgaven toegespitst op aanleg.
- Uitgaven lenM aan verkeersveiligheid: Toedeling op basis van voertuigkm op alle wegen.
- Uitgaven lenM aan klimaat: Toedeling op basis van voertuigkm op alle wegen.
- Uitgaven lenM aan lucht en geluid: Toedeling op basis van voertuigkm op alle wegen.
- Uitgaven lenM aan inspectie: Volledig toegedeeld aan vrachtautokm.
- Uitgaven provincies: Idem als uitgaven lenM aan hoofdwegennet, de totale uitgaven gesplitst naar aanlegkosten en kosten beheer en onderhoud. Verondersteld dat circa 56% betrekking heeft op aanleg en 44% op beheer en onderhoud.
- Uitgaven gemeenten aan infrastructuur: Systematiek uitgaven lenM en provincies maar dan van cijfers gemeentelijk wegennet in CE-studie. Verondersteld dat 10% aanleg betreft en 90% beheer en onderhoud.
- Uitgaven gemeenten aan verkeersmaatregelen: Op basis van toerekening aanlegkosten, toegespitst op gemeentelijk wegennet.
- Apparaatskosten: Op basis van voertuigkilometers.
- Openbaar Ministerie: Niet geanalyseerd bij gebrek aan informatie.
- Verkeershandhaving: Op basis van voertuigkilometers.

In de hoofdtekst wordt dieper ingegaan op de studie van CE die voor een belangrijk deel ten grondslag ligt aan de toerekening van de kosten naar voertuigtypen.

De resulterende procentuele verdelingen van de verschillende uitgaven aan de onderscheiden weggebruikers is opgenomen in tabel 0.6.

**Tabel 0.6 Procentuele verdeling uitgaven over onderscheiden weggebruikers**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
Ministerie lenM: aanleg en beheer en onderhoud HWN	47%	12%	29%	11%	1%	100%
Ministerie lenM: OWN	52%	14%	21%	12%	1%	100%
Ministerie lenM: BDU	59%	16%	14%	10%	1%	100%
Ministerie lenM: veiligheid	63%	17%	5%	13%	2%	100%

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
Ministerie lenM: klimaat	63%	17%	5%	13%	2%	100%
Ministerie lenM: lucht en geluid	63%	17%	5%	13%	2%	100%
Ministerie lenM: inspectie	0%	0%	100%	0%	0%	100%
Provincies aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	47%	12%	29%	11%	1%	100%
Gemeenten: aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	47%	12%	32%	8%	1%	100%
Gemeenten: verkeersmaatregel	60%	16%	13%	10%	1%	100%
Apparaatskosten	63%	17%	5%	13%	2%	100%
Openbaar Ministerie	Niet geanalyseerd bij gebrek aan informatie					
Verkeershandhaving	63%	17%	5%	13%	2%	100%

Op basis van deze percentages zijn de totale bedragen per voertuigtype bepaald. Tabel 0.7 laat dit zien.

**Tabel 0.7 Absolute verdeling uitgaven over onderscheiden weggebruikers (bedragen x €mln)**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor	Totaal
Ministerie lenM: aanleg en beheer en onderhoud HWN	1.104	294	676	259	28	<b>2.361</b>
Ministerie lenM: OWN	35	9	15	8	1	<b>68</b>
Ministerie lenM: BDU	318	85	75	54	7	<b>539</b>
Ministerie lenM: veiligheid	25	7	2	5	1	<b>40</b>
Ministerie lenM: klimaat	19	5	2	4	1	<b>31</b>
Ministerie lenM: lucht en geluid	47	12	4	10	2	<b>75</b>
Ministerie lenM: inspectie			14			<b>14</b>
Provincies aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	561	149	344	132	14	<b>1.200</b>
Gemeenten: aanleg en beheer en onderhoud infrastructuur	1.146	305	791	193	24	<b>2.458</b>
Gemeenten: verkeersmaatregel	283	75	62	47	6	<b>473</b>
Apparaatskosten	587	156	52	125	19	<b>938</b>
Openbaar Ministerie	Niet geanalyseerd bij gebrek aan informatie					
Verkeershandhaving	46	12	4	10	2	<b>74</b>
<b>Totaal</b>	<b>4.171</b>	<b>1.109</b>	<b>2.040</b>	<b>847</b>	<b>103</b>	<b>8.271</b>

Deling van de totale uitgaven per type weggebruiker gedeeld door het totale kilometrage in Nederland (inclusief buitenlands verkeer) levert de gemiddelde uitgaven voor de overheid per gereden kilometer. De resulterende bedragen per kilometer zijn opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 0.8 Gemiddeld ontvangen uitgaven per kilometer (in € per km)**

	Privéauto	AvdZaak	Vracht	Bestel	Motor
<b>Totaal</b>	0,05	0,05	0,28	0,05	0,04

### **Toelichting op de uitkomsten**

Zoals voorgaande en figuur 3.4 in de hoofdtekst laten zien zijn de verschillen tussen vrachtauto's en andere vervoerwijzen vooral toe te schrijven aan de hoge uitgaven van de overheid voor het vrachtverkeer. De inkomsten per kilometer zijn, zij het wat hoger in absolute zin, redelijk in lijn met

privéauto's, auto's van de zaak en bestelauto's. De hoge uitgaven per kilometer voor een vrachtauto zijn in belangrijke mate het gevolg van twee factoren:

1. Vrachtauto's dragen meer dan evenredig bij aan de aanlegkosten van projecten. Een vrachtauto is qua massa beduidend zwaarder dan de andere onderscheiden voertuigtypen. In de dimensionering van wegen en kunstwerken moet hier rekening mee worden gehouden. Voorliggende studie bouwt op dit punt op de studie *Infrakosten van het vrachtverkeer over de weg* (CE Delft, 2008). In deze studie zijn in detail de kosten van aanleg als beheer en onderhoud toegerekend aan verschillende modaliteiten. De studie laat zien dat op het rijkswegennet en op het onderliggend wegennet respectievelijk circa 24 en 16 procent van de kosten kunnen worden toegerekend aan het vrachtverkeer. Uitzonderingen daargelaten ligt het aandeel van het vrachtverkeer over veel wegen veelal lager dan deze percentages.
2. Vrachtauto's dragen meer dan evenredig bij aan de kosten van beheer en onderhoud van weginfrastructuur. Op basis van genoemde studie van CE is te herleiden dat van de kosten van beheer en onderhoud respectievelijk circa 42 en 38 procent van de kosten kunnen worden toegerekend aan het vrachtverkeer. Ook dit is een direct gevolg van de hogere massa van vrachtauto's in vergelijking met andere vervoerwijzen. Enigszins afhankelijk van de gebruikte bron varieert het aandeel van het vrachtverkeer in de totale mobiliteit (aantal verplaatsingen x gemiddelde afstand) tussen 5 à 10 procent, wat aangeeft dat het vrachtverkeer in belangrijke mate bijdraagt aan de kosten van beheer en onderhoud.



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)

**W** [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

***Sound analysis, inspiring ideas***