

# Kosten en baten van varianten Anders Betalen voor Mobiliteit

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Projectbureau Anders Betalen voor Mobiliteit

ECORYS Nederland BV

Rik Lebouille  
Wim Spit  
Jorrit Harmsen

Rotterdam, april 2007

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

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)

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport

T 010 453 87 59

F 010 452 36 80

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>v</b>
<b>Management samenvatting</b>	<b>vii</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel van de studie	1
1.3 Leeswijzer	2
<b>2 Methodologisch kader</b>	<b>3</b>
2.1 Inleiding	3
2.2 Beprijzing in welvaartseconomisch perspectief	4
2.3 De effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit	5
2.3.1 Indeling van effecten	5
2.3.2 Directe effecten	6
2.3.3 Indirecte effecten	9
2.3.4 Externe effecten	11
2.3.5 Effect van buitenlands verkeer	12
2.4 Aanpassingen in methodologie ten opzichte van de eerdere studie	13
2.4.1 Belastingverhoging vanwege uitverdieneffect	13
2.4.2 Aanname reiskostenvergoeding	15
2.4.3 Overige aanpassingen	15
2.5 Aanpassingen in uitgangspunten ten opzichte van de eerdere studie	16
2.5.1 Economische lange termijn scenario	16
2.5.2 Actualisering van de uitvoeringskosten	16
2.6 De onderzochte varianten	19
<b>3 De resultaten</b>	<b>21</b>
3.1 Inleiding	21
3.2 Resultaten van varianten met een vlakke prijs per kilometer	22
3.2.1 Wat levert variabilisatie op?	22
3.2.2 Welke mate van variabilisatie is optimaal?	24
3.3 Wat zijn de welvaartseffecten van differentiatie naar tijd en plaats?	24
3.4 Wat zijn de welvaartseffecten van differentiatie naar milieukenmerken?	28
3.5 Wat is het effect van combinatie van differentiaties naar tijd en plaats en milieukenmerken?	32
3.6 Wat zijn de effecten van variabilisatie voor huishoudens?	34

3.7	Wat zijn de effecten van variabilisatie voor bedrijven?	40
3.8	Wat is het effect van variabilisatie op de overheidsbegroting?	45
3.9	Vergelijking met uitkomsten CPB-analyse	51
<b>4</b>	<b>Gevoeligheidsanalyses</b>	<b>54</b>
4.1	Gevoeligheidsanalyses voor variant 1	54
4.2	Gevoeligheidsanalyses voor variant 6	56
4.3	Gevoeligheidsanalyses voor variant 12	57
4.4	Gevoeligheidsanalyses voor variant 17	58
4.5	Conclusies	59
	<b>Bijlage 1: Externe effecten</b>	<b>61</b>
	<b>Bijlage 2: Gehanteerde tarieven</b>	<b>65</b>
	<b>Bijlage 3: Detailtabellen per variant</b>	<b>69</b>

# Voorwoord

Voorliggende rapportage betreft de eindrapportage over de maatschappelijke kosten en baten van varianten voor Anders Betalen voor Mobiliteit. Deze rapportage is opgesteld in het kader van de Joint Fact Finding, in het bijzonder de werkgroep *Vormgeving kilometerprijs*.

De rapportage focust op de resultaten die op basis van inputs van verschillende andere deelprojecten zijn verkregen. Voor een uitgebreidere toelichting van deze inputs wordt de lezer verwezen naar deze deelrapportages. Het gaat dan om de volgende rapportages:

- Sheetrapportage door 4Cast over de uitkomsten van LMS (november 2006);
- Rapportage van ECORYS en MuConsult aangaande de effecten op het wagenpark en emissies: *Effecten variabilisatie BPM, MRB en Eurovignet, eindrapport*, 1 december 2006
- Rapportage van SWOV: *Beprijzen en verkeersveiligheid*, Concept, 2006.

In de rapportage zijn de gemaakte opmerkingen van de werkgroepleden, alsmede de discussies in de workshop van 5 februari 2007, zo goed mogelijk verwerkt.

Rotterdam, april 2007.



# Management samenvatting

## Achtergrond

### *Joint fact finding*

Momenteel wordt in het kader van het project Anders Betalen voor Mobiliteit een Joint Fact Finding (JFF) uitgevoerd. In deze JFF worden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere betrokken partijen (belangenorganisaties, andere ministeries) allerlei aspecten van de eventuele invoering van een kilometerprijs nader onderzocht.

Ter ondersteuning van de werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de invoering van een kilometerprijs. Het betreft hier onder meer de effecten op het wagenpark, de mobiliteit, het overheidsbudget, het milieu en de verkeersveiligheid. Op basis van deze deelstudies zijn de maatschappelijke kosten en baten van invoering van kilometerprijs in voorliggende rapportage in beeld gebracht.

## Methodiek

De bepaling van kosten en baten is in grote lijnen gebaseerd op de methodiek die in 2005 door het Centraal Planbureau (CPB) is ontwikkeld<sup>1</sup>. Deze kan worden omschreven als een kosten-batenanalyse op basis van kengetallen. Daar er geen kasstroomoverzicht is gemaakt voor een langere periode en er derhalve geen netto contante waarde is berekend, is, om verwarring te voorkomen, de term kengetallen KBA hier niet gehanteerd.

Op enkele onderdelen is de CPB methodiek aangepast. Voor wat betreft de uitgangssituatie is nu gerekend met de mobiliteitsontwikkeling conform het nieuwe lange-termijnscenario *Strong Europe (SE)*. Daarnaast is een bouw pakket verondersteld met een omvang van €14,5 miljard, dat enigszins afwijkt van wat in 2005 is verondersteld. De mobiliteitsontwikkeling tot 2020 in het SE-scenario is lager dan in het voorheen gebruikte scenario European Coordination. Het belangrijkste gevolg hiervan is dat het verwachte niveau van congestie in 2020 substantieel lager ligt dan in de exercitie uit 2005.

Daarnaast zijn er twee methodologische aanpassingen doorgevoerd:

- Er is niet gestreefd naar evenwicht op de overheidsbegroting. Indien varianten leiden tot een budgettekort of –overschot, zijn geen aanvullende maatregelen verondersteld om dit tekort/overschot weg te werken. Het CPB heeft in gevallen met een tekort de ‘teruggave’ van belastingen beperkt.

---

<sup>1</sup> CPB, Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid in het wegverkeer, Document 87, juni 2005.

- Er is verondersteld dat er geen verhoging van de vergoeding woon-werkverkeer plaatsvindt voor die werknemers die niet over een door het bedrijf betaalde lease-auto beschikken<sup>2</sup>.

Deze aanpassingen hebben enerzijds tot gevolg dat er sprake kan zijn van onbalans van kosten en baten voor de overheid, anderzijds dat er geen overdracht plaatsvindt tussen bedrijven en huishoudens. Deze aanpassingen hebben een groot effect op de verdeling van de kosten en baten over de verschillende groepen. Ze hebben echter **geen** invloed op de vergelijkbaarheid van de uitkomsten met de analyse uit 2005<sup>3</sup>.

De maatschappelijke kosten en baten zijn in beeld gebracht voor één zichtjaar, 2020. Dit jaar beschrijft het eindbeeld, dus nadat allerlei overgangsmaatregelen om tot een nieuw systeem te komen volledig zijn uitgekristalliseerd. Er is derhalve niet gekeken naar de kosten en baten tijdens dit overgangstraject. In een ander deelrapport wordt nader ingegaan op dit overgangstraject<sup>4</sup>.

### *Onderzochte varianten*

Op verzoek van de werkgroep zijn in totaal 31 varianten geanalyseerd op hun maatschappelijke kosten en baten. De varianten onderscheiden zich naar:

- De mate waarin vaste autolasten zijn omgezet naar een prijs per kilometer (*mate van variabelisatie*);
- De mate waarin de prijs *ex ante kostenneutraal* is voor verschillende segmenten van het wagenpark (personenauto's, vrachtwagens, bestelauto's; op *meso*-niveau), of voor het totaal (op *macro*-niveau). De term *ex ante* heeft hier betrekking op de vooraf verwachte neutraliteit. Dit hoeft niet noodzakelijkerwijs te betekenen dat er sprake is van lastenneutraliteit na gedragseffecten van de kilometerprijs (*ex post*);
- De mate van differentiatie van deze prijs *naar tijd en plaats*;
- De mate van differentiatie van deze prijs naar *milieukeurmerken* van het voertuig.

## Resultaten

De belangrijkste bevindingen zijn:

### *Ten aanzien het nationale welvaartseffect*

- Het saldo van maatschappelijke kosten en baten voor Nederland is in de meeste (25 van de 31) onderzochte varianten positief: de netto welvaartsbaten zijn in deze varianten groter dan de kosten van het heffingssysteem. De baten bestaan vooral uit reistijdwinsten en positieve gevolgen voor milieu en verkeersveiligheid. De indirecte effecten zijn in alle varianten negatief, mede door het verlies aan accijnsinkomsten voor de overheid.

<sup>2</sup> In geval werknemers wel over een lease-auto beschikken zijn de effecten voor woon-werkverkeer net als in 2005 volledig toegerekend aan de bedrijven.

<sup>3</sup> Ook het CPB heeft de welvaartseffecten van een beperking van de terugsluis of van een additionele belasting niet meegenomen in haar analyse. Het verschil in saldo van kosten en baten komt met name voort uit de andere uitgangssituatie, met lagere congestie.

<sup>4</sup> ECORYS & MuConsult, *Effecten variabelisatie MRB, BPM en Eurovignet, Resultaten werkgroep Overgang*, 2006



- De omvang van de negatieve indirecte effecten is in veel varianten vergelijkbaar met de omvang van de positieve externe effecten. Hierdoor wordt het saldo in grote lijnen bepaald door het saldo van de reistijdwinsten en de afname in mobiliteit.
- De omvang (en het teken) van het welvaartssaldo is in belangrijke mate afhankelijk van de vormgeving van de kilometerprijs. In het algemeen geldt dat differentiatie van de prijs naar tijd en plaats of naar milieukeurmerken (of een combinatie van beiden) positiever is voor de nationale welvaart dan een vlakke kilometerprijs.
- De varianten waarin sterker wordt gedifferentieerd naar tijd en plaats (hoger tarief op plaatsen en tijden van congestie) resulteren in een groter welvaartseffect. In een dergelijke variant wordt de heffing nog specifiek gerelateerd aan het congestieniveau, en dus aan de tijden en plaatsen dat er relatief veel reistijdwinst te behalen is. De reistijd-baten zullen dan ook vooral in congestiegebieden optreden. Een dergelijke congestieheffing zou aangrijpen op 3-4% van het personenverkeer en 1-2% van het vrachtverkeer.
- Differentiatie naar milieubelasting (Euronorm) levert een groter positief welvaartseffect op dan differentiatie naar brandstofsoort.

#### *Ten aanzien van de effecten per groep:*

- De effecten per groep hangen sterk samen met de veronderstelde gemiddelde heffing. In deze analyse kan alleen het uiteindelijke effect van de wijze waarop varianten zijn vertaald naar modelinput worden getoond.
- Alle geanalyseerde varianten resulteren in een negatief effect op de overheidsbegroting (van €0,6 tot €3 miljard per jaar), indien er geen aanvullende maatregelen worden genomen. Het effect op de overheidsbegroting is kleiner indien bij de vormgeving wordt uitgegaan van lastenneutraliteit op *meso-niveau*, dan indien de vormgeving is gebaseerd op lastenneutraliteit op *macro-niveau*.
- De geanalyseerde varianten leveren alle een positief inkomenseffect op voor huishoudens: de heffingsuitgaven zijn lager dan de besparingen op de vaste lasten van autobezit. Daarnaast ondervinden huishoudens voordelen van een kortere reistijd. Hier staat een welvaartsverlies tegenover als gevolg van het niet meer maken van een deel van de autoritten. Het saldo van deze twee verkeerseffecten is positief bij een lage mate van omzetten van vaste autolasten naar een prijs per kilometer, maar negatief bij een hoge mate van variabilisatie.
- Het financiële effect voor bedrijven is in bijna alle (op twee na) doorgerekende varianten negatief. Tegenover dit effect op de kosten staat een vermindering van de economische schade, in de vorm van een lagere congestie voor zakelijk verkeer en vrachtverkeer. Het welvaartseffect is in bijna alle gevallen per saldo positief, in een enkel geval neutraal.

### *Vergelijking met de CPB uitkomsten*

- De effecten op de congestie zijn in deze analyse substantieel (circa de helft) lager dan in de CPB studie. Ook de daling van het weggebruik als gevolg van de introductie van de kilometerprijs is nu lager, zij het in veel mindere mate. Deze kleinere verkeerseffecten worden mede veroorzaakt door de andere referentiesituatie dan in de onderzoeken van 2005, waarin er minder congestie is in 2020.
- Het kleinere effect van een kilometerprijs heeft ook zijn weerslag op de externe effecten. Deze zijn nu lager dan in de CPB studie. Er is echter ook gebruik gemaakt van een andere berekeningswijze. Wagenparksamenstelling en dus brandstofkenmerken zijn afgeleid uit het model DYNAMO. Geluid en veiligheid zijn op dezelfde wijze berekend zoals destijds door CPB. Echter in deze studie zijn ook effecten bij het vrachtverkeer verondersteld (uit IBO model). In de CPB studie zijn deze nul verondersteld.
- De indirecte effecten op de overheidsbegroting en de kosten van het heffingssysteem zijn vergelijkbaar met die in 2005. Per saldo is het welvaartseffect, door de lagere effecten op mobiliteit, nu kleiner dan in de studie uit 2005.
- De effecten op de overheidsbegroting en op de budgetten van bedrijven en huishoudens zijn extremer dan in de 2005 studie. Voor de overheid resteert nu een groot tekort, terwijl de huishoudens in veel gevallen per saldo minder betalen aan kilometerprijs dan ze aan belastingverlaging incasseren. Deze verschillen komen voort uit de wijzigingen in de methodiek van de analyse. Anders dan in 2005 is nu niet verondersteld dat de overheid compenserende (belasting)maatregelen zal nemen om te bewerkstelligen dat er geen negatief saldo op de begroting resulteert van introductie van een kilometerprijs. Deze wijziging heeft geen impact op de vergelijkbaarheid van het totale welvaartseffect zoals hierboven beschreven.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het project *Anders Betalen voor Mobiliteit* (ABvM) binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft tot doel de invoering van een landelijke kilometerprijs in 2012 voor te bereiden. Eén van de taken van het project is het uitvoeren van een feitenonderzoek ter voorbereiding van de besluitvorming over en wetgeving voor de kilometerprijs. Het feitenonderzoek vindt plaats in nauwe samenwerking met maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en andere departementen.

Voor het feitenonderzoek is een viertal werkgroepen ingesteld. In de werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* staat de vraag centraal: hoe dient de uiteindelijke kilometerprijs eruit te zien? De werkgroep richt zich op het analyseren van de voor- en nadelen van de verschillende opties voor de vormgeving van de kilometerprijs. Centraal staan hierbij aspecten als de grondslag van de prijs, mogelijke differentiaties in het uiteindelijke tarief en de effecten van verschillende varianten. De werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* richt zich dus op het eindbeeld.

De werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* heeft in de zomer van 2006 verschillende varianten gedefinieerd voor een landelijke kilometerprijs. De varianten verschillen onder meer in het percentage van de BPM dat wordt gevariabiliseerd, de beoogde lastenneutraliteit op macro- of meso-niveau en het al dan niet differentiëren van de kilometerprijs naar tijd en plaats of milieukeurmerken.

## 1.2 Doel van de studie

In opdracht van de werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* heeft ECORYS de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten in kaart gebracht. Hierbij wordt zoveel mogelijk de methodiek van een kosten-batenanalyse volgens de leidraad OEI gevolgd.

Echter, aangezien de kosten en baten alleen voor het jaar 2020 in kaart zijn gebracht, is er geen kasstroomanalyse gedaan, noch een netto contante waarde berekend. Dit kan, vanwege de effecten in een overgangstraject, afwijken van een rechttoe rechtaan vertaling van een jaarlijks effect naar de contante waarde voor een lange periode.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> In de analyse van het CPB is impliciet afgezien van de effecten in het overgangstraject. De gevonden effecten in het jaar 2020 zijn via een discontovoet van 7% vertaald naar netto contante waarde van effecten over een 'eeuwigdurende' periode.

De analyse is uitgevoerd op basis van parallel uitgevoerde deelstudies, betreffende:

- *Vervoerseffecten*, berekend met het Landelijk Model Systeem (LMS) door 4Cast;
- *Milieueffecten* voortkomend uit de veranderende samenstelling van het personenautopark en als gevolg van de vervoerseffecten, berekend met het model Dynamo door MuConsult;
- *Milieueffecten* van de vervoerseffecten voor vracht- en bestelverkeer, berekend door ECORYS.

Daarnaast is door SWOV gekeken naar de *verkeersveiligheidseffecten*, en dan met name de invloed op het aantal verkeersdoden. Daar er ook sprake is van invloed op (ziekenhuis)gewonden en op materiële schade van voertuigen, geeft de analyse van SWOV niet het complete beeld. In de waardering van verkeersveiligheidseffecten is daarom vooralsnog de CPB-methode gevolgd.

De huidige analyse van kosten en baten betreft vooral een vertaling van de in deze andere deelstudies gevonden effecten naar maatschappelijke kosten en baten. Dit betekent bijvoorbeeld dat ook de wijze waarop varianten zijn vertaald naar input voor LMS en Dynamo, en de wijze van berekeningen van effecten op personen- en goederenvervoer (met LMS respectievelijk het IBO model), bepalend zijn voor de uitkomsten van deze kosten-batenanalyse. Eventuele keuzes in de andere deelstudies zijn daarmee mede bepalend voor de uitkomsten van deze analyse.

Voor een goed begrip van de hier gepresenteerde resultaten is het dan ook raadzaam kennis te nemen van genoemde rapportages<sup>6</sup>.

### 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het methodologische kader voor de studie. Eerst wordt ingegaan op de methodiek van de analyse die door het CPB in 2005 voor de Commissie Nouwen is uitgevoerd. Vervolgens wordt aangegeven op welke punten en om welke reden deze analyse voor het huidige doel is aangepast.

Hoofdstuk 3 presenteert de resultaten aan de hand van enkele beleidsrelevante vragen. Tevens wordt voor twee varianten een vergelijking gemaakt met de resultaten uit 2005.

Tot slot zijn in hoofdstuk 4 enkele gevoeligheidsanalyses opgenomen.

In bijlage 1 wordt de berekeningswijze van de externe effecten toegelicht. In bijlage 2 zijn ter informatie de gehanteerde tarieven per variant opgenomen. Tot slot zijn in de details van de resultaten per variant te vinden in bijlage 3.

---

<sup>6</sup> De verkeerskundige effecten zijn gerapporteerd in: 4Cast, *Joint Fact Finding: Verkeerskundige effecten vastgesteld met LMS*, 2006. De milieueffecten zijn gerapporteerd in ECORYS & MuConsult, *Effecten variabilisatie BPM, MRB en Eurovignet*, 2007. De veiligheidseffecten in: SWOV, *Beprijzen en verkeersveiligheid*, Concept, 2006.

## 2 Methodologisch kader

### 2.1 Inleiding

Doel van deze analyse is de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten voor ABvM in kaart te brengen. Voor een dergelijke analyse wordt veelal gebruik gemaakt van een kosten-batenanalyse (KBA). In een KBA worden de kosten en baten voor toekomstige jaren geraamd, om deze vervolgens terug te rekenen tot één bedrag, dat het effect op de maatschappelijke welvaart weergeeft. Dit is een ideale manier om (eenmalige) investeringskosten af te zetten tegen een stroom (groeiende) baten in de toekomst.

In het onderhavige geval is gebruik gemaakt van de methodiek van een KBA om de maatschappelijke kosten en baten in beeld te brengen. Echter, aangezien de verkeerskundige effecten slechts voor één toekomstjaar (2020) in kaart zijn gebracht, is, conform de door het CPB gehanteerde methode, gekozen voor het bepalen van de kosten en baten in dat zichtjaar. In tweede instantie zou, na nadere analyse van bijvoorbeeld de kosten en baten gedurende het overgangstraject, tot een volledige KBA kunnen worden overgegaan. Binnen het korte bestek van dit onderzoek kon een dergelijke analyse inclusief overgangstraject niet worden uitgevoerd.

Niettemin is zoveel mogelijk aangesloten bij de systematiek van een KBA zoals die momenteel in Nederland gebruikelijk is. Dat wil zeggen dat in de benaming en bepaling van de effecten is aangesloten bij de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken.

In deze analyse wordt gebruik gemaakt van globale kengetallen om de fysieke effecten (verkeerskundig, milieu, veiligheid) om te zetten in welvaartsbaten of –kosten. Er is derhalve gewerkt volgens het principe van een kengetallen kosten-batenanalyse (KKBA).

Een kosten-batenanalyse (KBA) volgens de Leidraad OEI brengt de effecten van een project in beeld op de totale welvaart van Nederland (welvaartseffecten) en desgewenst op de welvaart van de verschillende groepen (en/of regio's) in de samenleving (verdelingseffecten); in dit geval is het project de invoering van een bepaalde vorm van kilometerprijs.

Een KBA helpt bij het vinden van een antwoord op de volgende vragen:

- Is invoering van een variant goed voor de welvaart van Nederland?
- Hoe pakt de invoering van een variant uit voor de verschillende groepen huishoudens of bedrijven, hoe voor de overheid?

Voor de bepaling van deze effecten is gebruik gemaakt van de methodiek die door het CPB is toegepast in de *Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer*<sup>7</sup> die ten behoeve van de Commissie Nouwen is opgesteld. Deze methodiek is waar mogelijk op basis van de nieuwste inzichten aangescherpt en waar nodig aangepast.

Voordat in navolgend hoofdstuk inzicht wordt gegeven in de analyseresultaten ten behoeve van de antwoorden op bovengestelde vragen, wordt in dit hoofdstuk eerst nader ingegaan op de methodiek. Paragraaf 2.2 beschrijft welke effecten vanuit de KBA-methodiek (i.c. de welvaartstheorie) kunnen worden verwacht. Vervolgens geeft paragraaf 2.3 een korte beschrijving van de methodiek die het CPB in 2005 heeft gehanteerd. Paragrafen 2.4 en 2.5 gaan in op de wijzigingen en aanpassingen op deze systematiek zoals die in de voorliggende analyse zijn doorgevoerd.

## 2.2 Beprijzing in welvaartseconomisch perspectief

Een kosten-batenanalyse is gebaseerd op de economische welvaartstheorie. Een verhandeling over de welvaartstheorie zou hier te ver voeren, maar enige noties uit deze theorie kunnen een beter begrip geven van de te verwachten effecten.

Centraal in de welvaartstheorie staat de welvaart of het nut dat mensen bereiken door inzet van beschikbare middelen als arbeid, kapitaal, schone lucht en (vrije) tijd. Indien met dezelfde middelen een hoger nut kan worden behaald voor allen is er sprake van een positief welvaartseffect. Concreet betekent dit dat indien er minder tijd benodigd is om een bepaalde reis te maken er sprake is van welvaartstoename, indien alle andere effecten gelijk blijven.

Indien deze winst alleen door een bepaalde groep wordt behaald, terwijl andere groepen een welvaartsverlies leiden, is het totale welvaartseffect minder eenduidig te bepalen. Dit effect hangt dan immers af van de mate van waardering die wordt gehecht aan de winst c.q. het verlies van de betreffende groepen. Hierover bestaan uiteenlopende theorieën. In een kosten-batenanalyse volgens de leidraad OEI wordt op dit punt uitgegaan van ongewogen saldering. Positieve en negatieve effecten worden opgeteld; er vindt geen weging van de effecten plaats. De uiteenlopende effecten voor groepen worden wel in kaart gebracht, zodat hiermee in de politieke besluitvorming rekening kan worden gehouden.

Een belangrijke notie is verder dat een optimaal welvaartseffect voor de hele maatschappij wordt bereikt indien de diverse actoren de volledige maatschappelijke kosten dragen van hun acties, dus inclusief de kosten (c.q. baten) die men voor anderen veroorzaakt. Immers, indien de totale maatschappelijke effecten tot uitdrukking komen in zijn kosten van mobiliteit, zal een consument de beste afweging kunnen maken tussen de beschikbare opties. In geval van automobilisten betekent dit dat deze niet alleen geconfronteerd worden met de kosten van het voertuig (brandstof, verzekering,

---

<sup>7</sup> CPB, Document 87, juni 2005.

afschrijving etc) en de reistijd, maar ook met de kosten die anderen dragen, zoals de slijtage van de weg, het eventuele extra tijdsverlies voor andere weggebruikers, de extra geluidsoverlast voor anderen en het effect op de luchtkwaliteit etc. Anderzijds betekent dit evenzeer dat algemene mobiliteitsbelastingen die niet aan dergelijke factoren zijn gerelateerd de optimale keuze van de automobilist kunnen verstoren.

Vanuit de welvaartstheorie is daarom te verwachten dat een maatregel die de individuele kosten voor de gebruiker beter in lijn brengen met de door die mobiliteit veroorzaakte maatschappelijke kosten tot een positief welvaartseffect zal leiden. Voorwaarde is wel dat de kosten van het innemen van de prijs per kilometer in verhouding staan tot de te behalen welvaartswinsten.

Daarnaast kunnen verschuivingen in de welvaart van groepen ontstaan, doordat een maatregel verschillend uitwerkt op verschillende groepen. Dit heeft niet alleen te maken van de hoogte van de prijs per kilometer, maar evenzeer met de mate waarin bestaande belastingen verdwijnen.

## 2.3 De effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit

### 2.3.1 Indeling van effecten

De laatste jaren worden investeringen in transportinfrastructuur op nationale of regionale schaal beoordeeld op hun maatschappelijke kosten en baten. Het kader hiervoor wordt gevormd door de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur. In de huidige analyse is eveneens gebruik gemaakt van deze leidraad. De leidraad geeft een methodologisch kader voor de te onderscheiden effecten, de benaming van de effecten en hun berekeningswijze.

In een kosten-batenanalyse wordt een toekomstige situatie met een project (bijv. infrastructuur of kilometerprijs) vergeleken met de toekomstige situatie zonder dit project (referentiesituatie of nulalternatief). De effecten van het project worden uit deze vergelijking afgeleid. Het gaat dus niet om de totale effecten in een situatie met het project, zoals bij een economische effectrapportage, maar alleen om het verschil tussen die situatie en de situatie zonder het project. Dit verschil betreft de projecteffecten. Deze effecten kunnen positief of negatief zijn en tellen alleen mee voor zover het effecten zijn die de welvaart beïnvloeden.

De leidraad OEI maakt onderscheid in drie typen effecten:

- Effecten voor de eigenaar, exploitant en gebruiker, alsmede de effecten verder in het transportsysteem; dit worden de *directe effecten* genoemd.
- Effecten op andere markten dan de transportmarkt, voor zover deze een verandering in de welvaart betekenen, de *indirecte effecten*.
- Effecten op productiemiddelen waarvoor geen markten bestaan en die derhalve geen marktprijs kennen: de *externe effecten*.

Voor elk van deze typen kunnen meerdere effecten worden onderscheiden. In navolgende paragraaf worden deze nader beschreven.

De voorliggende rapportage bouwt voort op de analyse die door het CPB is uitgevoerd van eerdere varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit. Dezelfde effecten zijn onderscheiden en deze zijn op gelijke wijze berekend. Wel zijn er enkele wijzigingen aangebracht in de uitgangspunten van de analyse en is op enkele punten de berekening van de effecten aangepast. Deze wijzigingen en aanpassingen komen in paragrafen 2.5 respectievelijk 2.6 aan de orde.

### 2.3.2 Directe effecten

De directe effecten van varianten voor Anders Betalen voor Mobiliteit betreffen de effecten op de eigenaar/exploitant (de overheid) en de gebruikers van het heffingssysteem.

Kern van de varianten is dat de kosten voor het bezit en gebruik van de auto veranderen. Dit heeft invloed op zowel het aanschafgedrag, als het gebruik van de auto. Verlaging van de aanschafkosten zal leiden tot meer aankopen: de auto wordt immers goedkoper en huishoudens die eerder afzagen van aanschaf kunnen nu binnen hun budget wel tot aanschaf overgaan. Een hoger bezit kan vervolgens leiden tot meer gebruik van de auto ten koste van andere vervoerwijzen.

Een ander effect van verlaging van de aanschafkosten is dat alle typen auto's goedkoper worden, waardoor de duurder, kwalitatief betere of meer comfortabele auto's meer betaalbaar worden. Er kan dus ook een verschuiving in de samenstelling van het wagenpark optreden. Dit heeft eveneens een welvaartseffect, het betekent immers meer comfort, status en/of veiligheid.

Verandering van de variabele kosten van autogebruik, dat wil zeggen de kosten per gereden kilometer, heeft eveneens invloed op het gedrag. Een verhoging van de variabele, direct aan het gebruik gerelateerde kosten van de auto zal volgens de economische theorie leiden tot een vermindering van het gebruik. Dit betekent enerzijds een verlies aan welvaart voor de afhakende reizigers; ritten die men vroeger maakte worden niet meer gemaakt. Anderzijds kan er echter een positief effect zijn voor de automobilisten die ondanks de hogere kosten blijven reizen, bijvoorbeeld omdat het afhaken van een deel van de automobilisten leidt tot minder congestie en de reizen daardoor minder tijd in beslag nemen. De omvang van deze effecten op het verkeer zal afhankelijk zijn van de vormgeving van de kilometerprijs.

Minder files betekenen niet alleen dat de overblijvende weggebruikers een kortere reistijd kennen, en dus reistijdwinst hebben, maar evenzeer dat er minder kans is op onverwachte vertragingen: de reistijd wordt betrouwbaarder. Ook dit is een welvaartseffect. De reiziger kan zijn reis immers beter plannen, hoeft minder tijdsruimte in te bouwen en staat minder gauw voor onaangename verrassingen, zoals te laat komen voor een belangrijke afspraak.

Een kilometerprijs heeft niet alleen invloed op het gedrag, maar ook op de portemonnee van automobilisten. Enerzijds dalen de kosten van het autorijden door de lagere belastingen (MRB, BPM, opcenten, Eurovignet), anderzijds stijgen de kosten als gevolg



van de te betalen kilometerprijs. Deze effecten treden op bij zowel huishoudens als bedrijven.

Voor de overheid treedt het omgekeerde effect op. Er komen minder inkomsten binnen uit MRB, BPM, Eurovignet en provinciale opcenten; hier staan inkomsten uit de kilometerprijs tegenover. Daarnaast heeft de overheid te maken met de kosten van het innen van de kilometerprijs. Om de kilometerprijs mogelijk te maken zullen er investeringen moeten worden gedaan in een registratie- en heffingssysteem. Ook zullen er voor het beheer, onderhoud en exploitatie jaarlijks kosten moeten worden gemaakt. Hiertegenover staat het (al dan niet geheel) wegvallen van de kosten van inning van MRB, BPM, Eurovignet en provinciale opcenten.

Naast de kosten van investering in het registratie- en heffingssysteem zullen er ook investeringen nodig zijn in de voertuigen, bijvoorbeeld in de vorm van een on-board unit (OBU). De OBU unit is nodig om de gereden kilometers te kunnen registreren en de prijs per kilometer af te kunnen rekenen.

De hierboven beschreven effecten zijn door het CPB als volgt benoemd<sup>8</sup>:

#### *Prijs en terugsluis*

- De te betalen **prijs is de** kilometerprijs die in rekening wordt gebracht. Dit is een negatief welvaartseffect voor huishoudens en bedrijven, maar een even groot positief effect voor de overheid.
- De te ontvangen **terugsluis** omvat de verlaging (of afschaffing) van de motorrijtuigenbelasting (MRB), de BPM, het Eurovignet en de provinciale opcenten. Dit is een positief effect voor huishoudens en bedrijven en een even groot negatief effect voor de overheid.

#### *Uitverdieneffect en compenserende belasting (of vermindering terugsluis)*

Het vervangen van de vaste lasten door een prijs per gereden kilometer kan tot gevolg hebben dat weggebruikers hun gedrag gaan aanpassen, om zo betaling van de prijs per kilometer te ontwijken. Dit kan betekenen dat men de betreffende rit niet meer maakt, op een ander moment of naar een andere bestemming (bijv. korter of naar een andere regio). Ook kan het betekenen dat men overgaat tot de aanschaf van een ander type auto. De aard en mate van dit ontwijkgedrag zal samenhangen met de aard en de hoogte van de prijs per kilometer. Een voorbeeld: indien de prijs per kilometer voor wagens met dieselmotoren veel hoger is dan die voor wagens met benzinemotoren, is te verwachten dat weggebruikers hiermee bij de vervanging van hun auto rekening zullen houden. Of: indien rijden in de spits duurder is dan buiten de spits, zullen diegenen die niet per se in de spits hoeven te reizen uitwijken naar een ander tijdstip van de dag.

Door dit ontwijkgedrag worden de opbrengsten van de kilometerprijs gedrukt, wat kan leiden tot lagere inkomsten voor de overheid dan waar men vooraf op had gerekend. Dit effect staat bekend als het **uitverdieneffect**.

---

<sup>8</sup> Zie CPB, 2005, pagina 21.

In haar analyse heeft het CPB verondersteld dat de invoering van een andere wijze van beprijzen budgetneutraal plaatsvindt voor de overheid. Oftewel, indien een dergelijk effect optreedt, is verondersteld dat een compenserende prijs per kilometer zal worden geïntroduceerd door de overheid, dan wel dat er in mindere mate zal worden gevariabiliseerd (mindere terugsluis). Er is dus een **belastingcompensatie** verondersteld ter dekking van het uitverdieneffect. In de huidige analyse is deze veronderstelling (vooralsnog) losgelaten. De redenen hiervoor worden in paragraaf 2.4 nader toegelicht.

Bovenbeschreven effecten betreffen transacties tussen huishoudens en bedrijven enerzijds en de overheid anderzijds. In een KBA op nationale schaal vallen deze posten tegen elkaar weg (immers de inkomsten van de één zijn kosten voor de ander). Voor de verdeling van effecten tussen de verschillende actoren (verdelingseffecten) is dit onderscheid echter van groot belang.

#### *Vergoeding reiskosten woon-werkverkeer*

De introductie van de kilometerprijs leidt tot een verhoging van de variabele kosten van alle soorten verkeer. Dus ook het woon-werkverkeer zal duurder worden. Het CPB heeft verondersteld dat deze verhoging door een deel van de bedrijven zal worden gecompenseerd aan de huishoudens. Voor een deel gebeurt dit indirect, doordat de bedrijven de kosten van lease-auto's dragen, voor een deel direct, middels een **reiskostenvergoeding**. Ook hiervoor geldt dat de inkomsten voor de ene groep (huishoudens) gelijk zijn aan de kosten van de andere groep (bedrijven). Per saldo is er dan geen welvaartseffect voor Nederland.

In de huidige analyse is ook op dit punt afgeweken van de CPB-analyse. De reden hiervoor wordt in paragraaf 2.4 nader onderbouwd.

#### *Verkeerseffecten: reistijdwinsten en verlies aan mobiliteit*

Tot slot zijn twee typen effecten onderscheiden door het CPB waarbij geen sprake is van overdracht tussen partijen maar die op nationale schaal wel een effect op de welvaart betekenen, te weten:

- De **reistijdwinsten**: dit is de tegenwaarde in geldtermen van de kortere reistijden van automobilisten (en vrachtverkeer). Deze reistijdwinst bestaat uit het verschil in reistijd met en zonder de prijs per kilometer, voor diegenen die in beide gevallen gebruik maken van de weg. In deze reistijdwinsten is een opslag opgenomen om rekening te houden met de grotere betrouwbaarheid van het reizen, als gevolg van de lagere congestie. De welvaartswinst als gevolg van reistijdwinst is berekend op basis van het aantal (reizigers- of vracht)kilometers en de gemiddelde snelheid waarmee deze worden gemaakt. Deze tijds winst wordt met behulp van standaardwaarden voor Value of Time omgezet in geldtermen. Tevens is standaard een opslag van 25% gehanteerd om het effect van een betere betrouwbaarheid weer te geven.
- Het **welvaartsverlies** als gevolg van minder automobilititeit. Door een verhoging van de kosten per reis zal er door (een deel van) de weggebruikers minder worden gereisd. Een deel van de huishoudens en bedrijven ziet af van reizen over de weg vanwege de hogere kosten en kiest voor een andere reiswijze ('modal

shift'), of ziet af van de verplaatsing (verlies aan mobiliteit). Deze keuze levert hen echter per saldo minder welvaart op; het is immers een tweede keus. Overigens kan de combinatie van lagere kosten van autobezit en andere spreiding van congestie over de dag en het land, theoretisch gezien, ook tot een hogere automobilititeit leiden. In dat geval is er dus sprake van welvaartswinst.

Dit welvaartseffect is berekend door de afname in mobiliteit (in termen van reizigers- of vrachtkilometers) te vermenigvuldigen met de helft van de waarde van de stijging in de kosten van mobiliteit. Deze stijging in kosten betreft het saldo van de te betalen kilometerprijs (negatief effect) en de reistijdwinst per kilometer (positief effect).

Het eerder beschreven welvaartseffect, dat automobilisten binnen hun budget over kunnen gaan tot de aanschaf van een auto die beter voldoet aan hun wensen, is door het CPB niet meegenomen in de analyse. In de meeste van de door CPB beschouwde varianten trad dit effect overigens ook niet op. In de huidige analyse wordt dit effect ook niet meegenomen. De omvang van het effect is namelijk niet direct uit de beschikbare gegevens af te leiden. Niettemin kan het wel als een positief welvaartseffect worden aangemerkt. Immers, zelfs indien huishoudens per saldo een neutraal inkomenseffect zouden ondervinden (oftewel de betaalde kilometerprijs is exact gelijk aan de korting op de vaste lasten) zou een deel van de mobiliteit met kwalitatief betere of meer op de smaak toegesneden personenauto's plaatsvinden. De automobilisten (en passagiers) zullen derhalve en hoger nut aan de verplaatsing toekennen.

### 2.3.3 Indirecte effecten

Indirecte effecten betreffen effecten die optreden op andere markten dan de 'markt' voor automobilititeit. Dergelijke effecten mogen conform de Leidraad OEI alleen worden meegenomen in een KBA indien er sprake is van een landsgrensoverschrijdend effect, of indien bestaande imperfecties op deze markten worden beïnvloed.<sup>9</sup>

Ten aanzien van deze indirecte effecten heeft het CPB rekening gehouden met de volgende markten<sup>10</sup>:

- De openbaar vervoermarkt;
- Het beheer en onderhoud van weginfrastructuur;
- De arbeidsmarkt, voor zover het om woon-werkverkeer gaat;
- De motorbrandstoffenmarkt.

#### *Openbaar vervoermarkt*

Niet alle kosten van het openbaar vervoer zijn in de tarieven verwerkt die de reizigers betalen; de exploitatietekorten worden afgedekt door overheidssubsidies. Indien het gebruik van het OV toeneemt als gevolg van kilometerprijs, is het voor het welvaartseffect van belang op welk moment van de dag dit gebeurt. In de spitsuren is in

<sup>9</sup> Zie Elhorst, Heyma, Koomans en Oosterhaven, *Indirecte Effecten Infrastructuurprojecten, Aanvulling op de Leidraad OEI*, december 2004.

<sup>10</sup> Zie CPB, 2005, p. 40 e.v

veel gevallen de capaciteit van het OV al volledig benut. Een uitbreiding van de vraag zal dan additioneel aanbod uitlokken, met de bijbehorende extra exploitatietekorten. Uitbreiding van de vraag in de daluren zal juist tot een betere benutting van het OV leiden, waardoor exploitatiesubsidies kunnen dalen. Conform de aanpak van CPB is gerekend met een extra opbrengst van 9,9 eurocent per reizigerskilometer in een daluur en met een extra tekort van 6,6 eurocent per reizigerskilometer in een spitsuur<sup>11</sup>.

#### *Beheer en onderhoud van weginfrastructuur*

De kosten van beheer en onderhoud van weginfrastructuur worden niet in rekening gebracht bij de weggebruiker, maar komen voor rekening van de overheid. Aangezien een deel van de kosten varieert met het gebruik, zal de introductie van een kilometerprijs leiden tot veranderingen in de uitgaven voor beheer en onderhoud. Immers, het aantal afgelegde voertuigkilometers verandert en daarmee ook de hieraan verbonden (variabele) beheer- en onderhoudskosten voor de overheid. Dit welvaartseffect is dan ook berekend door de verandering in voertuigkilometers te vermenigvuldigen met een kengetal voor de kosten van beheer en onderhoud. Voor dit kengetal zijn de door CPB gehanteerde cijfers gehanteerd<sup>12</sup>.

#### *Arbeidsmarkt*

Mede als gevolg van het bestaan van werkloosheidsuitkeringen kan de arbeidsmarkt als een imperfecte markt worden gezien. Door de introductie van een kilometerprijs zullen de kosten van woonwerkverkeer veranderen. Indien deze stijgen, zal het financiële voordeel van het accepteren van een baan afnemen, wat het zoekgedrag van werklozen zal ontmoedigen. Dit kan leiden tot een hogere werkloosheid dan in het geval zonder kilometerprijs. Als dat het geval is zal de overheid meer kwijt zijn aan werkloosheidsuitkeringen. Bij een daling van de kosten van woonwerkverkeer treedt het omgekeerde effect op.

Om dit effect te benaderen heeft het CPB 15% van de verandering in het consumentensurplus (= de waarde van de reistijdwinst) voor het woon-werkverkeer genomen. Oftewel, indien de reistijdwinst voor woon-werkverkeer per saldo positief is, is dit effect ook positief (een lagere reistijd verbetert de werking van de arbeidsmarkt), en omgekeerd.

#### *De markt voor motorbrandstoffen*

De overheid heft accijnzen op motorbrandstoffen, wat een imperfectie oplevert voor de markt voor motorbrandstoffen. Indien er minder wordt getankt als gevolg van een kilometerprijs, betekent dit een verlies aan accijnsinkomsten voor de overheid. Omdat deze inkomsten door de overheid volledig worden teruggesluisd in de economie, betekent een daling van inkomsten minder terugsluis, en daarmee een verlies aan welvaart. Dit effect is berekend op basis van de verandering in mobiliteit (voertuigkilometers) en de daaraan verbonden verandering in de noodzakelijke brandstoffen.

<sup>11</sup> De betreffende waarden betroffen prijspeil 2003. Deze zijn aangepast aan het hier gebruikte prijspeil 2005.

<sup>12</sup> Het CPB rekent met 0,4 eurocent per kilometer voor personenauto's en bestelbusjes en 9,6 eurocent per kilometer voor vrachtwagens. Ook deze kengetallen zijn geactualiseerd naar prijspeil 2005.

#### 2.3.4 Externe effecten

Externe effecten betreffen de verandering in het gebruik van middelen waar geen marktprijs voor beschikbaar is. Er zijn drie soorten effecten onderscheiden<sup>13</sup>:

##### *Verkeersveiligheid*

Door veranderingen in de automobilititeit wordt ook de kans op ongevallen beïnvloed. Dit kan worden veroorzaakt doordat er minder wordt gereden (bij gelijkblijvende ongevalskans), of omdat de kans op ongevallen wordt beïnvloed. De SWOV heeft op basis van de uitkomsten van het vervoermodel LMS een raming gemaakt van het aantal verkeersdoden dat naar verwachting wordt voorkomen als gevolg van een lagere mobiliteit.

Niet alleen het aantal verkeersdoden, maar ook het aantal niet fatale ongevallen zal lager zijn bij een lagere mobiliteit. Derhalve zullen ook de welvaartskosten gerelateerd aan ziekenhuisgewonden en als gevolg van materiele schade afnemen. Aangezien er geen inzicht is in deze mate waarin deze effecten optreden, is in de waardering van dit effect aangesloten bij de CPB methode en is een kengetal per voertuigkilometer gehanteerd om het effect op verkeersveiligheid te waarderen. Deze kengetallen zijn ontleend aan de publicatie *De prijs van een reis*.<sup>14</sup> In de kengetallen wordt onderscheid gemaakt naar personenauto's, bestelauto's, vrachtwagens < 12 ton en vrachtagens > 12 ton. Tevens is rekening gehouden met verschillen in veiligheid binnen en buiten de bebouwde kom.

##### *Geluidshinder*

Geluidshinder als gevolg van zijn automobilititeit is verondersteld min of meer direct gerelateerd te zijn aan de mate van autogebruik. Indien er minder automobilititeit is zal er naar verwachting sprake zijn van minder geluidsoverlast, bij een hogere mobiliteit kan er meer geluidsoverlast worden verwacht. Dit effect is, conform de CPB-methode, gewaardeerd tegen een vaste waarde per verreden kilometer; deze waarde varieert met het type voertuig (personenauto onderscheiden naar type brandstof; bestelauto; vrachtwagen < 12 ton of > 12 ton). De mix van het wagenpark is ontleend aan Dynamo. In de waardering van dit effect is derhalve het effecten van verschuivingen in het wagenpark meegenomen. Ook toekomstige verbeteringen in voertuigtechnologie resulterend in lagere geluidsoverlast zijn in de waardering meegenomen. De door het CPB gebruikte kengetallen zijn indertijd ontleend aan *De prijs van een reis*. De kengetallen zijn geactualiseerd naar prijspeil 2005.

##### *Emissies van schadelijke stoffen*

Net als geluidshinder zijn emissies van schadelijke stoffen als gevolg van zijn automobilititeit min of meer direct gerelateerd aan de mate van autogebruik. Bij emissies gaat het om diverse typen schadelijke gassen en stoffen als NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. De emissies van schadelijke stoffen zijn in Dynamo bepaald aan de hand van het aantal voertuigkilometers uit het verkeersmodel LMS en de samenstelling van het wagenpark. Uit Dynamo resulteren kilogrammen c.q. tonnen schadelijke stoffen (CO<sub>x</sub>, CO, VOS, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>). Deze zijn middels een kengetal omgezet in geldswaarden. Hiervoor zijn

<sup>13</sup> Zie CPB, 2005, p. 43 e.v..

<sup>14</sup> CE, *De prijs van een reis, De maatschappelijke kosten van het verkeer*, 2004.

dezelfde waarden gehanteerd als in *De prijs van een reis*, geactualiseerd naar prijspeil 2005.

Het gaat hier strikt genomen om een aanpassing aan de methodologie van het CPB. De invloed van de wijziging in methodologie is echter relatief gering, met name in relatie tot de hierna te bespreken aanpassingen. De methode van emissies sluit door het gebruik van Dynamo veel beter aan bij de specifieke veranderingen in het wagenpark die door de variabilisatie kan optreden en mag daarmee als preciezer worden bestempeld.

### 2.3.5 Effect van buitenlands verkeer

De bepaalde effecten dienen alleen te worden meegenomen in zoverre ze invloed hebben op de nationale welvaart. Echter, een deel van de automobilititeit vindt plaats met buitenlandse auto's, dat wil zeggen in auto's die in het buitenland zijn geregistreerd. De mobiliteit van deze auto's is in het LMS volledig meegenomen, dus ook de daaraan gekoppelde effecten zijn in de berekening meegenomen. Het gaat dan om de effecten op reistijdwinsten, mobiliteit, accijnzen en de externe effecten. Strikt genomen is dit niet juist. Immers, men mag aannemen dat de bewegingen met buitenlandse voertuigen voor een groot deel zijn gerelateerd aan buitenlandse actoren.

Dat betekent het volgende voor elk van de beschreven effecten:

- Prijs: er vanuit gaande dat buitenlanders dezelfde prijs betalen is hier geen correctie nodig. Het betreft immers inkomsten voor de Nederlandse overheid.
- Terugsluis: in de berekende terugsluis zijn buitenlandse voertuigen niet meegenomen. Op dit punt is dus geen correctie nodig.
- Reistijdwinst: deze is berekend op basis van de totale mobiliteit en moet worden gecorrigeerd voor het aandeel van buitenlandse auto's.
- Mobiliteitsverlies: hiervoor geldt hetzelfde als voor de reistijdwinst, ook hier is een correctie nodig.
- Accijnzen: indien er minder door buitenlandse voertuigen wordt gereden in Nederland, mag men verwachten dat er ook minder wordt getankt. Dit effect is al meegenomen en hoeft dus niet te worden gecorrigeerd.
- Externe effecten: daar de externe effecten optreden onafhankelijk van de nationaliteit van het voertuig is hier geen correctie noodzakelijk.
- Kosten: de kosten van de OBU zijn nu gebaseerd op het Nederlandse wagenpark. Hier is dus geen correctie nodig.

De voor het buitenlandverkeer benodigde correcties werken derhalve voor een deel tegen elkaar in. Verlaging van het mobiliteitseffect werkt positief op het saldo van kosten en baten, maar verlaging van de reistijdwinst negatief.

Recente ramingen geven aan dat het aandeel van buitenlandse voertuigen in het Nederlandse verkeer circa 4% bedraagt. De benodigde correcties op de genoemde posten zijn dus beperkt. Gezien de beperkte impact en het feit dat de benodigde correcties tegen elkaar in werken, is in de analyse, net als in de analyse van 2005, verder afgezien van het effect van buitenlands verkeer.

## 2.4 Aanpassingen in methodologie ten opzichte van de eerdere studie

Zoals hierboven al is aangegeven is de door het CPB gehanteerde methodologie op enkele belangrijke punten aangepast. Dit betreft in de eerste plaats de aanname dat een kilometerprijs overheidsbudgetneutraal wordt ingevoerd. De tweede aanpassing betreft de aanname dat werkgevers een hogere vergoeding voor woonwerkverkeer zullen verstrekken aan huishoudens die niet beschikken over een lease-auto, indien de variabele kosten van woonwerkverkeer stijgen.

### 2.4.1 Belastingverhoging vanwege uitverdieneffect

Door de werkgroep *Vormgeving kilometerprijs* zijn 105 varianten van een kilometerprijs opgesteld. Deze gaan alle uit van het variabiliseren van (een deel van) de huidige vaste lasten van autobezig. Op basis van voor 2005 beschikbare gegevens zijn deze varianten geoperationaliseerd in een prijs per voertuigkilometer voor de verschillende voertuigtypes in de verschillende varianten, zodanig dat *ex ante* een lastenneutraliteit voor individuele groepen voertuigen (personenauto's; bestelauto's; vrachtwagens) of voor het totale wagenpark mag worden verwacht. Bijlage 1 geeft per variant een overzicht van de gehanteerde tarieven per voertuigsoort.

*Ex ante* betekent in dit geval dat zonder gedragseffect, en zonder verandering in het wagenpark, verwacht mag worden dat de heffingsuitgaven voor alle weggebruikers gelijk zijn aan de belastinguitgaven die anders in de referentiesituatie (dus zonder variabilisatie) verschuldigd zouden zijn.

Echter, automobilisten zullen volgens de economische theorie reageren op de invoering van een prijs door de prijs per kilometer zoveel mogelijk te ontwijken. Dit leidt tot lager dan verwachte inkomsten voor de overheid. Dit tekort wordt aangeduid met de term 'uitverdieneffect'. *Ex post*, dus na gedragseffecten, is er dan geen sprake van lastenneutraliteit.

In de CPB studie is ervoor gekozen het uitverdieneffect te compenseren met een belastingverhoging, ter grootte van het tekort op het overheidsbudget en naar rato van de afgeschafte MRB en BPM belasting. In feite is de terugsluis beperkt, zodanig dat er geen tekort of overschot resteert. In de huidige studie zou dit bijvoorbeeld betekenen dat de *ex ante* veronderstelde vermindering van MRB, Eurovignet, BPM en opcenten met dit bedrag zou worden verlaagd.

Hiermee zou de doelstelling van de JFF die bij de vormgeving van de varianten een centrale rol speelde, namelijk het variabiliseren van een bepaald deel van deze belastingen, toch niet worden bereikt. Immers, indien de terugsluis wordt beperkt zouden MRB, BPM en Eurovignet (en eventueel opcenten) per saldo met een lager percentage worden verminderd. In de bespreking van het effect op de overheid wordt per variant aangegeven hoe veel lager de terugsluis zou moeten zijn om neutraliteit te bereiken.

Bovendien zou de verminderde terugsluis mobiliteits- milieu en welvaartseffecten kunnen hebben, welke weer met het verkeersmodel zouden moeten worden doorgerekend. Immers, het effect op het wagenpark zou uiteindelijk minder groot zijn dan initieel verondersteld. Er zou dan een iteratief proces nodig zijn om te bepalen hoe hoog de uiteindelijke prijs per kilometer zou moeten zijn om het beoogde gedeelte te variabeliseren (en de heffingskosten af te dekken).

Afgezien van de tijdrovendheid van dit iteratieve proces, zou een dergelijke analyse ons inziens niet de inzichten geven die in deze fase door de werkgroep worden beoogd. Er is dan ook voor gekozen om op dit punt de CPB-methodiek (vooralsnog) aan te passen en de gevolgen voor de overheidsbegroting in kaart te brengen, uitgaande van de gewenste variabelisatieniveaus.

Dit neemt niet weg dat er sprake zal moeten zijn van additionele belastingheffing om te voorkomen dat er een (additioneel) tekort ontstaat voor de overheidsbegroting als gevolg van de variabelisatie. Indien dit een algemene belastingheffing zou zijn, zou hiervan een additioneel negatief welvaartseffect kunnen uitgaan<sup>15</sup>. Dit effect kan daarom zeker niet veronachtzaamd worden in nadere analyses van varianten.

Indien de belastingheffing in de vorm van een vermindering van de terugsluis zou zijn zou het effect beperkt kunnen blijven tot de automobilisten. In dat geval zal het effect op het wagenpark minder zijn dan nu is berekend (er wordt immers per saldo minder gevariabiliseerd). De toename van het wagenpark en de verschuivingen zouden dus worden afgezwakt. Dit kan tot lagere mobiliteitseffecten leiden (er zijn immers minder mensen met een auto). Het effect hiervan op de externe effecten, via de samenstelling van het wagenpark, is op voorhand niet duidelijk. Het effect van een verminderde terugsluis op het reisgedrag zou relatief beperkt kunnen zijn, daar reizigers vooral op de variabele kosten reageren. Aangezien de kilometerprijs niet veranderd, zou dit effect dus nagenoeg afwezig zijn.

In de analyse voor de Commissie Nouwen heeft het CPB geen rekening gehouden met de welvaartseffecten van ofwel additionele belastingheffing, dan wel de verkeerskundige en welvaartseffecten als gevolg van een lagere terugsluis. De uitkomsten van de huidige analyse zijn daarmee qua welvaartsaldo vergelijkbaar met die van het CPB (rekening houdend met een ander toekomstscenario).

In de huidige analyse betekent het ontbreken van een compenserende (belasting)maatregel wel dat er per saldo een herverdeling plaatsvindt tussen de overheid enerzijds en huishoudens en bedrijven anderzijds. Deze herverdeling is in de CPB analyse, vanwege de gehanteerde methodiek, veel minder omvangrijk. Voor de saldi van huishoudens, bedrijven en overheid heeft de in dit rapport gehanteerde wijziging dus wel grote gevolgen. Deze saldi zijn daarmee niet meer vergelijkbaar met de die uit het CPB rapport.

---

<sup>15</sup> In enkele recente kosten-batenanalyses is het effect van algemene belastingverhoging, *excess burden* genoemd, geraamd door 25% te nemen van de extra belastingheffing. Dit geeft het welvaartsverlies weer dat optreedt omdat marktprijzen worden verstoord door de algemene belastingheffing.



### 2.4.2 Aanneمة reiskostenvergoeding

Uitgaande van budgetneutraliteit voor de overheid, hadden diverse varianten die het CPB heeft geanalyseerd een opwaarts effect op de kosten van woonwerkverkeer. Deze kosten worden deels gedragen door de bedrijven. Enerzijds gaat het dan om de kosten van woonwerkverkeer met lease-auto's, anderzijds om de vergoeding van woonwerkverkeer met de eigen auto die een deel van de werknemers ontvangt.

In de huidige studie is niet gestreefd naar budgetneutraliteit voor de overheid. Als gevolg van de gedragseffecten zijn de totale kosten van mobiliteit voor weggebruikers daardoor in veel gevallen lager. Dat geldt ook voor de kosten van woon-werkverkeer. Zij betalen in de nieuwe situatie een kilometerprijs, maar deze is kleiner dan het bedrag dat wordt teruggesluisd door verlaging MRB en BPM. Er is dan ook minder reden om te veronderstellen dat werkgevers geneigd zullen zijn de hogere variabele kosten van woonwerkverkeer (kilometerprijs) te vergoeden aan de huishoudens. Ook deze aanname is derhalve losgelaten in de onderhavige analyse.

Deze aanpassing van de methodiek dient niet te worden verward met een eventueel gedragseffect als gevolg van het vergoeden van woonwerkverkeer door werkgevers. Het zou kunnen zijn dat werknemers die een vergoeding krijgen voor woonwerkverkeer minder gevoelig zijn voor de introductie van een kilometerprijs dan zij die geen vergoeding krijgen. Dit zou dan in de invoer van het verkeersmodel moeten worden aangegeven. Echter, net als in 2005, is er in de voor deze analyse met LMS uitgevoerde berekeningen geen rekening gehouden met het gedragseffect van vergoedingen.

De aanname met betrekking tot de reiskostenvergoeding die het CPB heeft gedaan heeft hierdoor vooral een herverdelend effect en geen verkeerskundig effect op de uitkomsten. De wijziging van de aanname in deze analyse heeft daarmee alleen invloed op deze herverdeling tussen huishoudens en bedrijven.

### 2.4.3 Overige aanpassingen

Naast deze methodologische aanpassingen zijn er enkele verbeteringen doorgevoerd in de analyse. Deze komen vooral voort uit de beschikbaarheid van betere basisgegevens. Zo is in één van de deelstudies het autobezitmodel Dynamo ingezet. Met dit model is het effect van de varianten op de samenstelling van het personenautopark geschat. Tevens zijn de milieueffecten berekend op basis van verdeling van de mobiliteit naar autotype (gewicht, brandstofsoort).

De gegevens van Dynamo zijn ook gebruikt om de budgettaire effecten voor de overheid gedetailleerd (d.w.z. per type voertuig) in kaart te brengen. In de CPB-studie is hiervoor gebruik gemaakt van globalere kengetallen.

Het effect van heffingen op het vrachtwagenpark en eventuele verschuiving van vracht naar andere modaliteiten is geschat aan de hand van het model dat ECORYS heeft ontwikkeld in het kader van het IBO-onderzoek Gebruiksvergoeding goederenvervoer<sup>16</sup>. In 2005 is dit IBO model ook ingezet ten behoeve van de Commissie Nouwen, te weten in de analyse van de effecten van Variant 3 (Heffing op vrachtverkeer). In de overige varianten is indertijd in de CPB analyse verondersteld dat er geen effect is van een heffing op het vrachtverkeer.

## 2.5 Aanpassingen in uitgangspunten ten opzichte van de eerdere studie

### 2.5.1 Economische lange termijn scenario

In de huidige analyse van de verkeerseffecten is gebruik gemaakt van het nieuwe lange-termijnsceario *Strong Europe*. Ten opzichte van het in 2005 gebruikte scenario *European Coordination* betekent dit een lager niveau van mobiliteit in 2020 in de referentiesituatie, vooral voor vrachtverkeer. Het congestieniveaus in de uitgangssituatie is dus lager. Navolgende tabel geeft een vergelijking van de twee scenario's voor de referentiesituatie.

Tabel 2.1 Enkele ontwikkelingen in de periode 2000- 2020 in Strong Europe en European Coordination scenario's

	Strong Europe (ABvM 2006)	European Coordination (ABvM 2005)
Omvang bevolking	+11%	+11%
Aantal huishoudens	+18%	+13%
Werkgelegenheid	+5%	+11%
BBP	+38%	+40%
Personenautopark	+32%	+26%
Totale personenmobiliteit	+19%	+23%
Automobiliteit personen	+31%	+39%
Idem, hoofdwegennet	+40%	+52%
Vrachtverkeer hoofdwegennet	+33%	+65%

Daarnaast is in de huidige analyse uitgegaan van een pakket aanpassingen in de infrastructuur met ongeveer een zelfde totale investering van €14,5 miljard als in 2005. De vormgeving hiervan is echter anders dan in de analyse van 2005. Ook dit verschil kan invloed hebben op het te verwachten congestieniveau in 2020.

### 2.5.2 Actualisering van de uitvoeringskosten

Voor de huidige analyse is nieuwe informatie beschikbaar gekomen over de uitvoeringskosten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een marktconsultatie uitgevoerd, waarin marktpartijen met uiteenlopende expertises en ervaringen hun visie op

<sup>16</sup> ECORYS, *Effecten gebruiksvergoeding in het goederenvervoer*, 2005.

de (technologische) systemen voor realisatie van een kilometerprijs met differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken hebben gepresenteerd. Vervolgens is aan vier van deze marktpartijen gevraagd om een ontwerp en kostenraming op te stellen voor een integraal systeem van de kilometerprijs, op basis van het functioneel programma van eisen (fPvE). Dit heeft geleid tot vier verschillende kostenramingen. Ten behoeve van deze analyse zijn deze ramingen gemiddeld. De onderlinge verschillen zijn gebruikt om de bandbreedte rondom de gemiddelde kosten aan te kunnen geven.

In de kostenmonitor is één systeem onderzocht. Dit heffingssysteem maakt onderscheid naar tijd/plaats en milieukeurmerk. Het maakt gebruik van een *on-board unit* voorzien van Galileo en Global Positioning System (GPS) voor de registratie van plaats en tijd en voor de bepaling van de afgelegde afstand, en GSM Packet Radio Service (GPRS) of Dedicated Short Range Communication (DSRC), o.a. voor de datacommunicatie met het voertuig en voor het communiceren van de heffingsgegevens. De kostenraming valt uiteen in operationele kosten, kosten die jaarlijks terugkomen en de eenmalige investeringskosten van het systeem.

#### *Investeringskosten*

De investeringskosten hebben betrekking op het systeem en bedragen gemiddeld €2,1 miljard, inclusief BTW en een opslag van 15% voor onvoorziene kosten. Bij marktpartijen die meerdere varianten uitwerkten is de goedkoopste variant gebruikt die voldoet aan de functionele eisen. Ter vergelijking; in 2005 werden de investeringskosten gemiddeld op €3,1 miljard geraamd.

De investeringskosten bestaan uit:

- *Voertuigapparatuur (OBU)*: De OBU is de meest dominante post in de investeringskosten. De marktpartijen schatten de kosten van een OBU tussen de 85 en 140 Euro (prijsspeil 2006) per stuk. Deze raming is exclusief kosten van montage. Hoewel een aantal van de marktpartijen verwacht dat de OBU door de automobilist zelf kan worden ingebouwd, is in deze analyse rekening gehouden met gemiddelde inbouwkosten van €50. In hoeverre de OBU persoonsgebonden of autogebonden zal zijn, en in hoeverre de OBU overdraagbaar is, is nog onduidelijk. Voor de huidige analyse is een gemiddelde levensduur van een OBU van 7 jaar gehanteerd.
- *Communicatie, aangifte en verwerking*; Hieronder vallen de kosten voor de communicatie tussen voertuigapparaat en backoffice, de voorzieningen voor relatiebeheer en de kosten voor een eventueel aanvullend systeem voor incidentele gebruikers. De meeste marktpartijen schatten de kosten hiervan hoger in dan in 2005 was voorzien.
- *Handhaving*; Alle partijen ramen significant lagere kosten dan in 2005 voor handhaving. Over het algemeen wordt een lagere controle-intensiteit nodig geacht.

### Operationele kosten

De operationele kosten bedragen gemiddeld €450 miljoen per jaar. Onderdeel van de operationele kosten zijn:

- Voertuigapparatuur: vervanging, reparatie en van voertuigapparatuur en aanschaf voor nieuwe gebruikers;
- Communicatie, aangifte en verwerking;
- Facturatie en betaling;
- Handhaving.

### Kosten incidentiele gebruikers

In de kostenmonitor is rekening gehouden met de kosten voor incidentele gebruikers zoals motoren, oldtimers en voertuigen met een buitenlands kenteken.

### Kosten

De kosten zijn geraamd voor het jaar 2020 met prijspeil 2005. Daarbij zijn naar analogie met de CPB studie de volgende aannames gehanteerd:

- het prijsniveau was in 2005 1% lager dan in 2006;
- de uitvoeringskosten blijven tussen 2005 en 2020 in reële termen gelijk;
- de exploitatiekosten van units in voertuigen, dat wil zeggen de kosten van vervanging van OBU's enz., komen voor rekening van de automobilisten;
- de overige exploitatiekosten komen voor rekening van de overheid;
- alle initiële kosten komen voor rekening van de overheid. De jaarlasten in het jaar 2020 bestaan uit de jaarlijkse exploitatiekosten plus 7% van het totale bedrag van de initiële kosten<sup>17</sup>.

In onderstaande tabel zijn de kosten weergegeven zoals opgenomen in de analyse. Ter vergelijking zijn ook de kosten zoals gehanteerd in 2005 opgenomen.

Tabel 2.2 Uitvoeringskosten zoals gehanteerd in de KKBA voor het jaar 2020(mld. Euro excl. BTW, prijspeil 2005)

Kosten per jaar	Huidige studie*	CPB studie (2005)**
Weggebruiker	0,087	0,322
Overheid	0,566	0,520
Totaal per jaar	0,653	0,842

\* Bron: Ministerie Verkeer en Waterstaat, Kostenmonitor Kilometerprijs, 2006

\*\* Bron: LogiaCMG, Het Kan!, 2005

### Inschatting kosten bij gebruik andere differentiatie

Het systeem in de kostenmonitor maakt onderscheid naar tijd/plaats en milieukeurmerken. Het aspect tijd/plaats heeft grote invloed op de technische eisen aan het systeem. Hoe nauwkeuriger de tijd/plaats-duiding moet zijn, des te meer informatie moet worden verzonden tussen OBU en het walsysteem en hoe hoger de kosten van het systeem zullen uitvallen. Het aspect milieukeurmerk, echter, heeft amper invloed op de kosten omdat het eenvoudig kan worden gekoppeld aan het type auto en geen invloed heeft op de omvang van de te versturen data. In de onderzochte varianten zijn de kosten voor de varianten

<sup>17</sup> Dit wijkt iets af van de bedragen in de kostenmonitor, omdat de KBA-methode niet werkt met afschrijvingstechnieken maar met cashflows en maatschappelijke rentekosten die belichaamd zijn in de discontovoet.

zonder differentiatie naar tijd en plaats met 25% gekort. Voor die varianten waarbij de BPM slechts gedeeltelijk wordt gevariabiliseerd is sprake van twee inningsystemen naast elkaar (voor kilometerprijs en BPM). De extra kosten van de heffing van BPM zijn niet apart berekend. Het effect van het niet opnemen hiervan op de uitkomsten is overigens niet groot.

## 2.6 De onderzochte varianten

In de ‘uitgangssituatie’ zijn 22 varianten geselecteerd uit een totaal van 105. Voor deze 22 varianten zijn vervolgens de effecten bepaald. Het betreft 11 varianten die voor een situatie met 25% variabilisatie van de BPM (tabel 2.3) en 11 varianten met 100% variabilisatie (tabel 2.4). De varianten verschillen op de volgende aspecten:

- *Lastenneutraliteit* heeft betrekking op de vraag of het totaal te variabiliseren bedrag voor personen-, bestel- of vrachtauto's wordt verspreid over alle verkeersdeelnemers (macro) of over de drie vervoerwijzen afzonderlijk (meso).
- *Tijd / plaats* heeft betrekking op de vraag of het resulterende tarief wel of niet naar tijd en plaats gedifferentieerd wordt. Zo ja, dan kan er sprake zijn van een spitsprijs die 11 cent per kilometer hoger is dan het basistarief ('+11 cent') of van het dubbele tarief ten opzichte van het basistarief ('factor 2'). Het spitsstarief geldt in alle varianten uitsluitend tijdens de ochtend- en avondspits voor die wegvakken waar de intensiteit-capaciteitsverhouding meer dan 0,8 bedraagt.
- *Milieukeurmerken* hebben betrekking op de vraag of het resulterende tarief wel of niet naar milieukeurmerken gedifferentieerd wordt. Zo ja, dan kan het tarief differentiëren naar brandstofsoort (benzine, diesel en LPG), naar milieubelasting (naar Euroklassen) of naar de huidige differentiatie (huidige verdeling) naar gewicht en naar prijs in de MRB en BPM.
- *Variant* geeft het nummer van de variant in dit onderzoek.

Tabel 2.3 Onderzochte varianten met lage variabilisatie (variant 1 tot en met 11)

Variabiliseren	Lastenneutraliteit	Tijd / Plaats	Milieukeurmerken	Variant
3,3 mld. EUR <sup>18</sup> :	Macro	Geen	Geen	1
			Naar brandstofsoort	2
			Naar milieubelasting	3
		+ 11 cent	Geen	4
		Factor 2	Geen	5
25% BPM MRB (exclusief opcenten) Eurovignet	Meso	Geen	Geen	6
			Naar brandstofsoort	7
			Naar milieubelasting	8
			Huidige verdeling	9
		+ 11 cent	Geen	10
Factor 2	Geen	11		

Bron: Anders Betalen voor Mobiliteit

<sup>18</sup> Bedrage berekend op basis van prijspeil en wagenpark 2005. In toekomstige jaren betreft het, als gevolg van de groei en andere samenstelling van het wagenpark, hogere bedragen.

In de varianten waarin 25% van de BPM wordt gevariabiliseerd is, met uitzondering van variant 9, verondersteld dat de dieselopslag en de kortingsbedragen voor benzine en LPG in de BPM blijven bestaan. Uitsluitend het BPM-percentage van 45,2 % is met 25% naar beneden bijgesteld. In variant 9 blijft ook het percentage van 45,2 ‘van kracht’, maar krijgt iedere auto, ongeacht gewicht of brandstofsoort, een korting van €1.500 Euro op het te betalen BPM-bedrag.

Tabel 2.4 Onderzochte varianten met hoge mate van variabilisatie (variant 12 tot en met 22)

Variabiliseren	Lastenneutraliteit	Tijd / Plaats	Milieukeurmerken	Variant
6,8 mld. EUR <sup>19</sup> :	Macro	Geen	Geen	12
			Naar brandstofsoort	13
			Naar milieubelasting	14
		+ 11 cent	Geen	15
		Factor 2	Geen	16
100% BPM MRB (inclusief opcenten) Eurovignet	Meso	Geen	Geen	17
			Naar brandstofsoort	18
			Naar milieubelasting	19
			Huidige verdeling	20
		+ 11 cent	Geen	21
Factor 2	Geen	22		

Bron: Anders Betalen voor Mobiliteit

Daarnaast zijn nog 9 aanvullende varianten geanalyseerd. Deze aanvullende varianten gaan alle uit van variabilisatie op meso-niveau. Daarnaast wordt ofwel naar tijd en plaats gedifferentieerd, ofwel naar brandstofsoort, of naar beide.

Tabel 2.5 Onderzochte varianten (variant 23 tot en met 31)

Variabiliseren	Lastenneutraliteit	Tijd / Plaats	Milieukeurmerken	Variant
75% BPM	Meso	Geen	Huidige verdeling	23
25% BPM	Meso	+ 11 cent	Brandstofsoort	24
		Max bereikbaarheid	Brandstofsoort	25
100% BPM	Meso	Geen	Brandstofsoort	26
		Max bereikbaarheid	Brandstofsoort	27
6,8 mld. EUR <sup>20</sup> : 100% BPM MRB (inclusief opcenten) Eurovignet	Meso	Geen	Naar brandstofsoort	28
			Naar milieubelasting	29
		Factor 2	Geen	30
		+ 11 cent	Geen	31

Bron: Anders Betalen voor Mobiliteit

<sup>19</sup> Bedragen berekend op basis van prijspeil en wagenpark 2005. In toekomstige jaren betreft het, als gevolg van de groei en andere samenstelling van het wagenpark, hogere bedragen.

<sup>20</sup> Bedragen berekend op basis van prijspeil en wagenpark 2005. In toekomstige jaren betreft het, als gevolg van de groei en andere samenstelling van het wagenpark, hogere bedragen.

## 3 De resultaten

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de analyse op hoofdlijnen. De beschrijving volgt de belangrijke beleidsvragen voor het dossier. Daarbij wordt allereerst ingegaan op het totale welvaartseffect voor Nederland. Dit wordt bekeken voor de verschillende varianten van een kilometerprijs. Hiermee wordt inzicht verkregen in de voor- en nadelen voor Nederland van de introductie van verschillende hoogten en vormen van variabelisatie, in de vorm van een vlakke of gedifferentieerde kilometerprijs, ten opzichte van het huidige systeem van vaste lasten.

Vervolgens wordt ingegaan op de effecten voor verschillende groepen. Voor de huishoudens<sup>21</sup> en bedrijven worden inkomens- en welvaartseffecten beschouwd. Voor de overheid wordt gekeken naar de effecten op de begroting. Op dit niveau geven de uitkomsten inzicht in de vragen van lasten- en budgetneutraliteit bij een verschillende vormgeving van de kilometerprijs, per type en mate van variabelisatie.

In de bijlage zijn meer gedetailleerde tabellen te vinden. Deze tabellen laten de uitsplitsing van de effecten zien naar verschillende groepen huishoudens (naar inkomensklasse, leeftijd van de kostwinner) en bedrijven (sector, grootteklasse). Ook wordt het effect voor individuele huishoudens en bedrijven getoond. Deze tabellen hebben hetzelfde format als die in de rapportage uit 2005.

#### *Zijn de resultaten bruikbaar?*

Voordat nader wordt ingegaan op de resultaten is het goed om nog even stil te staan bij de bruikbaarheid en betrouwbaarheid ervan. Met nadruk zij gesteld dat de uitkomsten slechts indicaties geven op hoofdlijnen. De sterke en zwakke punten van mate van variabelisatie en vormen van differentiatie komen op hoofdlijnen naar voren in de verschillende effecten.

Echter, hoewel de uitgangspunten per variant weliswaar hetzelfde zijn, werken de verschillende varianten verschillend uit op de overheidsbegroting. Het resulterende gat in de begroting is in sommige varianten veel groter dan in andere varianten. De veronderstelde uitgangspunten worden hierdoor niet altijd gerealiseerd. Ten aanzien van het effect op groepen zijn de varianten daardoor minder goed vergelijkbaar.

---

<sup>21</sup> Met huishoudens bedoelen we hier dezelfde groep die in de CPB rapportage gezinnen is genoemd. Huishoudens is een juistere benaming daar de groep bijvoorbeeld ook éénpersoonshuishoudens omvat.

Dit heeft enerzijds te maken met de gehanteerde vertaling van de huidige belasting naar een kilometerprijs, maar meer nog met de invoer van deze gedetailleerde kilometerprijs in LMS. Daar LMS maar slechts een beperkt aantal groepen weggebruikers kent, vindt een vertaling van de gedetailleerde differentiatie naar een kostenplaatje voor een beperkte groep gebruikers plaats. Hierdoor kunnen nuances die in de vormgeving zijn bedoeld niet volledig tot hun recht komen in de modelinvoer en dus de uitkomsten. Voor een toelichting hierop zijn verwezen naar de rapportage over de verkeerseffecten.

De resultaten zijn mede hierdoor onvoldoende betrouwbaar om een keuze voor één specifieke groep varianten te kunnen maken. Wel geven ze inzicht in de richting en orde grootte van effecten. Dit inzicht kan helpen bij de selectie van kansrijke varianten voor nader onderzoek.

## 3.2 Resultaten van varianten met een vlakke prijs per kilometer

### 3.2.1 Wat levert variabilisatie op?

Allereerst is bekeken wat de variabilisatie van de huidige vaste belastingen op mobiliteit in welvaartstermen oplevert voor Nederland. Het gaat bij deze eerste vraag om het effect van het omzetten van (een deel van) de vaste lasten naar een ongedifferentieerde (“vlakke”) prijs per verreden kilometer.

Het omzetten van vaste lasten in een **vlakke prijs per verreden kilometer** heeft positieve en negatieve welvaartseffecten:

#### *Positief:*

- Door aanpassingen in het reisgedrag zal er minder congestie optreden;
- De uitstoot en geluidshinder door het wegverkeer zal lager liggen. Dit komt enerzijds door een lagere mobiliteit, anderzijds door een schoner wagenpark<sup>22</sup>.
- Als gevolg van de lagere mobiliteit zal het aantal verkeersslachtoffers lager liggen dan in de situatie zonder kilometerprijs;
- Automobilisten kunnen zich een grotere c.q. betere auto aanschaffen. Dit effect is niet kwantitatief bepaald.

#### *Negatief:*

- Er zal minder met de auto worden gereisd. Voor een deel vervalt deze mobiliteit, voor een deel wordt de reisbehoefte met andere vervoerwijze vervuld (bijv. fiets, OV).
- Er zal, als gevolg van de lagere mobiliteit, minder worden getankt, waardoor er minder accijnsinkomsten zijn voor de overheid.

Tegenover deze positieve en negatieve effecten staan de kosten van invoering van het heffingssysteem en de vervangingskosten van het systeem.

---

<sup>22</sup> Het gaat hierbij alleen om het effect van de heffing. Daarnaast zullen auto's in de toekomst in ieder geval gebruik maken van schonere technologie.



Tabel 3.1 Nationale welvaartseffecten in 2020 van variabilisatie, vlakke prijs per kilometer (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25% BPM	Variant 6 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 17 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MESO	MACRO	MESO
Differentiatie	Geen	Geen	Geen	Geen
<b>BATEN</b>				
<i>Directe effecten</i>				
Reistijdwinsten	0,7	1,0	1,2	1,5
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,6	-0,9
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<i>Indirecte effecten</i>				
Accijnzen	-0,5	-0,7	-0,9	-1,0
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	-0,1	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,1</b>
<i>Externe effecten</i>				
Emissies	0,2	0,2	0,4	0,4
Geluidshinder	0,0	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,3	0,4	0,6	0,7
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
<b>KOSTEN</b>				
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

De resultaten laten zien dat het saldo van kosten en baten voor de vier onderzochte varianten van een ongedifferentieerde kilometerprijs positief is: de maatschappelijke baten zijn groter dan de kosten van het heffingssysteem. Introductie van een ongedifferentieerde kilometerprijs levert dus naar verwachting welvaartswinst op voor Nederland.

Het directe (verkeers)effect van deze vormen van kilometerprijs is positief. De reistijdwinst voor de blijvende gebruikers is groter dan het verlies aan welvaart als gevolg van lagere automobilititeit.

Ook de externe effecten zijn positief. Deze effecten, met name effecten op verkeersveiligheid en emissies, bepalen mede het positieve saldo.

Hiertegenover staan de negatieve indirecte effecten (met name het verlies aan accijnsinkomsten). Opvallend is dat de negatieve indirecte effecten in omvang vergelijkbaar zijn aan de positieve externe effecten.

### 3.2.2 Welke mate van variabilisatie is optimaal?

Door de werkgroep zijn vier verschillende hoogtes van variabilisatie beschouwd. In de huidige analyse zijn twee van deze niveaus geanalyseerd voor een vlakke prijs per kilometer, te weten de kleinste en de grootste mate van variabilisatie. Tabel 3.1 laat zien dat bij een hoge mate van variabilisatie de reistijdwinsten groter zijn, maar dat ook de afname in mobiliteit groter is. De positieve externe effecten (i.e. de effecten op milieu, geluid en verkeersveiligheid) nemen toe met de mate van variabilisatie, net als de negatieve indirecte effecten.

De diverse effecten werken dus tegen elkaar in. Zowel positieve als negatieve effecten worden sterker bij hogere mate van variabilisatie. Dit geeft aan dat er een optimum is in de mate van variabilisatie. De resultaten van tabel 3.1 laten eveneens zien dat dit optimum mede afhangt van de vormgeving (lastenneutraal op macro- of meso-niveau) van de vlakke kilometerprijs; er is geen algemene uitspraak mogelijk aan de hand van de onderzochte varianten.

### 3.3 Wat zijn de welvaartseffecten van differentiatie naar tijd en plaats?

Indien geen vlakke prijs per kilometer wordt toegepast, maar een prijs per kilometer die varieert **naar tijd en plaats**, kunnen de genoemde (tegengestelde) effecten in versterkte mate optreden. Door een gerichte toepassing van deze differentiatie kan, theoretisch gezien, de bereikbaarheid verder verbeteren (minder files; meer reistijdwinsten). In sommige gevallen neemt ook de automobiliteit verder af (er wordt minder vaak of minder ver gereisd). Een daling van de mobiliteit heeft positieve effecten op milieu, geluid en veiligheid, maar een negatief effect op de accijnsinkomsten.

Daarnaast is van belang dat, op basis van de huidige inzichten, voor een systeem met differentiatie naar tijd en plaats hogere investeringskosten nodig zijn. Tabellen 3.2 en 3.3 tonen de uitkomsten van enkele varianten met differentiatie naar tijd en plaats.

Per saldo kan een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd en plaats een groter welvaartseffect opleveren dan een vlakke prijs per kilometer. Echter, gezien de hogere kosten van het systeem, hangt de hoogte van het welvaartssaldo mede af van de extra baten die worden gerealiseerd. Zo scoren de doorgerekende varianten waarbij het verschil tussen de hoge en lage tarieven groter is (+11 cent) in termen van welvaartseffecten beter, vooral door het grotere effect op congestie. Dit geldt voor zowel de drie doorgerekende niveaus van variabilisatie, als ook voor de macro- als meso-varianten. Overigens is dit effect op reistijden geconcentreerd. Circa 3-4% van het personenverkeer en 1-2% van het vrachtverkeer vindt plaats op tijden en plaatsen waarop een congestieheffing wordt geheven (i.e. de intensiteit/capaciteitsverhouding is op dat moment en die locatie 0,8 of hoger).

Verder valt op dat de meso-varianten met een lage mate van variabilisatie (25% BPM) in enkele gevallen een groter positief welvaartseffect laten zien dan de meso-varianten met hoge mate van variabilisatie (75 of 100% BPM). De extra reistijdbaten die een hogere

mate van variabilisatie met zich brengen worden in die gevallen volledig teniet gedaan door het verlies aan mobiliteit en accijnsinkomsten. Dit verlies wordt dan niet volledig gecompenseerd door hogere externe effecten.

Dit leidt tot de volgende tentatieve conclusies:

- Een kilometerprijs met differentiatie naar tijd en plaats kan welvaartsvoordelen bieden boven een vlakke kilometerprijs.
- Een hoge mate van differentiatie (11 cent opslag) biedt een grotere welvaartstoename dan een lage mate van differentiatie (factor 2).

Tabel 3.2 Nationale welvaartseffecten van een variabele prijs per kilometer naar tijd en plaats in 2020, bij lastenneutraliteit op Macro niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25% BPM	Variant 4 25% BPM	Variant 5 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 15 100% BPM, opcenten	Variant 16 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	+ 11 cent	Factor 2	Geen	+ 11 cent	Factor 2
<b>BATEN</b>						
<i>Directe effecten</i>						
Reistijdwinsten	0,7	1,3	0,9	1,2	1,7	1,5
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,2	-0,6	-0,7	-0,7
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>
<i>Indirecte effecten</i>						
Accijnzen	-0,5	-0,6	-0,5	-0,9	-0,9	-0,9
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>
<i>Externe effecten</i>						
Emissies	0,2	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4
Geluidshinder	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,3	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>
<b>KOSTEN</b>						
Heffingssysteem	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4	-0,6	-0,6
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.3

Nationale welvaartseffecten in 2020 van een variabele prijs per kilometer naar tijd en plaats, bij lastenneutraliteit op Meso niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 6 25% BPM	Variant 10 25% BPM	Variant 11 25% BPM	Variant 30 75% BPM	Variant 31 75% BPM	Variant 17 100% BPM, opcenten	Variant 21 100% BPM, opcenten	Variant 22 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+ 11 cent	Factor 2	Geen	+ 11 cent	Factor 2
<b>BATEN</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Reistijdwinsten	1,0	1,4	1,1	1,6	1,3	1,5	1,9	1,8
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,3	-0,2	-0,6	-0,5	-0,9	-0,9	-0,9
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
<i>Indirecte effecten</i>								
Accijnzen	-0,7	-0,7	-0,6	-0,9	-0,8	-1,0	-1,0	-1,0
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>
<i>Externe effecten</i>								
Emissies	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Geluidshinder	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,4	0,5	0,4	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>
<b>KOSTEN</b>								
Heffingssysteem	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,4	-0,6	-0,6
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.4 Wat zijn de welvaartseffecten van differentiatie naar milieukeurmerken?

Een tweede differentiatiemogelijkheid betreft die naar **milieukeurmerken** van het voertuig. Op dit punt zijn ook meerdere varianten doorgerekend. Er zijn differentiaties bekeken naar brandstofsoort, milieubelasting (Euronorm) en één die aansluit bij de huidige verdeling van MRB en BPM, voor drie niveaus van variabilisatie.

Tabel 3.4 toont de resultaten voor de macrovarianten. De resultaten laten zien dat een dergelijke differentiatie, afhankelijk van de vormgeving, tot een hoger netto welvaartseffect kan leiden dan een vlakke prijs per kilometer (variant 2 en 14). Echter, het kan ook tot een lager welvaartseffect leiden (variant 3).

Tevens valt op dat de vormgeving nogal invloed heeft op de uitkomst. In variant 3 (Euronorm) zijn zowel de effecten op mobiliteit als op accijnzen en verkeersveiligheid lager dan in de andere varianten. De effecten van differentiatie naar brandstofsoort zijn, ten opzichte van een vlakke heffing, beperkt.

Tabellen 3.5 en 3.6 tonen de resultaten voor de meso-varianten. Ook hier valt op dat de effecten van differentiatie naar Euronorm het kleinst zijn. De effecten van differentiatie naar brandstofsoort zijn ook in de meso-varianten vergelijkbaar met de effecten van een vlakke heffing.

Verder valt op dat differentiatie naar Euronorm een hoger welvaartssaldo oplevert bij hoge mate van variabilisatie (100% BPM, opcenten) en een lager welvaartssaldo bij lagere mate van variabilisatie, in vergelijking tot differentiatie naar brandstofsoort of huidige kenmerken.

De tentatieve conclusies zijn:

- Bij een lage mate van variabilisatie kan differentiatie naar brandstofsoort of naar huidige verdeling van MRB en BPM extra welvaart opleveren ten opzichte van een vlakke heffing.
- Bij een hoge mate van variabilisatie kan differentiatie naar Euronorm extra welvaart opleveren ten opzichte van een vlakke heffing.

Tabel 3.4 Nationale welvaartseffecten in 2020 van een variabele prijs per kilometer naar milieukenmerken, bij lastenneutraliteit op Macro niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25% BPM	Variant 2 25% BPM	Variant 3 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 13 100% BPM, opcenten	Variant 14 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Brandstof	EURO
<b>BATEN</b>						
<i>Directe effecten</i>						
Reistijdwinsten	0,7	0,8	0,4	1,2	1,2	1,0
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,1	-0,6	-0,7	-0,4
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<i>Indirecte effecten</i>						
Accijnzen	-0,5	-0,5	-0,2	-0,9	-0,8	-0,6
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>
<i>Externe effecten</i>						
Emissies	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3
Geluidshinder	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,3	0,4	0,2	0,6	0,6	0,5
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>
<b>KOSTEN</b>						
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.5 Nationale welvaartseffecten in 2020 van een variabele prijs per kilometer naar milieukeurmerken, bij lastenneutraliteit op MESO niveau (mld. € per jaar)

	Variant 6 25% BPM	Variant 7 25% BPM	Variant 8 25% BPM	Variant 9 25% BPM
Variabilisatie				
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig
<b>BATEN</b>				
<i><b>Directe effecten</b></i>				
Reistijdwinsten	1,0	1,0	0,6	1,0
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>
<i><b>Indirecte effecten</b></i>				
Accijnzen	-0,7	-0,6	-0,4	-0,5
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>
<i><b>Externe effecten</b></i>				
Emissies	0,2	0,3	0,2	0,2
Geluidshinder	0,1	0,1	0,0	0,1
Verkeersveiligheid	0,4	0,4	0,3	0,4
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>
<b>KOSTEN</b>				
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op



Tabel 3.6 Nationale welvaartseffecten in 2020 van een variabele prijs per kilometer naar milieukeurmerken, bij lastenneutraliteit op MESO niveau, hoge mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 28 75% BPM	Variant 29 75% BPM	Variant 23 75% BPM	Variant 17 100% BPM, opcenten	Variant 18 100% BPM, opcenten	Variant 19 100% BPM, opcenten	Variant 20 100% BPM, Opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie - milieu	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Brandstof	EURO	Huidig
<b>BATEN</b>							
<i>Directe effecten</i>							
Reistijdwinsten	1,1	0,9	1,3	1,5	1,5	1,3	1,5
Verlies aan mobiliteit	-0,5	-0,3	-0,7	-0,9	-0,9	-0,6	-0,8
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
<i>Indirecte effecten</i>							
Accijnzen	-0,7	-0,7	-0,8	-1,0	-0,9	-0,7	-0,8
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>
<i>Externe effecten</i>							
Emissies	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Geluidshinder	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,5	0,4	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>
<b>KOSTEN</b>							
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.5 Wat is het effect van combinatie van differentiaties naar tijd en plaats en milieukenmerken?

Onder de 31 varianten zijn vier varianten die zowel differentiëren naar tijd en plaats als naar milieukenmerken. Het betreft in alle gevallen varianten op meso-niveau bij 25% respectievelijk 100% variabilisatie van BPM. In navolgende tabel worden deze varianten vergeleken met een differentiatie naar alleen brandstofsoort of naar alleen tijd en plaats.

Bij een lage mate van variabilisatie blijkt de gecombineerde differentiatie niet veel toe te voegen aan de differentiatie naar tijd en plaats alleen. Wel zijn de effecten van de gecombineerde differentiatie groter dan die van differentiatie naar alleen brandstofsoort.

In deze combinatie heeft de combinatie met meer differentiatie in de congestieheffing (maximale bereikbaarheid) een groter effect op reistijdwinsten dan de combinatie met een vaste hoge congestieheffing (11 cent).

Het beeld bij de hoge mate van variabilisatie is vergelijkbaar. Combinatie van differentiatie naar tijd en plaats en brandstofsoort scoort beter dan differentiatie naar brandstofsoort alleen en slechter dan differentiatie naar alleen tijd en plaats.

Van de twee combinatievormen heeft een gedifferentieerde heffing grotere welvaartseffecten op reistijd, terwijl de indirecte en externe effecten wat kleiner zijn dan bij een hoge congestieheffing.

Kortom:

- Differentiatie naar zowel tijd en plaats als brandstofsoort kan tot een hoger welvaartseffect leiden dan differentiatie naar alleen brandstofsoort, mits een gedifferentieerde congestieheffing wordt gebruikt.
- Toevoeging van brandstofsoort differentiatie aan een differentiatie met hoge congestieheffing (+11 cent) leidt tot een lager welvaartseffect. Dit vloeit voort uit de lagere effecten op mobiliteit in deze combinatievariant.

Tabel 3.7 Nationale welvaartseffecten in 2020 van een variabele prijs per kilometer naar tijd en plaats, bij lastenneutraliteit op Meso niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 7 25% BPM	Variant 10 25% BPM	Variant 24 25% BPM	Variant 25 25% BPM	Variant 18 100% BPM, opcenten	Variant 21 100% BPM, opcenten	Variant 26 100% BPM, opcenten	Variant 27 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie - Tijd een plaats	Geen	+ 11 cent	+11 cent	Max bereikbaar	Geen	+ 11 cent	+11 cent	Max bereikbaar
Differentiatie Milieukeurmerk	Brandstof	Geen	Brandstof	Brandstof	Brandstof	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Reistijdwinsten	1,0	1,4	1,3	1,5	1,5	1,9	1,7	2,0
Verlies aan mobiliteit	-0,3	-0,3	0,3	-0,3	-0,9	-0,9	-1,0	-1,0
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>
<i>Indirecte effecten</i>								
Accijnzen	-0,6	-0,7	-0,6	-0,6	-0,9	-1,0	-0,9	-0,8
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>
<i>Externe effecten</i>								
Emissies	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Geluidshinder	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,4	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,7	0,6
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>
<b>KOSTEN</b>								
Heffingssysteem	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.6 Wat zijn de effecten van variabilisatie voor huishoudens?

De voorgaande paragrafen hebben vooral inzicht gegeven in de welvaartseffecten van de onderzochte varianten van een kilometerprijs voor Nederland als geheel. In deze en volgende paragrafen komen de effecten voor specifieke groepen aan de orde. Allereerst zal worden gezien in welke mate de beoogde lastenneutraliteit op wagenparkniveau inderdaad tot uiting komt in lastenneutraliteit voor huishoudens.

De uitkomsten van de varianten vertonen in dit opzicht alle eenzelfde patroon; de mate waarin effecten optreden is echter afhankelijk van de vormgeving van de prijs per kilometer (zie tabellen 3.8 tot 3.11). Allereerst blijkt dat huishoudens in de varianten met (beoogde) lastenneutraliteit op macroniveau (tabel 3.8) minder kwijt zijn aan een kilometerprijs dan zij anders zouden hebben moeten betalen aan MRB, BPM (en opcenten). Dit initiële lasteneffect is positief in de varianten met lastenneutraliteit op macroniveau.

Bij de varianten met lastenneutraliteit op mesoniveau (tabellen 3.9, 3.10 en 3.11) kan het initiële effect negatief zijn (meer kwijt aan kilometerprijs dan MRB/BPM). Dit is het geval in bijna alle varianten met hoge mate van variabilisatie (tabel 3.11). Bij een lage mate van variabilisatie is het initiële effect op mesoniveau in alle gevallen positief (tabellen 3.9 en 3.10).

Als gevolg van de introductie van de kilometerprijs passen huishoudens in alle varianten hun gedrag aan. Deze gedragseffecten hebben tot gevolg dat een deel van de te betalen kilometerprijs wordt ontweken. Mede door dit ontwijkgedrag is het totale inkomenseffect voor huishoudens in alle varianten positief. Het positieve effect varieert tussen €0,6 en €2,3 miljard per jaar voor de mesovarianten en tussen €1,1 en €3,2 miljard voor de macrovarianten. Het hoge inkomenseffect in de varianten die differentiëren naar Euroklasse komt voort uit de hierbij gehanteerde lage prijs per kilometer op benzineauto's.

Tegenover het positieve inkomenseffect staan de kosten voor de vervanging van de OBU. Deze bedragen in alle varianten circa €0,1 miljard per jaar voor de gezamenlijke huishoudens.

In zoverre dat het beschreven ontwijkgedrag leidt tot lagere mobiliteit, treedt er verlies aan welvaart op voor huishoudens. Hier staat echter een tijdwinst voor blijvende automobilisten tegenover als gevolg van de lagere congestie. In de gevallen met een lage mate van variabilisatie is dit welvaartseffect per saldo positief, bij een hoge mate van variabilisatie is dit saldo echter negatief (zie varianten 12 tot en met 16 in tabel 3.8 en tabellen 3.10 en 3.11). Met andere woorden: indien er geen inkomenseffect zou zijn voor huishoudens, zou het totale welvaartseffect voor deze groep negatief zijn bij een hoge mate van variabilisatie. Dit gegeven is van belang met het oog op eventuele compenserende belastingmaatregelen.

Per saldo resteert in alle varianten een positief effect op de welvaart van huishoudens, variërend tussen €0,6 en €3 miljard per jaar. Dit effect is groter in de varianten met lastenneutraliteit op macroniveau. In die varianten zijn de kilometerheffingen voor

personenauto's lager dan voor de varianten met lastenneutraliteit op mesoniveau. Het effect is vooral groot indien de kilometerprijs voor benzineauto's laag wordt gesteld.

Tabel 3.8 Inkomens en welvaartseffecten HUISHOUDENS in 2020 – bij lastenneutraliteit op MACRO niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25%BPM	Variant 2 25% BPM	Variant 3 25% BPM	Variant 4 25% BPM	Variant 5 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 13 100% BPM, opcenten	Variant 14 100% BPM, opcenten	Variant 15 100% BPM, opcenten	Variant 16 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO
Differentiatie – tijd & plaats	Geen	Geen	Geen	+11 cent	Factor 2	Geen	Geen	Geen	+11 cent	Factor 2
Differentiatie -milieu	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Geen	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Geen
<b>BATEN HUISHOUDENS</b>										
<i>Directe effecten</i>										
Heffingen voor gedragseffect	-3,0	-3,2	-1,7	-3,3	-3,1	-6,2	-6,5	-5,1	-6,5	-6,3
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4
<i>Initieel effect</i>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>2,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>
Effect gedrag	0,4	0,4	0,1	0,5	0,4	1,3	1,4	0,9	1,5	1,4
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
Reistijdwinsten	0,2	0,3	0,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	-0,6	-0,7	-0,4	-0,7	-0,7
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>
<b>KOSTEN HUISHOUDENS</b>										
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>SALDO HUISHOUDENS</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.9 Inkomens- en welvaartseffecten HUISHOUDENS in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en lage mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9	Variant 10	Variant 11	Variant 24	Variant 25
Variabilisatie	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max bereik
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Bramstof
<b>BATEN HUISHOUDENS</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	-3,6	-3,7	-2,4	-3,5	-3,8	-3,6	-3,9	-4,0
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
<i>Initieel effect</i>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>
Effect gedrag	0,5	0,6	0,2	0,5	0,7	0,6	0,7	0,7
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
Reistijdwinsten	0,4	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>
<b>KOSTEN HUISHOUDENS</b>								
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>SALDO HUISHOUDENS</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.10

Inkomens- en welvaartseffecten HUISHOUDENS in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en gemiddelde mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 28 75% BPM	Variant 29 75% BPM	Variant 30 75% BPM	Variant 31 75% BPM
Variabilisatie				
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	+11 cent	Factor 2
Differentiatie - milieu	Brandstof	EURO	Geen	Geen
<b>BATEN HUISHOUDENS</b>				
<i>Directe effecten</i>				
Heffingen voor gedragseffect	-5,2	-4,0	-5,5	-5,4
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	5,5	5,5	5,5	5,5
<i>Initieel effect</i>	<b>0,4</b>	<b>1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>
Effect gedrag	1,0	0,6	1,2	1,1
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>1,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>1,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Reistijdwinsten	0,3	0,3	0,4	0,4
Verlies aan mobiliteit	-0,5	-0,3	-0,6	-0,5
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>1,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
<b>KOSTEN HUISHOUDENS</b>				
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>SALDO HUISHOUDENS</b>	<b>1,2</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op



Tabel 3.11

Inkomens- en welvaartseffecten HUISHOUDENS in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en hoge mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 17 100% BPM, opcenten	Variant 18 100% BPM, opcenten	Variant 19 100% BPM, opcenten	Variant 20 100% BPM, opcenten	Variant 21 100% BPM, opcenten	Variant 22 100% BPM, opcenten	Variant 26 100% BPM, opcenten	Variant 27 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max bereik
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN HUISHOUDENS</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	-7,7	-7,9	-6,4	-7,4	-7,8	-7,8	-8,1	-8,2
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4
<i>Initieel effect</i>	<b>-0,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>
Effect gedrag	1,9	2,0	1,3	1,8	2,1	2,1	2,1	2,2
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>2,3</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>2,3</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
Reistijdwinsten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,7
Verlies aan mobiliteit	-0,9	-0,9	-0,6	-0,8	-0,9	-0,9	-1,0	-1,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>2,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>
<b>KOSTEN HUISHOUDENS</b>								
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>SALDO HUISHOUDENS</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.7 Wat zijn de effecten van variabilisatie voor bedrijven?

Voor de bedrijven zijn de kosten en baten op dezelfde wijze inzichtelijk gemaakt als voor huishoudens (zie tabellen 3.12 tot en met 3.15). Uit de tabellen blijkt dat voor de meeste varianten het financiële effect van variabilisatie voor bedrijven negatief is: de uitgaven aan de prijs per kilometer zijn meestentijds groter dan de verlaging van de belastingen (MRB, Eurovignet, BPM). Deze initiële financiële effecten voor bedrijven zijn voor de mesovarianten meestal kleiner dan voor de macrovarianten. In deze mesovarianten zijn de heffingen voor bestelauto's en vrachtwagens lager.

Bij bedrijven is er nauwelijks sprake van het ontwijken van heffingen, daar zowel zakelijk verkeer als vrachtverkeer min of meer ongevoelig verondersteld zijn voor een kilometerprijs.

Het zakelijk en vrachtverkeer profiteert wel in belangrijke mate van de lagere congestie. Vanwege deze reistijdwinsten is het welvaartseffect voor bedrijven in alle varianten met lage variabilisatie positief. Dit geldt ook voor de varianten met middelmatige (75% BPM) en hoge variabilisatie, met uitzondering van variant 14 (macro niveau, differentiatie naar Euroklasse).

Voor bedrijven geldt dus het omgekeerde als dat voor huishoudens: het financiële effect van de belastingwijziging is negatief, maar wordt in bijna alle gevallen gecompenseerd door de positieve verkeerseffecten.

De vormgeving van de prijs per kilometer heeft een substantiële invloed op de uitkomsten voor bedrijven; het saldo varieert tussen €-0,2 en €0,7 miljard per jaar voor de macrovarianten en €0,2 tot €0,9 voor de mesovarianten.

Het totaaleffect voor bedrijven is het laagst voor de varianten die differentiëren naar Euroklasse. Het effect is het grootst voor de varianten die differentiëren naar tijd en plaats, vooral in geval van een hoge spitsprijs (+11 cent) en in geval van de gecombineerde differentiatie (maximale bereikbaarheid en brandstofsoort).

Tabel 3.12

Financiële en welvaartseffecten BEDRIJVEN in 2020 – Lastenneutraliteit op MACRO niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25% BPM	Variant 2 25% BPM	Variant 3 25% BPM	Variant 4 25% BPM	Variant 5 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 13 100% BPM, opcenten	Variant 14 100% BPM, opcenten	Variant 15 100% BPM, opcenten	Variant 16 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2
Differentiatie – milieu	Geen	Brandstof	Euro	Geen	Geen	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Geen
<b>BATEN BEDRIJVEN</b>										
<i>Directe effecten</i>										
Heffingen voor gedragseffect	-1,0	-1,0	-1,1	-1,1	-1,0	-2,0	-2,1	-2,2	-2,2	-2,1
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
<i>Initieel effect</i>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,8</b>
Effect gedrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>
Reistijdwinsten	0,5	0,5	0,3	1,0	0,6	0,8	0,8	0,7	1,2	1,0
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>KOSTEN BEDRIJVEN</b>										
Vervanging OBU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>SALDO BEDRIJVEN</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.13 Financiële en welvaartseffecten BEDRIJVEN in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en lage mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9	Variant 10	Variant 11	Variant 24	Variant 25
Variabilisatie	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max bereik
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN BEDRIJVEN</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	-0,9	-0,9	-1,1	-0,9	-1,0	-0,9	-1,0	-1,0
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
<i>Initieel effect</i>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
Effect gedrag	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>
Reistijdwinsten	0,6	0,6	0,4	0,6	1,0	0,7	1,0	1,1
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>
<b>KOSTEN BEDRIJVEN</b>								
Vervanging OBU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>SALDO BEDRIJVEN</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.14 Financiële en welvaartseffecten BEDRIJVEN in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en middelmatige mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 23 75% BPM	Variant 28 75% BPM	Variant 29 75% BPM	Variant 30 75% BPM	Variant 31 75% BPM
Variabilisatie	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Lastenneutraliteit	Geen	Geen	Geen	+11 cent	Max bereik
Differentiatie – tijd en plaats	Huidig	Brandstof	EURO	Geen	Geen
Differentiatie - milieu					
<b>BATEN BEDRIJVEN</b>					
<i>Directe effecten</i>					
Heffingen voor gedragseffect	-1,5	-1,2	-1,4	-1,4	-1,3
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
<i>Initieel effect</i>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>
Effect gedrag	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>
Reistijdwinsten	0,9	0,7	0,6	1,1	0,9
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>
<b>KOSTEN BEDRIJVEN</b>					
Vervanging OBU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>SALDO BEDRIJVEN</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.15 Financiële en welvaartseffecten BEDRIJVEN in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau en hoge mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 17	Variant 18	Variant 19	Variant 20	Variant 21	Variant 22	Variant 26	Variant 27
Variabilisatie	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, Opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max. bereik
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN BEDRIJVEN</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	-1,8	-1,8	-1,9	-1,7	-1,8	-1,8	-1,9	-1,8
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
<i>Initieel effect</i>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>
Effect gedrag	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
<i>Subtotaal lasten</i>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>
Compensatie reiskosten	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Subtotaal inkomenseffect</i>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>
Reistijdwinsten	1,0	1,0	0,9	0,9	1,3	1,2	1,2	1,3
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>
<b>KOSTEN BEDRIJVEN</b>								
Vervanging OBU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>SALDO BEDRIJVEN</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.8 Wat is het effect van variabilisatie op de overheidsbegroting?

Tot slot is het effect voor de overheidsbegroting geanalyseerd. Tegenover de inkomsten uit de kilometerprijs, staan de lagere belastinginkomsten voor de overheid door (gedeeltelijke) afschaffing van MRB, BPM, Eurovignet en provinciale opcenten. Ook wordt er in alle varianten minder gereden, en daardoor minder getankt, waardoor de inkomsten uit accijnzen dalen.

Daarnaast heeft de overheid te maken met:

- extra uitgaven voor het OV, in geval van een groter gebruik van het OV in de spitsperiode;
- eventueel lagere uitgaven voor wegonderhoud, in geval van minder (vracht)verkeer;
- eventueel hogere uitgaven aan werkloosheidsuitkeringen.

Tot slot is verondersteld dat de overheid de kosten van invoering van het inningsysteem draagt.

Uit navolgende tabellen blijkt dat alle doorgerekende varianten per saldo een negatief effect hebben op het overheidsbudget. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de variabilisatie in veel gevallen niet budgetneutraal blijken te zijn (vóór gedragseffecten).

Slechts in 12 van de 31 varianten zijn de heffinginkomsten hoger dan de terugsluis. Blijkbaar zijn de kilometertarieven, vooral in de varianten met lage variabilisatie, te laag vastgesteld om de beoogde initiële budgetneutraliteit te kunnen bereiken.

Daarnaast treedt er een 'uitverdieneffect' op doordat er minder of anders wordt gereisd (door huishoudens) dan in de referentiesituatie. Dit versterkt het negatieve effect op de overheidsbegroting.

De indirecte effecten voor de overheid zijn eveneens omvangrijk, vooral waar het gaat om lagere accijnsinkomsten. De effecten op OV-subsidies, wegonderhoud en werkloosheidsuitkeringen zijn beperkt en hebben alleen invloed in geval van een hoge kilometerprijs (hoge mate van variabilisatie).

Per saldo, inclusief de kosten van het systeem en de indirecte effecten, is het effect op de overheidsbegroting van de doorgerekende mesovarianten €1,5 tot €2,9 miljard per jaar negatief. In de macrovarianten is het gat nog wat groter: €2 tot €3,4 miljard per jaar.

Opmerkelijk is dat de varianten waarbij initieel een betere budgetneutraliteit wordt bereikt (i.c. de varianten met hoge variabilisatie), als gevolg van de secundaire en indirecte effecten uiteindelijk tot een groter negatief totaaleffect op de overheidsbegroting leiden.

Ter illustratie is in de tabellen tevens aangegeven met welk percentage de terugsluis zou moeten worden beperkt om tegemoet te komen aan een eventuele wens van budgetneutraliteit voor de overheid. In veel gevallen ligt dit op een kwart tot een derde. Oftewel, de beoogde verlaging van BPM, MRB, Eurovignet (en opcenten) zou met een kwart tot een derde moeten worden beperkt om bij de gehanteerde tarieven

budgetneutraliteit te bereiken voor de overheid. In dit percentage is dan geen rekening gehouden met de kosten van het heffingssysteem. Deze kosten vallen dan dus nog bij de overheid.

Een andere vorm van terugsluis is uiteraard ook mogelijk. In het kader van deze studie is echter niet onderzocht of de wijze van terugsluis invloed heeft op de effecten (bijvoorbeeld een algemene terugsluis versus een mobiliteitsgerelateerde terugsluis).



Tabel 3.16 Budgettair effect OVERHEID in 2020 – Lastenneutraliteit op MACRO niveau (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 1 25% BPM	Variant 2 25% BPM	Variant 3 25% BPM	Variant 4 25% BPM	Variant 5 25% BPM	Variant 12 100% BPM, opcenten	Variant 13 100% BPM, opcenten	Variant 14 100% BPM, opcenten	Variant 15 100% BPM, opcenten	Variant 16 100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO	MACRO
Differentiatie - tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Geen	Geen	Brandstof	EURO	Geen	Geen
<b>BATEN OVERHEID</b>										
<i>Directe effecten</i>										
Heffingen voor gedragseffect	4,0	4,2	2,8	4,5	4,1	8,3	8,5	7,2	8,7	8,4
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6
<i>Initieel effect</i>	<b>-0,9</b>	<b>-0,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,3</b>
Effect gedrag	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5	-0,4	-1,3	-1,4	-0,9	-1,5	-1,4
<i>Subtotaal directe effecten</i>	<b>-1,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,6</b>
<i>Indirecte effecten</i>										
Accijnzen	-0,5	-0,5	-0,2	-0,6	-0,5	-0,9	-0,8	-0,6	-0,9	-0,9
OV-subsidies, wegonderhoud, arbeidsmarktbaten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0
<i>Subtotaal indirecte effecten</i>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,6</b>	<b>-2,4</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,7</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,4</b>	<b>-3,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-2,5</b>
<b>KOSTEN OVERHEID</b>										
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO OVERHEID</b>	<b>-2,2</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-3,1</b>	<b>-2,8</b>	<b>-3,4</b>	<b>-2,9</b>	<b>-3,1</b>
<b>Aanpassing terugsluis t.b.v. budgetneutraliteit</b>	<b>-37%</b>	<b>-33%</b>	<b>-50%</b>	<b>-30%</b>	<b>-36%</b>	<b>-30%</b>	<b>-27%</b>	<b>-34%</b>	<b>-27%</b>	<b>-29%</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.17

Budgettaire effect OVERHEID in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau, bij lage mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9	Variant 10	Variant 11	Variant 24	Variant 25
Variabilisatie	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM	25% BPM
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max bereik.
Differentiatie – milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN OVERHEID</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	4,5	4,7	3,4	4,3	4,8	4,5	5,0	5,0
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8
<i>Initieel effect</i>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
Effect gedrag	-0,5	-0,6	-0,2	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,6
<i>Subtotaal directe effecten</i>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>
<i>Indirecte effecten</i>								
Accijnzen	-0,7	-0,6	-0,4	-0,5	-0,7	-0,6	-0,6	-0,6
OV-subsidies, wegonderhoud, arbeidsmarktbatens	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Subtotaal indirecte effecten</i>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,6</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>-2,0</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>
<b>KOSTEN OVERHEID</b>								
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO OVERHEID</b>	<b>-2,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>-2,4</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>-2,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,6</b>
<b>Aanpassing terugsluis t.b.v. budgetneutraliteit</b>	<b>-32%</b>	<b>-27%</b>	<b>-42%</b>	<b>-31%</b>	<b>-28%</b>	<b>-30%</b>	<b>-24%</b>	<b>-23%</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.18 Budgettair effect OVERHEID in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau, bij middelmatige mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

	Variant 23	Variant 28	Variant 29	Variant 30	Variant 31
Variabilisatie	75% BPM	75% BPM	75% BPM	75% BPM	75% BPM
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	+11 cent	Factor 2
Differentiatie - milieu	Huidig	Brandstof	EURO	Geen	Geen
<b>BATEN OVERHEID</b>					
<i>Directe effecten</i>					
Heffingen voor gedragseffect	8,1	6,4	5,4	6,9	6,7
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6
<i>Initieel effect</i>	<b>1,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
Effect gedrag	-1,5	-1,0	-0,6	-1,1	-1,1
<b>Subtotaal directe effecten</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,0</b>
<i>Indirecte effecten</i>					
Accijnzen	-0,8	-0,7	-0,7	-0,9	-0,8
OV-subsidies, wegonderhoud, arbeidsmarktbaten	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Subtotaal indirecte effecten</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,8</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,5</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,8</b>
<b>KOSTEN OVERHEID</b>					
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO OVERHEID</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2,4</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,4</b>	<b>-2,5</b>
<b>Aanpassing terugsluis t.b.v. budgetneutraliteit</b>	<b>-13%</b>	<b>-29%</b>	<b>-37%</b>	<b>-27%</b>	<b>-27%</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

Tabel 3.19 Budgettair effect OVERHEID in 2020 – Lastenneutraliteit op MESO niveau, bij hoge mate van variabilisatie (mld. € per jaar)

Variabilisatie	Variant 17 100% BPM, opcenten	Variant 18 100% BPM, opcenten	Variant 19 100% BPM, opcenten	Variant 20 100% BPM, opcenten	Variant 21 100% BPM, opcenten	Variant 22 100% BPM, opcenten	Variant 26 100% BPM, opcenten	Variant 27 100% BPM, Opcenten
Lastenneutraliteit	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO	MESO
Differentiatie – tijd en plaats	Geen	Geen	Geen	Geen	+ 11 cent	Factor 2	+11 cent	Max. bereik
Differentiatie - milieu	Geen	Brandstof	EURO	Huidig	Geen	Geen	Brandstof	Brandstof
<b>BATEN OVERHEID</b>								
<i>Directe effecten</i>								
Heffingen voor gedragseffect	9,4	9,7	8,3	9,1	9,7	9,6	10,0	10,0
Terugsluis overheid (MRB, BPM, opcenten)	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6
<i>Initieel effect</i>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
Effect gedrag	-1,9	-1,9	-1,3	-1,7	-2,0	-1,9	-2,1	-2,1
<i>Subtotaal directe effecten</i>	<b>-1,1</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>
<i>Indirecte effecten</i>								
Accijnzen	-1,0	-0,9	-0,7	-0,8	-1,0	-1,0	-0,9	-0,8
OV-subsidies, wegonderhoud, arbeidsmarktbaten	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<i>Subtotaal indirecte effecten</i>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,9</b>	<b>-2,5</b>	<b>-2,2</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,6</b>
<b>KOSTEN OVERHEID</b>								
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>SALDO OVERHEID</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>-2,2</b>
<b>Aanpassing terugsluis t.b.v. budgetneutraliteit</b>	<b>-24%</b>	<b>-21%</b>	<b>-28%</b>	<b>-24%</b>	<b>-22%</b>	<b>-22%</b>	<b>-19%</b>	<b>-18%</b>

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

### 3.9 Vergelijking met uitkomsten CPB-analyse

In deze paragraaf wordt een vergelijking gemaakt tussen de bovenbeschreven uitkomsten en de analyse door het CPB in 2005. Daarvoor is gebruik gemaakt van twee varianten die min of meer gelijk zijn vorm gegeven. De vergelijking wordt uitgevoerd op twee manieren. Eerst wordt bekeken wat de uitkomsten van de huidige varianten zouden zijn indien de methodiek uit 2005 onverkort zou zijn toegepast. Vervolgens is stap gemaakt naar de huidige methodiek.

#### *Variant 1a uit 2005*

Variant 1a uit de CPB studie betreft een vlakke prijs van 3,4 eurocent per kilometer, gebaseerd op een ex ante variabilisatie van MRB en 25% van de BPM. Deze variant is vergelijkbaar met Variant 1 in deze studie. Navolgende tabel vergelijkt de uitkomsten van de twee varianten. Hierbij wordt de wijze van presentatie uit de CPB studie gevolgd.

Tabel 3.20 Vergelijking van de uitkomsten met de CPB studie voor een vlakke heffing bij lage mate van variabilisatie

	Variant 1 a (CPB 2005)	Variant 1 (methode 2005)	Variant 1 (huidige methode)
<b>Directe effecten huishoudens</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>1,3</b>
- inkomens effect	0,3	-0,1	1,2
- reistijdwinst	0,5	0,2	0,2
- minder weggebruik	-0,3	-0,2	-0,2
<b>Directe effecten bedrijven</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>
- financieel effect	-1,0	-0,5	0,0
- Reistijdwinst	1,0	0,5	0,5
- minder weggebruik	0,0	0,0	0,0
<b>Directe effecten op overheidsbegroting</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,7</b>
- opbrengst heffing	4,7	4,0	3,6
- verlaging MRB/BPM	-4,2	-3,4	-4,8
- Uitvoeringskosten t.l.v. overheid	-0,5	-0,4	-0,4
<b>Indirecte effecten overheidsbegroting</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>Externe effecten</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<b>Totaal welvaartseffect Nederlanders</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
<b>Effect op hoeveelheid verkeer</b>	<b>-13,1%</b>	<b>-11%</b>	<b>-11%</b>
<b>Effect op gemiddelde snelheid</b>	<b>2,1%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,9%</b>

Bron Variant 1a (2005): CPB, 2005, pagina 51.

De tabel laat zien dat het welvaartseffect in de huidige analyse aanzienlijk lager ligt (kolom 2 en 3). Waar in 2005 nog een welvaartswinst van €1 miljard per jaar werd gevonden is de welvaartswinst nu €0,1 miljard per jaar. Het verschil van €0,9 miljard wordt voor een groot deel bepaald door de lagere reistijdwinsten voor bedrijven (€1,0 miljard versus €0,5 miljard nu), voor huishoudens (€0,5 miljard in 2005, €0,2 miljard nu) en de lagere externe effecten (€0,4 miljard lager). De indirecte effecten verschillen in veel mindere mate.

De lagere reistijdwinsten zijn vooral het gevolg van een kleiner effect van de kilometerprijs op de gemiddelde snelheid (minder dan de helft van het effect in de analyse uit 2005). Dit wordt weer veroorzaakt door het lagere niveau van congestie in de uitgangssituatie (ander economisch scenario).

Ook de financiële saldi voor huishoudens en overheid verschillen tussen 2005 en 2006. Waar het CPB een min of meer neutraal effect op de begroting vond (plus 0,1 miljard), resteert nu een gat van €0,2 miljard indien dezelfde methodiek wordt toegepast. Doordat in de huidige analyse geen budgetneutraliteit is verondersteld is er geen compensatie in de vorm van verminderde terugsluis, hetgeen nu leidt tot een overheidstekort van €1,7 miljard per jaar.

Dit overheidstekort vindt zijn weerslag in een veel groter inkomenseffect voor huishoudens c.q. financieel saldo voor bedrijven. Met name huishoudens hebben in de huidige methodiek een groot positief effect.

Overigens is het totaal van de financiële saldi van de drie groepen vergelijkbaar:

- in 2005: huishoudens: 0,3; bedrijven: -1,0; overheid +0,1; totaal -0,7
- in de huidige studie: huishoudens: 1,2; bedrijven: 0,0; overheid -1,7; totaal -0,5

Wel is de verdeling tussen de groepen volledig anders.

#### *Variant 5 uit 2005*

Eenzelfde vergelijking kan worden gemaakt voor variant 5 uit 2005. Deze variant betreft een vlakke kilometerprijs met een opslag van 11 eurocent op locaties met structurele congestie. In de huidige analyse is dit variant 4. Een belangrijk verschil tussen de analyses is dat het CPB de extra heffinginkomsten heeft ingezet voor extra uitbreiding van infrastructuur. Deze uitbreiding heeft additionele effecten die in de huidige analyse niet zijn meegenomen. In de toepassing van de CPB methode op variant 4 is dit effect buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.21 Vergelijking van de uitkomsten met de CPB studie voor een vlakke heffing bij lage mate van variabilisatie

	Variant 5 (CPB 2005)	Variant 4 (methode 2005)	Variant 4 (huidige methode)
<b>Directe effecten gezinnen</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>1,2</b>
- inkomens effect	0,2	0,0	1,0
- reistijdwinst	0,5	0,4	0,4
- minder weggebruik	-0,4	-0,2	-0,2
- extra reistijdwinst door extra infra	0,2	-	-
<b>Directe effecten bedrijven</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>
- financieel effect	-1,3	-0,7	-0,3
- Reistijdwinst	1,4	1,0	1,0
- minder weggebruik	0,0	0,0	0,0
- extra reistijdwinst door extra infra	0,4	-	-
<b>Directe effecten op overheidsbegroting</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,4</b>
- opbrengst heffing	5,0	4,0	4,0
- verlaging MRB/BPM	-4,0	-3,4	-4,8
- Uitvoeringskosten t.l.v. overheid	-0,6	-0,6	-0,6
- jaarlasten van investeringen in infrastructuur	-0,5	-	-
<b>Indirecte effecten overheidsbegroting</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>
<b>Externe effecten</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
<b>Totaal welvaartseffect Nederlanders</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<b>Effect op hoeveelheid verkeer</b>	<b>-14,2%</b>	<b>-12%</b>	<b>-12%</b>
<b>Effect op gemiddelde snelheid</b>	<b>3,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,8%</b>

Weer valt het lagere welvaartssaldo in de huidige studie op in vergelijking tot de analyse uit 2005. Ook in dit geval is dit vooral het gevolg van minder reistijdwinst voor de huishoudens en bedrijven (samen goed voor €0,5 miljard van het verschil) en de externe effecten (€0,4 miljard). De indirecte effecten op de overheidsbegroting zijn vergelijkbaar van omvang.

Ten aanzien van het inkomenseffect blijkt in de huidige analyse wederom de omvangrijke herverdeling tussen overheid en huishoudens. Ook het financieel effect voor bedrijven is in belangrijke mate hoger in de huidige analyse.

Ook in dit geval komt een groot deel van het verschil in uitkomsten voort uit de veel lagere congestie in de uitgangssituatie door gebruik van een ander toekomstscenario (WLO-SE i.p.v. EC). De heffing heeft daardoor veel minder reikwijdte. Het effect op de gemiddelde snelheid is lager, terwijl er minder verlies aan mobiliteit is. Dit heeft zijn weerslag op de externe effecten.

## 4 Gevoeligheidsanalyses

In de berekeningen van de budgettaire effecten is uitgegaan van diverse aannames. In deze paragraaf zal de gevoeligheid van enkele aannames nader worden onderzocht. Het betreft hier achtereenvolgens:

- Opslag voor betrouwbaarheid;
- Hoogte van de uitvoeringskosten;
- Wijziging in de hoogte van reiskostenvergoeding;
- Verandering van reisduur voor lokaal verkeer.

Deze gevoeligheidsanalyses komen overeen met de analyses uitgevoerd in de CPB-studie. Er is gekozen om de effecten te laten zien voor vier varianten, namelijk varianten 1, 6, 12 en 17. Het betreft hier varianten met 25% of 100% variabilisatie van BPM, met lastenneutraliteit op macro- of meso-niveau, zonder differentiatie naar tijd en plaats. De uitkomsten van de gevoeligheidsanalyses zullen per variant worden besproken.

### 4.1 Gevoeligheidsanalyses voor variant 1

De eerste gevoeligheidsanalyse betreft de gehanteerde opslag van betrouwbaarheid. Voor automobilisten is niet alleen de reistijd, maar ook de betrouwbaarheid van de reistijd van belang. Conform de methodiek van het CPB, is de reistijdwinst met een betrouwbaarheidsopslag van 25% opgehoogd om dit effect mee te nemen. Deze opslag versterkt het effect van gemaakte reistijdwinst. Het opslagpercentage van 25% kan echter een overschatting zijn. Daarom is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waarbij er geen opslag op betrouwbaarheid aanwezig is.

Door het wegvallen van de betrouwbaarheidsopslag nemen de reistijdwinsten in variant 1 met 20% af, van 0,5 mld. naar 0,4 mld. euro per jaar. Het totale saldo neemt af met 0,1 mld. euro.

In subparagraaf 2.5.2 is een overzicht gegeven van de uitvoeringskosten van variabilisering. Deze kosten zijn lager dan in de CPB-studie. Omdat de uitvoeringskosten hoger kunnen uitvallen dan verondersteld, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij de kosten 25 procent hoger uitvallen.

Het verhogen van de uitvoeringskosten heeft tot gevolg dat de exploitatiekosten van het heffingssysteem voor de overheid, alsmede de vervangingskosten van de OBU voor consumenten toenemen. De jaarlijkse exploitatiekosten nemen toe met 0,1 mld. euro. De verhoging in de laatst genoemde post is door afronding niet zichtbaar. Het uiteindelijke kostenbatensaldo neemt af van 0,1 naar 0,0 mld. euro.

In de basissituatie is verondersteld dat het bedrijfsleven geen extra vergoeding van de reiskosten zal uitkeren. Dit wijkt af van het CPB rapport dat uitgaat van een vergoeding van



37,5%. Dit percentage is gebaseerd op 100% vergoeding voor lease-auto's en 25% van het verkeer in privé auto's. Het is goed mogelijk dat het bedrijfsleven genoodzaakt is een deel van de kosten op zich te nemen. Dit zal mede afhankelijk zijn van het fiscaal regime. Daarom is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij een vergoeding van 37,5% geldt.

Het invoeren van een reiskostenvergoeding heeft geen invloed op de uitkomst van de KBA. Het betreft immers een herverdelingseffect. In variant 1 wordt in totaal 0,4 mld. euro herverdeelt van bedrijven naar huishoudens. Hierdoor neemt het saldo van huishoudens toe van 1,3 mld. euro naar 1,7 mld. euro. Het saldo van bedrijven daalt van 0,4 mld. naar 0,1 mld. euro.

Tabel 4.1 Uitkomsten gevoeligheidsanalyses voor variant 1 (25% BPM, MACRO, geen differentiatie)

	Basis	0% betrouwbaar- heidsopslag	Uitvoerings- kosten +25%	Vergoeding reiskosten 37,5%	Reisduur lokaal verkeer +50%
<b>BATEN</b>					
<b>Directe effecten huishoudens</b>					
Reistijdwinsten	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Ontvangst reiskostenvergoeding	-	-	-	0,4	-
<b>Directe effecten bedrijven</b>					
Reistijdwinsten	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>
<b>Indirecte effecten</b>					
Accijnzen	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>
<b>Externe effecten</b>					
Milieu, geluidshinder, veiligheid	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>
<b>KOSTEN</b>					
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Kosten reiskostenvergoeding bedrijven	-	-	-	-0,4	-
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

In de basiscase is uitgegaan van een zelfde reistijd per kilometer voor lokaal verkeer als voor doorgaand verkeer. Dit kan een grote overschatting zijn. Lokaal verkeer zal gemiddeld immers

met een lagere snelheid rijden dan doorgaand verkeer. Daarom is in de gevoeligheidsanalyse een case onderzocht die uitgaat van een reistuur die 50% langer is. Een langere reistuur voor lokaal verkeer heeft tot gevolg dat de reistijdwinsten voor zowel huishoudens als bedrijven afnemen. De reistijdwinst voor huishoudens neemt af, maar dit is door afronding niet waarneembaar. De winsten voor bedrijven neemt af van 0,5 mld. euro naar 0,4 mld. euro. De resulterende verslechtering in het kosten-batensaldo bedraagt 0,1 mld. euro.

## 4.2 Gevoeligheidsanalyses voor variant 6

De resultaten van de gevoeligheidsanalyses voor variant 6 zijn redelijk in lijn met die van variant 1.

Tabel 4.2 Uitkomsten gevoeligheidsanalyses voor variant 6 (25% BPM, MESO, geen differentiatie)

	Basis	0% betrouwbaar- heidsopslag	Uitvoerings- kosten +25%	Vergoeding reiskosten 37,5%	Reistuur lokaal verkeer +50%
<b>BATEN</b>					
<i><b>Directe effecten</b></i>					
<i><b>huishoudens</b></i>					
Reistijdwinsten	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
Verlies aan mobiliteit	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Ontvangst reiskostenvergoeding	-	-	-	0,4	-
<i><b>Directe effecten bedrijven</b></i>					
Reistijdwinsten	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>
<i><b>Indirecte effecten</b></i>					
Accijnzen	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,7</b>
<i><b>Externe effecten</b></i>					
Milieu, geluidshinder, veiligheid	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>
<b>KOSTEN</b>					
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Kosten reiskostenvergoeding bedrijven	-	-	-	-0,4	-
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>

Het verwijderen van de betrouwbaarheidsopslag vermindert de reistijdwinsten met 20%. Hierdoor neemt deze post voor huishoudens af van 0,4 mld. euro naar 0,3 mld. euro. De

reistijdwinsten voor bedrijven nemen af naar 0,5 mld. euro, wat een afname is van 0,1 mld. Door de afname in reistijdwinsten neemt het saldo kosten en baten af met 0,2 mld. euro en komt negatief uit op 0,1 mld. euro.

Het verhogen van de uitvoeringskosten heeft tot gevolg dat de exploitatiekosten van het heffingssysteem voor de overheid toenemen. In variant 6 neemt dit toe met 0,1 mld. euro tot 0,5 mld. euro. Naast het verhogen van de exploitatiekosten, nemen ook de vervangingskosten van het de OBU's toe. Dit is door het afrondingsverschil echter niet te zien. Door de kosten verhoging daalt het kosten-batensaldo tot 0,1 mld. euro.

De invoering van een reiskostenvergoeding heeft tot gevolg dat er een herverdeling plaatsvindt van 0,4 mld. euro van huishoudens naar bedrijven. Het saldo van huishoudens stijgt hiermee van 0,9 mld. euro naar 1,4 mld. euro. Voor bedrijven daalt het saldo van 0,6 mld. euro naar 0,2 mld. euro.

Bij een lagere rijsnelheid per kilometer voor lokaal verkeer nemen de reistijdwinsten voor zowel huishoudens als bedrijven af met 0,1 mld. euro. Dit resulteert in een verslechtering van het saldo tot 0,1 mld. euro.

### 4.3 Gevoeligheidsanalyses voor variant 12

Voor variant 12 betekent het verdwijnen van de betrouwbaarheidopslag een afname van de reistijdwinsten voor bedrijven van 0,1 mld. euro. De daling van de reiswinsten voor huishoudens is niet waarneembaar door afronding. Het totale saldo daalt hierdoor tot -0,1 mld. euro.

Het verhogen van de uitvoeringskosten leidt tot een stijging van de exploitatiekosten van het heffingssysteem met 0,1 mld. euro en een verhoging van de vervangingskosten van de OBU voor gezinnen. Dit resulteert in een afname van het kosten-batensaldo van -0,2 mld. euro naar 0,0 mld. euro.

Het invoeren van een reiskostenvergoeding resulteert in een overdracht van 0,7 mld. euro van bedrijven naar huishoudens. Het totale welvaartseffect voor huishoudens neemt toe van 2,2 mld. euro naar 2,9 mld. euro. Het saldo van bedrijven neemt af van 0,1 mld. euro naar -0,7 mld. euro.

Het verlagen van de reisduur voor lokaal verkeer heeft als gevolg dat de reistijdwinsten afnemen. Voor huishoudens daalt deze post van 0,4 naar 0,3 mld. euro. De reistijdwinsten van bedrijven dalen van 0,8 mld. naar 0,7 mld. euro. Het saldo kosten en baten neemt door de afname in reistijdwinsten af van 0,2 mld. naar 0,0 mld. euro.

Tabel 4.3 Uitkomsten gevoeligheidsanalyses voor variant 12 (100% BPM, MACRO, geen differentiatie)

	Basis	0% betrouwbaar- heidsopslag	Uitvoerings- kosten +25%	Vergoeding reiskosten 37,5%	Reisduur lokaal verkeer +50%
<b>BATEN</b>					
<b>Directe effecten</b>					
<b>huishoudens</b>					
Reistijdwinsten	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
Verlies aan mobiliteit	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6
Ontvangst reiskostenvergoeding	-	-	-	0,7	-
<b>Directe effecten bedrijven</b>					
Reistijdwinsten	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>1,4</b>	<b>0,4</b>
<b>Indirecte effecten</b>					
Accijnzen	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>
<b>Externe effecten</b>					
Milieu, geluidshinder, veiligheid	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>
<b>KOSTEN</b>					
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Kosten reiskostenvergoeding bedrijven	-	-	-	-0,7	-
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>

#### 4.4 Gevoeligheidsanalyses voor variant 17

Door de opbrengsten van de betrouwbaarheid te laten vervallen, nemen de reistijdwinsten van huishoudens in variant 17 af met 0,1 mld. euro en van bedrijven met 0,2 mld. euro. Dit resulteert in een saldo van -0,1 mld. euro in plaats van 0,2 mld. euro in het basisscenario.

Het verhogen van de uitvoeringskosten leidt tot een verslechtering van het totale saldo van -0,1 mld. euro.

Het verdelingseffect van bedrijven naar huishoudens bij de invoering van een reiskostenvergoeding bedraagt 0,9 mld. euro. Het saldo van huishoudens neemt toe van 1,2 mld. euro naar 2,1 mld. euro. Door de extra kostenpost gaat het saldo van bedrijven van 0,5 mld. euro naar -0,4 mld. euro.

Door de afname van de reisduur voor lokaal verkeer is er een afname van de reistijdwinsten van bijna 0,1 mld. euro voor huishoudens, wat door afronding niet zichtbaar is in de tabel. Ook voor bedrijven is er sprake van een afname van ongeveer 0,1 mld. Het saldo verslechterd van 0,2 naar 0,0 mld. euro.

Tabel 4.4 Uitkomsten gevoeligheidsanalyses voor variant 17 (100% BPM, MESO, geen differentiatie)

	Basis	0% betrouwbaar- heidsopslag	Uitvoerings- kosten +25%	Vergoeding reiskosten 37,5%	Reisduur lokaal verkeer +50%
<b>BATEN</b>					
<i><b>Directe effecten</b></i>					
<i><b>huishoudens</b></i>					
Reistijdwinsten	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5
Verlies aan mobiliteit	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9
Ontvangst reiskostenvergoeding	-	-	-	0,9	-
<i><b>Directe effecten bedrijven</b></i>					
Reistijdwinsten	1,0	0,8	1,0	1,0	0,9
Verlies aan mobiliteit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal directe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>
<i><b>Indirecte effecten</b></i>					
Accijnzen	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
OV, wegonderhoud, arbeidsmarkt	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totaal indirecte effecten</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>
<i><b>Externe effecten</b></i>					
Milieu, geluidshinder, veiligheid	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>	<b>0,5</b>
<b>KOSTEN</b>					
Heffingssysteem	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,4
Vervanging OBU	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Kosten reiskostenvergoeding bedrijven	-	-	-	-0,9	-
<b>TOTAAL KOSTEN</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,4</b>	<b>-0,5</b>
<b>SALDO KOSTEN EN BATEN</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>

## 4.5 Conclusies

Uit de gevoeligheidsanalyses komen enkele punten naar voren:

- Bij de gevoeligheidsanalyse over de betrouwbaarheidsopslag dalen de reistijdwinsten in alle varianten met 20%. Daar de tariefstelling hoger is naarmate het te variabiliseren bedrag toeneemt, en naverwant de effecten op mobiliteit sterker toenemen, zijn de gevolgen van de gevoeligheidsanalyse voor varianten 12 en 17 groter dan bij 1 en 6. Ook is de tariefstelling bij meso-varianten hoger voor personenauto's dan in

macrovarianten. Hierdoor zijn de gevolgen van de gevoeligheidsanalyse het grootst in de meso-varianten.

- De gevolgen van het verhogen van de uitvoeringskosten zijn voor alle vlakke varianten gelijk. Zowel de exploitatiekosten als de vervangingskosten van OBU's nemen toe.
- Het verhogen van de reiskostenvergoeding woonwerk leidt alleen tot een herverdelingseffect tussen bedrijven en huishoudens. Het herverdelingseffect is groter voor meso-varianten dan voor macro-varianten en neemt ook toe naarmate een groter percentage wordt gevariabiliseerd. Dit kan worden verklaard aan de hand van de verschillen in tariefstelling.
- Het reduceren van de reisduur van lokaal verkeer met 50% leidt ook tot vermindering van de reistijdwinsten. De effecten hiervan zijn iets groter dan de effecten van het wegvallen van de betrouwbaarheidsopslag. Tussen de varianten zijn dezelfde effecten waarneembaar als bij de eerste gevoeligheidsanalyse.

# Bijlage 1: Externe effecten

Externe effecten betreffen de verandering in het gebruik van middelen waar geen marktprijs voor beschikbaar is. In deze analyse is, net als in de CPB studie<sup>23</sup>, onderscheid gemaakt naar drie externe effecten:

- Verkeersonveiligheid;
- Geluidshinder;
- Emissies van schadelijke stoffen.

### Verkeersonveiligheid

Door veranderingen in de mobiliteit wordt ook de kans op ongevallen beïnvloed. Dit kan doordat er minder wordt gereden (bij gelijkblijvende ongevals-kans), of omdat de kans op ongevallen wordt beïnvloed. De SWOV heeft op basis van de uitkomsten van het vervoermodel een raming gemaakt van het aantal verkeersdoden dat naar verwachting wordt bespaard als gevolg van dalende mobiliteit. Echter, ook de kans op ongevallen zal dalen, waardoor ook de kosten van ziekenhuisgewonden en materiele schade zullen afnemen. Aangezien geen inzicht is in deze mate waarin deze effecten optreden, is in de waardering van dit effect aangesloten bij de CPB methode en is een kengetal per voertuigkilometer gehanteerd voor verkeersveiligheid.

De kengetallen zijn gebaseerd op de studie 'De prijs van een Reis'<sup>24</sup> en hierbij wordt onderscheid gemaakt naar kilometers binnen en buiten de bebouwde kom (BiBeKo respectievelijk BuBeKo). De in deze analyse gehanteerde kilometrages uit LMS zijn niet opgesplitst naar BiBeKo en BuBeKo. Daarom wordt aangesloten bij de verdeling die gehanteerd is bij het opstellen van de kengetallen zoals aangegeven in onderstaande tabel.

Tabel 0.1 Verdeling kilometrage binnen en buiten de bebouwde kom per voertuigtype

Voertuigtype	BiBeKo	BuBeKo
Personenauto	24%	76%
Bestelauto	50%	50%
vracht <12ton	40%	60%
vracht >12ton	13%	87%
Gemiddeld	27%	73%

Bron: CE, De prijs van een Reis, tabel 10 en 11

Bovenstaande verdeling resulteert in de volgende gemiddelde kengetallen voor verkeersveiligheid.

Tabel 0.2 Financiële waardering van verkeersveiligheid per voertuigtype [gemiddelden in prijspeil 2005]

Voertuigtype	BiBeKo Eurocent / vtgkm	BuBeKo Eurocent / vtgkm	Gemiddeld Eurocent / vtgkm
Personenauto	5,0	2,0	2,8
Bestelauto	1,9	2,8	2,5
vracht <12ton	11,6	4,9	8,0
vracht >12ton	10,5	3,9	5,7

Bron: CE, De prijs van een Reis, tabel 24

<sup>23</sup> Zie CPB, Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid in het wegverkeer, Document 87, juni 2005, p. 43 e.v.

<sup>24</sup> Zie CE, De prijs van een Reis, de maatschappelijke kosten van het verkeer, september 2004



### Geluidshinder

Ook geluidshinder is direct gerelateerd aan het autogebruik. Bij een lagere mobiliteit is er sprake van minder geluidsoverlast. Het effect is conform de CPB-methode gewaardeerd tegen een vaste waarde per verreden kilometer; de waarde varieert met het type voertuig. In deze waardering zijn effecten van verschuivingen in het wagenpark en toekomstige verbeteringen in voertuigtechnologie, resulterend in lagere uitstoot of geluidsoverlast, meegenomen. De door het CPB gebruikte kengetallen zijn geactualiseerd naar prijspeil 2005. Ook hier is de verdeling uit tabel 0.1 gebruikt om de gemiddelden te berekenen.

Tabel 0.3 Financiële waardering van geluidshinder per voertuigtype [gemiddelden in prijspeil 2005]

Voertuigtype	BiBeKo Eurocent / vtgkm	BuBeKo Eurocent / vtgkm	Gemiddeld Eurocent / vtgkm
Personenauto – benzine	0,9	0,1	0,3
Personenauto – diesel	1,1	0,1	0,4
Personenauto – LPG	0,9	0,1	0,3
Bestelauto	1,3	0,2	0,8
vracht <12ton	8,6	0,4	3,9
vracht >12ton	13,1	0,7	2,4

Bron: CE, De prijs van een Reis, tabel 29

### Emissies van schadelijke stoffen

Ook de geluidshinder en emissies van schadelijke stoffen zijn direct gerelateerd aan het autogebruik. Bij emissies gaat het om diverse typen schadelijke gassen en stoffen als NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Bij een lagere mobiliteit is er sprake van minder geluidsoverlast en emissies. Deze effecten zijn conform de CPB-methode gewaardeerd tegen een vaste waarde per verreden kilometer; de waarde varieert met het type voertuig. In deze waardering zijn effecten van verschuivingen in het wagenpark en toekomstige verbeteringen in voertuigtechnologie, resulterend in lagere uitstoot of geluidsoverlast, meegenomen. De door het CPB gebruikte kengetallen zijn geactualiseerd naar prijspeil 2005.

Tabel 0.4 Financiële waardering van emissies per voertuigtype [gemiddelden in prijspeil 2005]

Stof	Eenheid	BiBeKo	BuBeKo	Gemiddeld
CO <sub>2</sub>	Euro/ton	56	56	59
CO*	Euro/kg	0,5	0,1	0
NO <sub>x</sub>	Euro/kg	8	13	4
VOS	Euro/kg	3	7	10
PM <sub>10</sub>	Euro/kg	78	336	157
SO <sub>2</sub>	Euro/kg	4	11	59

Bron: CE, De prijs van een Reis, tabel 26

\* Bron: NEA, Vergelijkingskader Modaliteiten

### Resultaat

Bovenstaande kengetallen resulteren in het volgende waardering van de externe effecten. Ter illustratie is ook de afname in kilometrage volgens LMS per variant weergegeven. Hieruit valt op te maken dat de het saldo voor externe effecten de zelfde richting en relatieve omvang heeft

als de mobiliteitsreductie. Dit laatste is logisch aangezien de gehanteerde kengetallen allen kilometer gerelateerd zijn.

Tabel 0.5 Externe effecten in 2020 voor enkele varianten (mld. € per jaar)

	Variant 1	Variant 6	Variant 12	Variant 15	Variant 17	Variant 21
Variabilisatie	25% BPM	25% BPM	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten	100% BPM, opcenten
Lastenneutraliteit	MACRO	MESO	MACRO	MACRO	MESO	MESO
Differentiatie	Geen	Geen	Geen	+11 cent	Geen	+11 cent
<b>Externe effecten</b>						
Emissies	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4
Geluidshinder	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,3	0,4	0,6	0,7	0,7	0,7
<b>Totaal</b>	0,6	0,7	1,0	1,1	1,2	1,2
<b>Mobiliteitsreductie*</b>	<b>-7,5%</b>	<b>-8,6%</b>	<b>-12,6%</b>	<b>-13,5%</b>	<b>-14,5%</b>	<b>-15,4%</b>

\*) Bron: 4-cast, verkeerskundige berekeningen met LMS

Opmerking: door afronden tellen tussenresultaten niet altijd op

## Bijlage 2: Gehanteerde tarieven

Tabel 0.1

Kilometerprijzen (Eurocent per kilometer) per variant (prijspeil 2005)

Variant	Personenauto's	Bestelauto's	Vrachtauto's			
1		2,7		2,7		2,7
2	Benzine	2,1		2,7		2,7
	Diesel	4,1				
	LPG	3,3				
3	Benzine	0,0				
	Diesel Euro 0-2	5,5	Euro 0-2	7,7	Euro 0-3	9,0
	Diesel Euro 3/4	4,7	Euro 3/4	6,4	Euro 4/5	7,1
	Diesel Euro 5/6	3,9	Euro 5/6	5,2	Euro 6>	5,3
	LPG	6,5				
4	Basistarief	2,7	Basistarief	2,7	Basistarief	2,7
	Spitstarief	13,7	Spitstarief	13,7	Spitstarief	13,7
5	Basistarief	2,7	Basistarief	2,7	Basistarief	2,7
	Spitstarief	5,4	Spitstarief	5,4	Spitstarief	5,4
6		3,2		1,0		1,3
7	Benzine	2,6		1,0		1,3
	Diesel	4,6				
	LPG	3,8				
8	Benzine	0,5				
	Diesel Euro 0-2	6,0	Euro 0-2	6,0	Euro 0-3	7,6
	Diesel Euro 3/4	5,2	Euro 3/4	4,7	Euro 4/5	5,7
	Diesel Euro 5/6	4,4	Euro 5/6	3,5	Euro 6>	3,9
	LPG	7,0				
9 1)	Benzine <950 kg	1,7	Ben <1000 kg	0,4	Ben-LV	n.v.t
	Benzine 950-1150 kg	2,1	Ben 1000-1500 kg	0,8	Ben-ZV Euro 0-3	n.v.t
	Benzine 1150-1350 kg	2,5	Ben 1500-2000 kg	1,0	Ben-ZV Euro 4-5	n.v.t
	Benzine >1350 kg	3,1	Ben >2000 kg	1,05	Ben-ZV Euro 6	n.v.t
	Diesel <950 kg	2,8	Die <1000 kg	0,4	Die-LV	1,1
	Diesel 950-1150 kg	3,3	Die 1000-1500 kg	0,8	Die-ZV Euro 0-3	1,7
	Diesel 1150-1350 kg	4,0	Die 1500-2000 kg	1,0	Die-ZV Euro 4-5	1,3
	Diesel >1350 kg	4,9	Die >2000 kg	1,5	Die-ZV Euro 6	1,0
	LPG <950 kg	3,1	LPG <1000 kg	0,4	LPG-LV	n.v.t
	LPG 950-1150 kg	3,7	LPG 1000-1500 kg	0,8	LPG-ZV Euro 0-3	n.v.t
	LPG 1150-1350 kg	4,5	LPG 1500-2000 kg	1,0	LPG-ZV Euro 4-5	n.v.t
	LPG >1350 kg	5,5	LPG >2000 kg	1,5	LPG-ZV Euro 6	n.v.t

1) Indeling bij variant 9 naar gewicht bij personen- en bestelauto's. Bij vrachtauto's onderscheid naar lichte (LV) en zware (ZV) vrachtauto's en bij zware vrachtauto's aanvullend naar Euroklasse

Variant	Personenauto's		Bestelauto's		Vrachtauto's	
10	Basistarief	3,2	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief	14,2	Spitstarief	12,0	Spitstarief	12,3
11	Basistarief	3,2	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief	5,9	Spitstarief	3,7	Spitstarief	4,0
12		5,6		5,6		5,6
13	Benzine	4,8		5,6		5,6
	Diesel	7,5				
	LPG	6,0				
14	Benzine	2,9				
	Diesel Euro 0-2	8,4	Euro 0-2	10,6	Euro 0-3	11,9
	Diesel Euro 3/4	7,6	Euro 3/4	9,3	Euro 4/5	10,0
	Diesel Euro 5/6	6,8	Euro 5/6	8,1	Euro 6>	8,2
	LPG	9,4				
15	Basistarief	5,6	Basistarief	5,6	Basistarief	5,6
	Spitstarief	16,6	Spitstarief	16,6	Spitstarief	16,6
16	Basistarief	5,6	Basistarief	5,6	Basistarief	5,6
	Spitstarief	11,2	Spitstarief	11,2	Spitstarief	11,2
17		6,9		1,0		1,3
18	Benzine	6,1		1,0		1,3
	Diesel	8,8				
	LPG	7,3				
19	Benzine	4,2				
	Diesel Euro 0-2	9,7	Euro 0-2	6,0	Euro 0-3	7,6
	Diesel Euro 3/4	8,9	Euro 3/4	4,7	Euro 4/5	5,7
	Diesel Euro 5/6	8,1	Euro 5/6	3,5	Euro 6>	3,9
	LPG	10,7				
20 <sup>1)</sup>	Benzine <950 kg	4,5	Ben <1000 kg	0,4	Ben-LV	n.v.t
	Benzine 950-1150 kg	5,2	Ben 1000-1500 kg	0,8	Ben-ZV Euro 0-3	n.v.t
	Benzine 1150-1350 kg	6,0	Ben 1500-2000 kg	1,0	Ben-ZV Euro 4-5	n.v.t
	Benzine >1350 kg	7,1	Ben >2000 kg	1,05	Ben-ZV Euro 6	n.v.t
	Diesel <950 kg	5,6	Die <1000 kg	0,4	Die-LV	1,1
	Diesel 950-1150 kg	6,4	Die 1000-1500 kg	0,8	Die-ZV Euro 0-3	1,7
	Diesel 1150-1350 kg	7,5	Die 1500-2000 kg	1,0	Die-ZV Euro 4-5	1,3
	Diesel >1350 kg	8,9	Die >2000 kg	1,5	Die-ZV Euro 6	1,0
	LPG <950 kg	6,0	LPG <1000 kg	0,4	LPG-LV	n.v.t
	LPG 950-1150 kg	6,9	LPG 1000-1500 kg	0,8	LPG-ZV Euro 0-3	n.v.t
	LPG 1150-1350 kg	8,0	LPG 1500-2000 kg	1,0	LPG-ZV Euro 4-5	n.v.t
	LPG >1350 kg	9,5	LPG >2000 kg	1,5	LPG-ZV Euro 6	n.v.t

<sup>1)</sup> Indeling bij variant 20 naar gewicht bij personen- en bestelauto's. Bij vrachtauto's onderscheid naar lichte (LV) en zware (ZV) vrachtauto's en bij zware vrachtauto's aanvullend naar Euroklasse

Variant	Personenauto's			Bestelauto's		Vrachtauto's		
21	Basistarief			6,9	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief			17,9	Spitstarief	12,0	Spitstarief	12,3
22	Basistarief			6,9	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief			12,5	Spitstarief	6,6	Spitstarief	6,9
23 <sup>1)</sup>	Benzine <950 kg			3,3	Ben <1000 kg	0,4	Ben-LV	n.v.t
	Benzine 950-1150 kg			3,6	Ben 1000-1500 kg	0,8	Ben-ZV Euro 0-3	n.v.t
	Benzine 1150-1350 kg			4,1	Ben 1500-2000 kg	1,0	Ben-ZV Euro 4-5	n.v.t
	Benzine >1350 kg			4,7	Ben >2000 kg	1,5	Ben-ZV Euro 6	n.v.t
	Diesel <950 kg			4,4	Die <1000 kg	0,4	Die-LV	1,1
	Diesel 950-1150 kg			4,9	Die 1000-1500 kg	0,8	Die-ZV Euro 0-3	1,7
	Diesel 1150-1350 kg			5,6	Die 1500-2000 kg	1,0	Die-ZV Euro 4-5	1,3
	Diesel >1350 kg			6,5	Die >2000 kg	1,5	Die-ZV Euro 6	1,0
	LPG <950 kg			4,7	LPG <1000 kg	0,4	LPG-LV	n.v.t
	LPG 950-1150 kg			5,3	LPG 1000-1500 k	0,8	LPG-ZV Euro 0-3	n.v.t
	LPG 1150-1350 kg			6,1	LPG 1500-2000 k	1,0	LPG-ZV Euro 4-5	n.v.t
	LPG >1350 kg			7,1	LPG >2000 kg	1,5	LPG-ZV Euro 6	n.v.t
24		<b>Benzine</b>	<b>Diesel</b>	<b>LPG</b>				
	Basistarief	2,6	4,6	3,8	Basistarief	1,0	Basistarief	12,0
	Spitstarief	13,6	15,6	14,8	Spitstarief	1,3	Spitstarief	12,3
25	Basistarief	2,6	4,6	3,8	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief 1	8,1	10,1	9,3	Spitstarief 1	6,5	Spitstarief 1	6,8
	Spitstarief 2	13,6	15,6	14,8	Spitstarief 2	12,0	Spitstarief 2	12,3
	Spitstarief 3	19,1	21,1	20,3	Spitstarief 3	17,5	Spitstarief 3	17,8
	Spitstarief 4	24,6	26,6	25,8	Spitstarief 4	23,0	Spitstarief 4	23,3
26		<b>Benzine</b>	<b>Diesel</b>	<b>LPG</b>				
	Basistarief	6,1	8,8	7,3	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief	17,1	19,8	18,3	Spitstarief	12,0	Spitstarief	12,3
27	Basistarief	6,1	8,8	7,3	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief 1	11,6	14,3	12,8	Spitstarief 1	6,5	Spitstarief 1	6,8
	Spitstarief 2	17,1	19,8	18,3	Spitstarief 2	12,0	Spitstarief 2	12,3
	Spitstarief 3	22,6	25,3	23,8	Spitstarief 3	17,5	Spitstarief 3	17,8
	Spitstarief 4	28,1	30,8	29,3	Spitstarief 4	23,0	Spitstarief 4	23,3
28	Benzine			4,2		1,0		1,3
	Diesel			5,2				
	LPG			6,2				
29	Benzine			2,1				
	Diesel Euro 0-2			7,6	Euro 0-2	6,0	Euro 0-3	7,6
	Diesel Euro 3/4			6,8	Euro 3/4	4,7	Euro 4/5	5,7
	Diesel Euro 5/6			6,0	Euro 5/6	3,5	Euro 6>	3,9
	LPG			8,6				
30	Basistarief			4,8	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief			15,8	Spitstarief	12,0	Spitstarief	12,3
31	Basistarief			4,8	Basistarief	1,0	Basistarief	1,3
	Spitstarief			8,8	Spitstarief	5,0	Spitstarief	5,3

<sup>1)</sup> Indeling bij variant 23 naar gewicht bij personen- en bestelauto's. Bij vrachtauto's onderscheid naar lichte (LV) en zware (ZV) vrachtauto's en bij zware vrachtauto's aanvullend naar Euroklasse

## Bijlage 3: Detailtabellen per variant

Tabel 1: Uitsplitsing van de economische effecten

Variant	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	mld euro												
<b>Directe effecten voor gezinnen</b>													
Te betalen heffing, initieel <sup>a)</sup>	-3,0	-3,2	-1,7	-3,3	-3,1	-3,6	-3,7	-2,4	-3,5	-3,8	-3,6	-6,2	-6,5
Voordeel van de terugsluis, initieel	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	7,4	7,4
Initieel koopkrachteffect	0,9	0,7	2,2	0,6	0,8	0,3	0,2	1,5	0,4	0,1	0,3	1,1	0,9
Vervanging van kastjes	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	0,4	0,4	0,1	0,5	0,4	0,5	0,6	0,2	0,5	0,7	0,6	1,3	1,4
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair koopkrachteffect	0,3	0,4	0,1	0,5	0,3	0,5	0,5	0,2	0,4	0,6	0,5	1,3	1,3
Effect van heffing op reistijden	0,2	0,3	0,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer <sup>b)</sup>	-0,2	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,6	-0,7
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	-0,2	-0,3
<b>Totaal direct welvaartseffect gezinnen</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>
<b>Directe effecten voor bedrijven</b>													
Te betalen heffing, initieel	-1,0	-1,0	-1,1	-1,1	-1,0	-0,9	-0,9	-1,1	-0,9	-1,0	-0,9	-2,0	-2,1
Voordeel van de terugsluis, initieel	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3
Initieel financieel effect	0,0	-0,1	-0,2	-0,2	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,1	-0,1	0,0	-0,7	-0,8
Vervanging van kastjes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair financieel effect	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
Effect van heffing op reistijden	0,5	0,5	0,3	1,0	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	1,0	0,7	0,8	0,8
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	0,5	0,5	0,3	0,9	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	1,0	0,7	0,8	0,8
<b>Totaal direct welvaartseffect bedrijven</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>
<b>Directe effecten voor de overheid</b>													
Opbrengst van de heffing, initieel	4,0	4,2	2,8	4,5	4,1	4,5	4,7	3,4	4,3	4,8	4,5	8,3	8,5
Omvang van de terugsluis, initieel	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-8,6	-8,6
Kosten heffingssysteem per jaar	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4	-0,4
Initieel budgettair effect	-1,3	-1,1	-2,5	-0,9	-1,3	-0,8	-0,6	-1,8	-0,9	-0,7	-0,9	-0,8	-0,5
Derving van heffing door minder wegverkeer	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,5	-0,6	-0,5	-1,3	-1,4
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect <sup>c)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair budgettair effect	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,5	-0,6	-0,5	-1,3	-1,4
<b>Totaal direct welvaartseffect overheid</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2,6</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,9</b>
<b>Indirecte effecten voor de overheid</b>													
OV-subsidies, wegonderhoud en arbeidsmarktbaton	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,05	-0,06
Effect op opbrengst bestaande accijnzen	-0,5	-0,5	-0,2	-0,6	-0,5	-0,7	-0,6	-0,4	-0,5	-0,7	-0,6	-0,9	-0,8
<b>Totaal indirect welvaartseffect overheid</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>
<b>Externe effecten</b>													
Emissies	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4
Geluid	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,3	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,5	0,4	0,6	0,6
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>
<b>Totaal welvaartseffect per jaar</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
idem, netto contante waarde	2,0	2,5	-0,4	8,0	1,8	3,8	5,4	2,6	5,7	8,8	4,1	2,4	3,6

a) Het initiele effect is het 'ex ante' effect, het initiele en secundaire effect samen vormen het 'ex post' effect.

b) Een min betekent een welvaartsverlies als gevolg van de ontmoediging van de hoeveelheid wegverkeer.

c) 'Lastenneutraliteit' kan een belastingverhoging vergen.

Effect op hoeveelheid wegverkeer in 2020	-11%	-11%	-6%	-12%	-11%	-12%	-13%	-9%	-12%	-13%	-13%	-17%	-18%
Effect op gemiddelde snelheid in 2020	0,9%	0,9%	0,3%	1,8%	1,1%	1,4%	1,4%	0,8%	1,3%	2,0%	2,0%	1,5%	1,5%



Tabel 2: Uitsplitsing van de economische effecten

Variant	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	mld euro											
<b>Directe effecten voor gezinnen</b>												
Te betalen heffing, initieel <sup>a)</sup>	-6,2	-6,5	-5,1	-6,5	-6,3	-7,7	-7,9	-6,4	-7,4	-7,8	-7,8	-6,5
Voordeel van de terugsluis, initieel	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	5,5
Initieel koopkrachteffect	1,1	0,9	2,3	0,9	1,0	-0,3	-0,5	1,0	0,0	-0,5	-0,4	-1,0
Vervanging van kastjes	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	1,3	1,4	0,9	1,5	1,4	1,9	2,0	1,3	1,8	2,1	2,0	1,5
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair koopkrachteffect	1,3	1,3	0,8	1,5	1,3	1,8	1,9	1,3	1,7	2,0	1,9	1,4
Effect van heffing op reistijden	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,4
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer <sup>b)</sup>	-0,6	-0,7	-0,4	-0,7	-0,7	-0,9	-0,9	-0,6	-0,8	-0,9	-0,9	-0,7
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
<b>Totaal direct welvaartseffect gezinnen</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>
<b>Directe effecten voor bedrijven</b>												
Te betalen heffing, initieel	-2,0	-2,1	-2,2	-2,2	-2,1	-1,8	-1,8	-1,9	-1,7	-1,8	-1,8	-1,5
Voordeel van de terugsluis, initieel	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1
Initieel financieel effect	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,8	-0,5	-0,5	-0,6	-0,4	-0,6	-0,5	-0,4
Vervanging van kastjes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair financieel effect	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Effect van heffing op reistijden	0,8	0,8	0,7	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,3	1,2	0,9
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	0,8	0,8	0,7	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,3	1,1	0,9
<b>Totaal direct welvaartseffect bedrijven</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>
<b>Directe effecten voor de overheid</b>												
Opbrengst van de heffing, initieel	8,3	8,5	7,2	8,7	8,4	9,4	9,7	8,3	9,1	9,7	9,6	8,1
Omvang van de terugsluis, initieel	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-6,6
Kosten heffingssysteem per jaar	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4
Initieel budgettair effect	-0,8	-0,5	-1,8	-0,5	-0,8	0,4	0,7	-0,8	0,1	0,5	0,4	1,0
Derving van heffing door minder wegverkeer	-1,3	-1,4	-0,9	-1,5	-1,4	-1,9	-1,9	-1,3	-1,7	-2,0	-1,9	-1,5
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect <sup>c)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair budgettair effect	-1,3	-1,4	-0,9	-1,5	-1,4	-1,9	-1,9	-1,3	-1,7	-2,0	-1,9	-1,5
<b>Totaal direct welvaartseffect overheid</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,9</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,3</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,5</b>
<b>Indirecte effecten voor de overheid</b>												
OV-subsidies, wegonderhoud en arbeidsmarktbaton	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2
Effect op opbrengst bestaande accijnzen	-0,9	-0,8	-0,6	-0,9	-0,9	-1,0	-0,9	-0,7	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8
<b>Totaal indirect welvaartseffect overheid</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>
<b>Externe effecten</b>												
Emissies	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Geluid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>
<b>Totaal welvaartseffect per jaar</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>
idem, netto contante waarde	2,4	3,6	4,5	7,6	4,2	3,0	4,2	6,7	5,0	6,9	5,5	3,0

a) Het initiele effect is het 'ex ante' effect, het initiele en secundaire effect samen vormen het 'ex post' effect.

b) Een min betekent een welvaartsverlies als gevolg van de ontmoediging van de hoeveelheid wegverkeer.

c) 'Lastenneutraliteit' kan een belastingverhoging vergen.

Effect op hoeveelheid wegverkeer in 2020	-17%	-18%	-15%	-19%	-18%	-20%	-20%	-18%	-20%	-21%	-21%	-18%
Effect op gemiddelde snelheid in 2020	1,5%	1,5%	1,2%	2,4%	1,9%	2,2%	2,2%	1,9%	2,1%	2,8%	2,8%	1,6%

Tabel 3: Uitsplitsing van de economische effecten

Variant	24	25	26	27	28	29	30	31
	mld euro							
<b>Directe effecten voor gezinnen</b>								
Te betalen heffing, initieel <sup>a)</sup>	-3,9	-4,0	-8,1	-8,2	-5,2	-4,0	-5,5	-5,4
Voordeel van de terugsluis, initieel	3,9	3,9	7,4	7,4	5,5	5,5	5,5	5,5
Initieel koopkrachteffect	0,0	-0,1	-0,7	-0,9	0,4	1,5	0,0	0,1
Vervanging van kastjes	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	0,7	0,7	2,1	2,2	1,0	0,6	1,2	1,1
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair koopkrachteffect	0,6	0,6	2,1	2,1	0,9	0,6	1,1	1,0
Effect van heffing op reistijden	0,3	0,5	0,5	0,7	0,3	0,3	0,4	0,4
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer <sup>b)</sup>	-0,3	-0,3	-1,0	-1,0	-0,5	-0,3	-0,6	-0,5
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	0,0	0,2	-0,5	-0,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
<b>Totaal direct welvaartseffect gezinnen</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>
<b>Directe effecten voor bedrijven</b>								
Te betalen heffing, initieel	-1,0	-1,0	-1,9	-1,8	-1,2	-1,4	-1,4	-1,3
Voordeel van de terugsluis, initieel	0,9	0,9	1,3	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1
Initieel financieel effect	-0,1	-0,1	-0,6	-0,6	-0,1	-0,3	-0,3	-0,2
Vervanging van kastjes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ontwijking van heffing door minder wegverkeer	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0
Reiskostenvergoedingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair financieel effect	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0
Effect van heffing op reistijden	1,0	1,1	1,2	1,3	0,7	0,6	1,1	0,9
Effect van heffing op hoeveelheid verkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemonetariseerde verkeerskundige effecten	1,0	1,0	1,2	1,3	0,7	0,6	1,1	0,9
<b>Totaal direct welvaartseffect bedrijven</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>
<b>Directe effecten voor de overheid</b>								
Opbrengst van de heffing, initieel	5,0	5,0	10,0	10,0	6,4	5,4	6,9	6,7
Omvang van de terugsluis, initieel	-4,8	-4,8	-8,6	-8,6	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6
Kosten heffingssysteem per jaar	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6
Initieel budgettair effect	-0,4	-0,4	0,8	0,8	-0,7	-1,6	-0,3	-0,5
Derving van heffing door minder wegverkeer	-0,6	-0,6	-2,1	-2,1	-1,0	-0,6	-1,1	-1,1
Belastingverhoging ter dekking van uitverdieneffect <sup>c)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Secundair budgettair effect	-0,6	-0,6	-2,1	-2,1	-1,0	-0,6	-1,1	-1,1
<b>Totaal direct welvaartseffect overheid</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,6</b>
<b>Indirecte effecten voor de overheid</b>								
OV-subsidies, wegonderhoud en arbeidsmarktbatan	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Effect op opbrengst bestaande accijnzen	-0,6	-0,6	-0,9	-0,8	-0,7	-0,7	-0,9	-0,8
<b>Totaal indirect welvaartseffect overheid</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>
<b>Externe effecten</b>								
Emissies	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Geluid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkeersveiligheid	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5
<b>Totaal externe effecten</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
<b>Totaal welvaartseffect per jaar</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>
idem, netto contante waarde	7,0	10,1	3,8	7,4	2,7	2,4	5,6	2,9

a) Het initieel effect is het 'ex ante' effect, het initieel en secundaire effect samen vormen het 'ex post' effect.

b) Een min betekent een welvaartsverlies als gevolg van de ontmoediging van de hoeveelheid wegverkeer.

c) 'Lastenneutraliteit' kan een belastingverhoging vergen.

Effect op hoeveelheid wegverkeer in 2020	-14%	-14%	-21%	-21%	-16%	-13%	-17%	-17%
Effect op gemiddelde snelheid in 2020	1,6%	2,1%	2,3%	3,2%	1,3%	1,2%	2,0%	1,7%

---

**Overzicht varianten**

<b>No.</b>	<b>Variabiliseren</b>	<b>Lastenneutraliteit</b>	<b>Tijd/plaats</b>	<b>Milieukenmerken</b>
1	3,3 mld	Macro	Geen	Geen
2				Naar brandstofsoort
3				Naar milieubelasting
4			+ 11 cent	Geen
5			Factor 2	Geen
6		Meso	Geen	Geen
7				Naar brandstofsoort
8				Naar milieubelasting
9				Huidige verdeling
8				Naar milieubelasting
9				Huidige verdeling
10			+ 11 cent	Geen
11			Factor 2	Geen
12	6,8 mld	Macro	Geen	Geen
13				Naar brandstofsoort
14				Naar milieubelasting
15			+ 11 cent	Geen
16			Factor 2	Geen
17		Meso	Geen	Geen
18				Naar brandstofsoort
19				Naar milieubelasting
20				Huidige verdeling
21			+ 11 cent	Geen
22			Factor 2	Geen
23	4,9 mld	Meso		Huidige verdeling
24	3,3 mld	Meso	+ 11 cent	Naar brandstofsoort
25			Max. bereikbaarheid	Naar brandstofsoort
26	6,8 mld	Meso	+ 11 cent	Naar brandstofsoort
27			Max. bereikbaarheid	Naar brandstofsoort
28	4,9 mld	Meso	Geen	Naar brandstofsoort
29				Naar milieubelasting
30			+ 11 cent	Geen
31			Factor 2	Geen

---

**Uitsplitsing van directe effecten variant 1 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-2,6	3,9	0,0	1,2	0,2	-0,2	1,3
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,4
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-0,9	1,5	0,0	0,6	0,1	-0,1	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,2	1,8	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,6
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,1	1,4	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,3
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,2	-0,1	0,6
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,5	1,3	0,0	0,8	0,0	0,0	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,0	0,9	0,0	-0,1	0,5	0,0	0,4
w.v. klein	0,0	-0,7	0,7	0,0	-0,1	0,4	0,0	0,3
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid	-0,4	3,6	-4,8	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,7	-0,2	0,1

**Uitsplitsing van directe effecten variant 1 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-325	500	0	150	25	-25	150
w.v. in 4 grote steden	0	-225	350	0	100	25	-25	100
w.v. in rest Randstad	0	-375	475	0	125	50	-25	125
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-325	525	0	175	25	-25	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-325	525	0	200	25	-25	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	175	0	0	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-350	500	0	150	25	-25	150
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-500	650	0	125	50	-25	150
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-400	500	0	100	50	-25	100
w.v. 60 jaar en ouder	0	-175	450	0	275	0	-25	250

**Uitsplitsing van directe effecten variant 1 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	75	0	50
w.v. klein	0	-275	250	0	-25	125	0	125
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	50	0	50
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	50	0	50
w.v. bouw	0	-500	575	0	75	250	0	350
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	100	0	100
w.v. detailhandel	0	-225	150	0	-75	100	0	50
w.v. wegtransport	0	-700	400	0	-300	325	0	25
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-50	75	0	25	25	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 2 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-2,8	3,9	0,0	1,1	0,3	-0,2	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,1	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,5	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,3	1,8	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,2	1,4	0,0	0,2	0,1	-0,1	0,3
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,2	2,6	0,0	0,4	0,2	-0,2	0,4
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,5	1,3	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,0	0,9	0,0	-0,1	0,5	0,0	0,4
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,1	0,4	0,0	0,3
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	3,8	-4,8	0,0	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,8	-0,2	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 2 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-350	500	0	150	25	-25	150
w.v. in 4 grote steden	0	-250	350	0	100	25	-25	75
w.v. in rest Randstad	0	-375	475	0	100	50	-25	125
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-350	525	0	175	25	-25	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-350	525	0	175	25	-25	175
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	175	0	0	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-350	500	0	125	25	-25	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-525	650	0	100	50	-25	125
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-425	500	0	75	50	-25	75
w.v. 60 jaar en ouder	0	-175	450	0	250	0	-25	250

**Uitsplitsing van directe effecten variant 2 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	-25	75	0	50
w.v. klein	0	-275	250	0	-25	150	0	100
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	50	0	50
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	50	0	50
w.v. bouw	0	-525	575	0	50	275	0	325
w.v. groothandel	0	-225	200	0	0	100	0	100
w.v. detailhandel	0	-225	150	0	-75	100	0	25
w.v. wegtransport	0	-700	400	0	-300	350	0	25
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-50	75	0	25	25	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 3 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-1,6	3,9	0,0	2,3	0,1	-0,1	2,3
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,2	0,4	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,1	0,0	0,7
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-0,5	1,5	0,0	0,9	0,0	0,0	0,9
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,2	0,7	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-0,7	1,8	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,1	0,0	0,7
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-1,3	2,6	0,0	1,3	0,1	0,0	1,4
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,3	1,3	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
Alle bedrijven	0,0	-1,1	0,9	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,1
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	2,7	-4,8	0,0	-2,6	0,0	0,0	-2,6
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,4	-0,1	-0,2

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 3 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-200	500	0	275	25	0	300
w.v. in 4 grote steden	0	-150	350	0	200	0	0	200
w.v. in rest Randstad	0	-225	475	0	250	25	0	275
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-200	525	0	325	0	0	325
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-200	525	0	325	0	0	325
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-75	325	0	250	0	0	250
w.v. tussen minimum en modaal	0	-200	500	0	300	0	0	300
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-300	650	0	325	25	0	325
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-250	500	0	250	25	0	275
w.v. 60 jaar en ouder	0	-100	450	0	350	0	0	350

**Uitsplitsing van directe effecten variant 3 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	50	0	25
w.v. klein	0	-300	250	0	-50	75	0	25
w.v. middelgroot	0	-125	100	0	-25	25	0	0
w.v. groot	0	-25	25	0	0	0	0	0
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	25	0	25
w.v. bouw	0	-325	575	0	250	150	0	400
w.v. groothandel	0	-200	200	0	25	50	0	75
w.v. detailhandel	0	-300	150	0	-150	75	0	-100
w.v. wegtransport	0	-1250	400	0	-850	200	-25	-675
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-25	75	0	50	25	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 4 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-2,8	3,9	0,0	1,0	0,4	-0,2	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,1	1,3	0,0	0,2	0,2	-0,1	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,1	0,0	0,3
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,5	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,3	1,8	0,0	0,5	0,2	-0,1	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,2	1,4	0,0	0,2	0,2	-0,1	0,3
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,3	2,6	0,0	0,3	0,3	-0,2	0,5
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,2	0,9	0,0	-0,3	1,0	0,0	0,7
w.v. klein	0,0	-0,9	0,7	0,0	-0,2	0,7	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	4,0	-4,8	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,3	-0,2	0,4

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 4 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-350	500	0	125	50	-25	150
w.v. in 4 grote steden	0	-250	350	0	100	25	-25	75
w.v. in rest Randstad	0	-400	475	0	75	75	-25	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-350	525	0	175	50	-25	200
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-350	525	0	175	50	-25	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	175	0	-25	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-375	500	0	125	50	-25	150
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-550	650	0	75	100	-50	125
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-425	500	0	50	75	-25	100
w.v. 60 jaar en ouder	0	-200	450	0	250	25	-25	250

**Uitsplitsing van directe effecten variant 4 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	125	0	100
w.v. klein	0	-325	250	0	-75	250	0	175
w.v. middelgroot	0	-125	100	0	-25	100	0	75
w.v. groot	0	-50	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. bouw	0	-625	575	0	-50	525	0	475
w.v. groothandel	0	-250	200	0	-50	200	0	150
w.v. detailhandel	0	-250	150	0	-100	200	0	75
w.v. wegtransport	0	-775	400	0	-400	550	0	175
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 5 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-2,7	3,9	0,0	1,2	0,3	-0,2	1,3
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,4
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-0,9	1,5	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,2	1,8	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,1	1,4	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,3
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,2	2,6	0,0	0,4	0,3	-0,1	0,6
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,5	1,3	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,0	0,9	0,0	-0,1	0,6	0,0	0,5
w.v. klein	0,0	-0,7	0,7	0,0	-0,1	0,4	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	3,7	-4,8	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,9	-0,2	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 5 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-325	500	0	150	25	-25	150
w.v. in 4 grote steden	0	-250	350	0	100	25	-25	100
w.v. in rest Randstad	0	-375	475	0	100	50	-25	125
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-325	525	0	175	25	-25	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-325	525	0	200	25	-25	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	175	0	0	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-350	500	0	150	25	-25	150
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-500	650	0	125	75	-25	150
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-425	500	0	75	50	-25	100
w.v. 60 jaar en ouder	0	-175	450	0	275	0	-25	250

**Uitsplitsing van directe effecten variant 5 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	75	0	75
w.v. klein	0	-275	250	0	-25	175	0	125
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	75	0	50
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	50	0	50
w.v. bouw	0	-500	575	0	75	325	0	375
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	125	0	125
w.v. detailhandel	0	-225	150	0	-75	125	0	50
w.v. wegtransport	0	-700	400	0	-300	375	0	75
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-50	75	0	25	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 6 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,0	3,9	0,0	0,8	0,4	-0,2	0,9
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,2	1,3	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,4	1,8	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,3	1,4	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,5	2,6	0,0	0,1	0,3	-0,2	0,3
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,7
Alle bedrijven	0,0	-0,9	0,9	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-0,7	0,7	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	3,9	-4,8	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,0	-0,2	0,3

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 6 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-375	500	0	100	50	-25	125
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	75	25	-25	75
w.v. in rest Randstad	0	-425	475	0	50	75	-25	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-375	525	0	125	25	-25	125
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-375	525	0	150	25	-25	150
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-400	500	0	100	50	-25	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-575	650	0	50	75	-50	100
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-475	500	0	25	50	-25	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-200	450	0	250	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 6 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	75	0	75
w.v. klein	0	-250	250	0	0	175	0	175
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	25	50	0	75
w.v. bouw	0	-575	575	0	0	325	0	325
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	125	0	125
w.v. detailhandel	0	-175	150	0	-25	125	0	100
w.v. wegtransport	0	-400	400	0	-25	425	0	400
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	25	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 7 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,2	3,9	0,0	0,7	0,4	-0,3	0,8
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,2	1,3	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,5	1,8	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,3
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,3	1,4	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,6	2,6	0,0	0,0	0,3	-0,2	0,2
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
Alle bedrijven	0,0	-0,9	0,9	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-0,7	0,7	0,0	0,0	0,5	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	4,1	-4,8	0,0	-1,1	0,0	0,0	-1,1
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,3</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 7 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-400	500	0	75	50	-25	100
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	50	25	-25	50
w.v. in rest Randstad	0	-450	475	0	25	75	-25	75
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-400	525	0	125	50	-25	125
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-400	525	0	125	25	-25	125
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-400	500	0	75	50	-25	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-600	650	0	25	75	-50	50
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-500	500	0	0	50	-50	25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-225	450	0	225	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 7 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	75	0	75
w.v. klein	0	-250	250	0	0	175	0	175
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	50	0	75
w.v. bouw	0	-600	575	0	-25	325	0	300
w.v. groothandel	0	-225	200	0	0	125	0	125
w.v. detailhandel	0	-175	150	0	-25	125	0	100
w.v. wegtransport	0	-425	400	0	-25	425	0	400
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 8 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-2,1	3,9	0,0	1,7	0,2	-0,1	1,8
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,2	0,4	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,1	0,0	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-0,7	1,5	0,0	0,7	0,1	0,0	0,8
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,2	0,7	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,0	1,8	0,0	0,8	0,1	-0,1	0,8
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-0,9	1,4	0,0	0,5	0,1	0,0	0,5
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-1,7	2,6	0,0	0,9	0,2	-0,1	1,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,4	1,3	0,0	0,9	0,0	0,0	0,9
Alle bedrijven	0,0	-1,1	0,9	0,0	-0,1	0,4	0,0	0,3
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0
w.v. wegtransport	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	3,2	-4,8	0,0	-2,1	0,0	0,0	-2,1
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 8 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-275	500	0	225	25	-25	225
w.v. in 4 grote steden	0	-200	350	0	150	25	0	150
w.v. in rest Randstad	0	-300	475	0	175	50	-25	200
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-275	525	0	250	25	-25	250
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-275	525	0	275	25	-25	275
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-100	325	0	225	0	0	225
w.v. tussen minimum en modaal	0	-275	500	0	225	25	-25	225
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-425	650	0	225	50	-25	250
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-325	500	0	175	50	-25	200
w.v. 60 jaar en ouder	0	-150	450	0	300	0	0	300

**Uitsplitsing van directe effecten variant 8 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	50	0	25
w.v. klein	0	-300	250	0	-50	125	0	75
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	-25	50	0	25
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	25	0	50
w.v. bouw	0	-400	575	0	175	200	0	375
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	75	0	100
w.v. detailhandel	0	-250	150	0	-125	100	0	-25
w.v. wegtransport	0	-975	400	0	-600	275	0	-325
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-50	75	0	25	25	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 9 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,0	3,9	0,0	0,9	0,4	-0,2	1,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,1	1,3	0,0	0,2	0,2	-0,1	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,5	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,4	1,8	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,3	1,4	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,4	2,6	0,0	0,2	0,3	-0,2	0,3
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,7
Alle bedrijven	0,0	-0,9	0,9	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,0	0,4	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	3,9	-4,8	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,0	-0,2	0,2

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 9 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-375	500	0	100	50	-25	125
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	75	25	-25	75
w.v. in rest Randstad	0	-425	475	0	50	75	-25	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-375	525	0	150	25	-25	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-375	525	0	150	25	-25	150
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	175	0	0	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-375	500	0	100	50	-25	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-575	650	0	50	75	-50	100
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-475	500	0	25	50	-25	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-200	450	0	250	25	-25	250

**Uitsplitsing van directe effecten variant 9 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	75	0	75
w.v. klein	0	-250	250	0	0	175	0	175
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	25	50	0	75
w.v. bouw	0	-550	575	0	25	325	0	325
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	125	0	125
w.v. detailhandel	0	-175	150	0	-25	125	0	100
w.v. wegtransport	0	-375	400	0	0	400	0	425
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	25	25	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 10 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,1	3,9	0,0	0,7	0,4	-0,3	0,9
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,2	1,3	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,4	1,8	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,3	1,4	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,5	2,6	0,0	0,1	0,4	-0,2	0,2
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,1	-0,1	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,0	0,9	0,0	-0,1	1,0	0,0	0,9
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,1	0,7	0,0	0,6
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	4,2	-4,8	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,4	-0,3	0,5

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 10 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-400	500	0	100	50	-25	100
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	50	25	-25	50
w.v. in rest Randstad	0	-450	475	0	50	75	-50	75
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-375	525	0	125	50	-25	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-375	525	0	150	50	-25	150
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-400	500	0	75	50	-50	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-600	650	0	25	100	-50	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-475	500	0	25	75	-50	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-200	450	0	225	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 10 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	125	0	125
w.v. klein	0	-275	250	0	-25	275	0	250
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	-25	100	0	100
w.v. groot	0	-50	25	0	0	50	0	25
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. bouw	0	-650	575	0	-75	550	0	475
w.v. groothandel	0	-225	200	0	-25	225	0	175
w.v. detailhandel	0	-200	150	0	-50	200	0	150
w.v. wegtransport	0	-475	400	0	-75	600	0	525
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 11 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,1	3,9	0,0	0,8	0,4	-0,2	0,9
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,2	1,3	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,4	1,8	0,0	0,3	0,2	-0,1	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,3	1,4	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,5	2,6	0,0	0,1	0,3	-0,2	0,3
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,7
Alle bedrijven	0,0	-0,9	0,9	0,0	0,0	0,7	0,0	0,7
w.v. klein	0,0	-0,7	0,7	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	4,0	-4,8	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,1	-0,2	0,2

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 11 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-375	500	0	100	50	-25	125
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	50	25	-25	50
w.v. in rest Randstad	0	-425	475	0	50	75	-25	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-375	525	0	125	50	-25	125
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-375	525	0	150	50	-25	150
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-400	500	0	100	50	-25	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-575	650	0	50	100	-50	100
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-475	500	0	25	75	-25	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-200	450	0	250	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 11 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-125	125	0	0	100	0	100
w.v. klein	0	-250	250	0	0	200	0	200
w.v. middelgroot	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. groot	0	-25	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-75	100	0	0	50	0	75
w.v. bouw	0	-575	575	0	0	375	0	350
w.v. groothandel	0	-200	200	0	0	150	0	150
w.v. detailhandel	0	-175	150	0	-25	150	0	125
w.v. wegtransport	0	-425	400	0	-25	475	0	425
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 12 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,9	7,4	0,0	2,4	0,4	-0,6	2,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,6	0,2	-0,2	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,7	2,8	0,0	1,1	0,1	-0,2	1,0
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,8	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,3	3,4	0,0	1,1	0,2	-0,3	0,9
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,2	-0,2	0,5
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,0	5,0	0,0	0,9	0,4	-0,5	0,8
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,9	2,4	0,0	1,5	0,0	-0,1	1,4
Alle bedrijven	0,0	-2,0	1,3	0,0	-0,8	0,8	0,0	0,1
w.v. klein	0,0	-1,5	0,9	0,0	-0,6	0,6	0,0	0,0
w.v. middelgroot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,4	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,6	0,2	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid	-0,4	7,0	-8,6	0,0	-2,1	0,0	0,0	-2,1
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,2	-0,6	0,1

**Uitsplitsing van directe effecten variant 12 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	925	0	300	50	-75	275
w.v. in 4 grote steden	0	-425	650	0	200	25	-75	175
w.v. in rest Randstad	0	-700	925	0	225	75	-75	225
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-600	975	0	350	25	-75	300
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	1000	0	400	50	-75	350
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	600	0	350	0	-50	325
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	950	0	300	50	-75	250
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-950	1200	0	250	100	-100	250
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-775	950	0	175	75	-100	150
w.v. 60 jaar en ouder	0	-325	850	0	525	25	-50	475

**Uitsplitsing van directe effecten variant 12 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-275	175	0	-100	100	0	0
w.v. klein	0	-550	350	0	-225	225	0	0
w.v. middelgroot	0	-225	125	0	-75	100	0	0
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	0
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	75	0	25
w.v. bouw	0	-1025	850	0	-175	425	0	250
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	175	0	25
w.v. detailhandel	0	-450	175	0	-275	175	0	-100
w.v. wegtransport	0	-1425	400	0	-1000	550	0	-475
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-125	150	0	25	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 13 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,1	7,4	0,0	2,2	0,4	-0,7	2,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,5	0,2	-0,2	0,5
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,8	2,8	0,0	1,0	0,1	-0,2	0,9
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,8	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,3	3,4	0,0	1,0	0,2	-0,3	0,8
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,2	-0,3	0,4
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,1	5,0	0,0	0,8	0,3	-0,5	0,6
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,9	2,4	0,0	1,4	0,0	-0,2	1,3
Alle bedrijven	0,0	-2,1	1,3	0,0	-0,8	0,8	0,0	0,0
w.v. klein	0,0	-1,5	0,9	0,0	-0,6	0,6	0,0	0,0
w.v. middelgroot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,6	0,2	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	7,1	-8,6	0,0	-1,9	0,0	0,0	-1,9
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,2	-0,7	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 13 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	925	0	275	50	-75	250
w.v. in 4 grote steden	0	-450	650	0	200	25	-75	150
w.v. in rest Randstad	0	-725	925	0	200	75	-75	175
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-625	975	0	350	25	-100	275
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	1000	0	375	50	-75	325
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	600	0	350	0	-50	325
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	950	0	275	50	-100	225
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-975	1200	0	225	100	-125	200
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-800	950	0	150	75	-100	125
w.v. 60 jaar en ouder	0	-325	850	0	525	25	-50	475

**Uitsplitsing van directe effecten variant 13 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-275	175	0	-100	100	0	0
w.v. klein	0	-575	350	0	-225	225	0	0
w.v. middelgroot	0	-225	125	0	-100	100	0	0
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	0
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	75	0	0
w.v. bouw	0	-1050	850	0	-225	425	0	225
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	175	0	25
w.v. detailhandel	0	-450	175	0	-275	175	0	-100
w.v. wegtransport	0	-1425	400	0	-1025	550	0	-475
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-125	150	0	25	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 14 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,2	7,4	0,0	3,2	0,3	-0,4	3,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,6	2,5	0,0	0,9	0,2	-0,1	0,9
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,7	1,3	0,0	0,6	0,0	-0,1	0,6
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,5	2,8	0,0	1,4	0,1	-0,2	1,3
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,5	1,4	0,0	0,9	0,0	-0,1	0,8
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,9	3,4	0,0	1,4	0,1	-0,2	1,3
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,7	2,6	0,0	0,9	0,2	-0,2	0,9
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-3,4	5,0	0,0	1,5	0,3	-0,3	1,5
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,8	2,4	0,0	1,6	0,0	-0,1	1,5
Alle bedrijven	0,0	-2,2	1,3	0,0	-0,9	0,7	0,0	-0,2
w.v. klein	0,0	-1,6	0,9	0,0	-0,7	0,5	0,0	-0,2
w.v. middelgroot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,4	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,7	0,2	0,0	-0,5	0,2	0,0	-0,3
w.v. wegtransport	0,0	-0,4	0,1	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	6,3	-8,6	0,0	-2,7	0,0	0,0	-2,7
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,0	-0,4	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 14 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-525	925	0	400	50	-50	375
w.v. in 4 grote steden	0	-375	650	0	275	25	-50	250
w.v. in rest Randstad	0	-575	925	0	325	50	-50	325
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-525	975	0	450	25	-50	425
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-525	1000	0	475	25	-50	475
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-200	600	0	400	0	-25	375
w.v. tussen minimum en modaal	0	-550	950	0	400	25	-50	375
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-800	1200	0	400	75	-75	400
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-650	950	0	300	50	-75	300
w.v. 60 jaar en ouder	0	-275	850	0	575	0	-25	550

**Uitsplitsing van directe effecten variant 14 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-300	175	0	-125	100	0	-25
w.v. klein	0	-600	350	0	-275	200	0	-75
w.v. middelgroot	0	-225	125	0	-100	75	0	-25
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	0
w.v. industrie	0	-175	125	0	-75	50	0	0
w.v. bouw	0	-875	850	0	-25	375	0	325
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	150	0	0
w.v. detailhandel	0	-525	175	0	-350	150	0	-225
w.v. wegtransport	0	-1975	400	0	-1575	450	-25	-1125
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-100	150	0	50	50	0	100
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 15 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,0	7,4	0,0	2,3	0,5	-0,7	2,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,6	0,3	-0,3	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,8	2,8	0,0	1,1	0,2	-0,2	1,0
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,8	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,3	3,4	0,0	1,0	0,2	-0,3	0,9
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,3	-0,3	0,5
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,0	5,0	0,0	0,9	0,5	-0,5	0,8
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,0	2,4	0,0	1,4	0,1	-0,2	1,3
Alle bedrijven	0,0	-2,3	1,3	0,0	-1,0	1,2	0,0	0,2
w.v. klein	0,0	-1,7	0,9	0,0	-0,8	0,9	0,0	0,1
w.v. middelgroot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,7	0,2	0,0	-0,4	0,3	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,2	-8,6	0,0	-2,0	0,0	0,0	-2,0
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,7	-0,7	0,4

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 15 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	925	0	300	75	-75	275
w.v. in 4 grote steden	0	-425	650	0	225	25	-75	175
w.v. in rest Randstad	0	-700	925	0	200	100	-100	200
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-625	975	0	350	50	-75	325
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	1000	0	375	50	-75	350
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	600	0	350	25	-50	325
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	950	0	300	50	-100	250
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-975	1200	0	225	125	-125	225
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-775	950	0	175	100	-100	175
w.v. 60 jaar en ouder	0	-350	850	0	500	25	-50	475

**Uitsplitsing van directe effecten variant 15 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-300	175	0	-125	150	0	25
w.v. klein	0	-625	350	0	-275	325	0	25
w.v. middelgroot	0	-250	125	0	-100	125	0	25
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	50	0	25
w.v. industrie	0	-200	125	0	-75	100	0	25
w.v. bouw	0	-1175	850	0	-350	625	0	300
w.v. groothandel	0	-475	275	0	-200	250	0	50
w.v. detailhandel	0	-475	175	0	-325	250	0	-75
w.v. wegtransport	0	-1500	400	0	-1100	725	0	-375
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 16 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,9	7,4	0,0	2,4	0,4	-0,7	2,1
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,6	0,2	-0,2	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,7	2,8	0,0	1,1	0,1	-0,2	1,0
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,8	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,3	3,4	0,0	1,0	0,2	-0,3	0,9
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,2	-0,2	0,5
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,0	5,0	0,0	0,9	0,4	-0,5	0,8
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,9	2,4	0,0	1,5	0,0	-0,2	1,4
Alle bedrijven	0,0	-2,1	1,3	0,0	-0,8	1,0	0,0	0,2
w.v. klein	0,0	-1,5	0,9	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,1
w.v. middelgroot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,6	0,2	0,0	-0,4	0,3	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,3	0,1	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,0	-8,6	0,0	-2,2	0,0	0,0	-2,2
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,5	-0,7	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 16 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	925	0	300	50	-75	275
w.v. in 4 grote steden	0	-425	650	0	200	25	-75	150
w.v. in rest Randstad	0	-700	925	0	200	75	-75	200
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-625	975	0	350	25	-75	300
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	1000	0	375	50	-75	350
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	600	0	350	0	-50	325
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	950	0	300	50	-100	250
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-950	1200	0	250	100	-125	250
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-775	950	0	175	75	-100	150
w.v. 60 jaar en ouder	0	-325	850	0	525	25	-50	475

**Uitsplitsing van directe effecten variant 16 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-275	175	0	-100	125	0	25
w.v. klein	0	-575	350	0	-250	275	0	25
w.v. middelgroot	0	-225	125	0	-100	100	0	25
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	25
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	75	0	25
w.v. bouw	0	-1050	850	0	-225	550	0	325
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-175	225	0	50
w.v. detailhandel	0	-450	175	0	-275	200	0	-75
w.v. wegtransport	0	-1450	400	0	-1050	625	0	-425
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-125	150	0	25	75	0	100
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 17 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,8	7,4	0,0	1,5	0,5	-0,9	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,1	0,1	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,2	2,5	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,0	2,8	0,0	0,8	0,2	-0,3	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,7	3,4	0,0	0,6	0,2	-0,4	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,4	2,6	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,7	5,0	0,0	0,2	0,5	-0,7	0,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,1	2,4	0,0	1,3	0,1	-0,2	1,2
Alle bedrijven	0,0	-1,8	1,3	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5
w.v. klein	0,0	-1,3	0,9	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,3
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	7,6	-8,6	0,0	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,5	-0,9	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 17 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-725	925	0	200	75	-100	150
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	125	50	-100	75
w.v. in rest Randstad	0	-825	925	0	100	100	-100	75
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-725	975	0	250	50	-125	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-725	1000	0	275	50	-100	225
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	25	-50	275
w.v. tussen minimum en modaal	0	-750	950	0	175	75	-125	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1125	1200	0	75	125	-150	50
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-900	950	0	50	100	-125	0
w.v. 60 jaar en ouder	0	-375	850	0	475	25	-75	425

**Uitsplitsing van directe effecten variant 17 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-225	175	0	-75	125	0	50
w.v. klein	0	-475	350	0	-150	275	0	125
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-50	100	0	50
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	25
w.v. industrie	0	-150	125	0	-50	75	0	50
w.v. bouw	0	-1200	850	0	-375	500	0	125
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	200	0	75
w.v. detailhandel	0	-300	175	0	-150	200	0	75
w.v. wegtransport	0	-600	400	0	-200	650	0	450
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 18 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-6,0	7,4	0,0	1,4	0,5	-0,9	1,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,1	0,1	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,3	2,5	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,1	2,8	0,0	0,7	0,1	-0,3	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,8	3,4	0,0	0,6	0,2	-0,4	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,5	2,6	0,0	0,1	0,3	-0,3	0,0
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,8	5,0	0,0	0,1	0,5	-0,7	-0,2
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,1	2,4	0,0	1,3	0,1	-0,2	1,1
Alle bedrijven	0,0	-1,8	1,3	0,0	-0,6	1,0	0,0	0,4
w.v. klein	0,0	-1,3	0,9	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,3
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	7,8	-8,6	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,5	-0,9	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 18 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-750	925	0	175	75	-125	125
w.v. in 4 grote steden	0	-525	650	0	125	50	-100	75
w.v. in rest Randstad	0	-850	925	0	75	100	-125	50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-750	975	0	225	50	-125	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-750	1000	0	250	50	-125	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	25	-50	275
w.v. tussen minimum en modaal	0	-775	950	0	150	75	-125	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1150	1200	0	50	125	-150	0
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-925	950	0	25	100	-125	-25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-400	850	0	450	25	-75	400

**Uitsplitsing van directe effecten variant 18 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-75	125	0	50
w.v. klein	0	-500	350	0	-150	275	0	100
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-50	100	0	50
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	25
w.v. industrie	0	-150	125	0	-50	75	0	50
w.v. bouw	0	-1250	850	0	-400	500	0	100
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	200	0	50
w.v. detailhandel	0	-325	175	0	-150	200	0	75
w.v. wegtransport	0	-625	400	0	-200	675	0	450
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 19 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,0	7,4	0,0	2,286	0,5	-0,6	2,1
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,5	0,3	-0,2	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,3	0,0	0,5	0,1	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,8	2,8	0,0	1,1	0,1	-0,2	1,0
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,8	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,3	3,4	0,0	1,0	0,2	-0,3	0,9
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,1	2,6	0,0	0,5	0,2	-0,2	0,5
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,1	5,0	0,0	0,8	0,4	-0,5	0,8
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,9	2,4	0,0	1,5	0,1	-0,1	1,4
Alle bedrijven	0,0	-1,9	1,3	0,0	-0,7	0,9	0,0	0,2
w.v. klein	0,0	-1,4	0,9	0,0	-0,5	0,6	0,0	0,1
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,4	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0
w.v. detailhandel	0,0	-0,5	0,2	0,0	-0,3	0,3	0,0	-0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	6,9	-8,6	0,0	-2,1	0,0	0,0	-2,1
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,2</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 19 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	925	0	275	50	-75	275
w.v. in 4 grote steden	0	-450	650	0	200	25	-75	175
w.v. in rest Randstad	0	-700	925	0	200	100	-75	225
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-625	975	0	350	50	-75	300
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	1000	0	375	50	-75	350
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	600	0	350	25	-50	325
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	950	0	275	50	-75	250
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-975	1200	0	225	100	-100	225
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-775	950	0	150	75	-100	150
w.v. 60 jaar en ouder	0	-325	850	0	525	25	-50	475

**Uitsplitsing van directe effecten variant 19 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-75	125	0	25
w.v. klein	0	-525	350	0	-200	250	0	50
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-75	100	0	25
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	25
w.v. industrie	0	-150	125	0	-50	75	0	25
w.v. bouw	0	-1050	850	0	-200	450	0	250
w.v. groothandel	0	-400	275	0	-125	175	0	50
w.v. detailhandel	0	-400	175	0	-225	200	0	-50
w.v. wegtransport	0	-1175	400	0	-775	600	0	-200
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-125	150	0	25	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 20 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,7	7,4	0,0	1,7	0,5	-0,8	1,3
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,2	0,1	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,2	2,5	0,0	0,3	0,3	-0,3	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,9	1,3	0,0	0,4	0,1	-0,1	0,3
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,0	2,8	0,0	0,8	0,1	-0,3	0,7
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,7
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,6	3,4	0,0	0,7	0,2	-0,4	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,4	2,6	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,6	5,0	0,0	0,3	0,5	-0,6	0,1
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,0	2,4	0,0	1,3	0,1	-0,2	1,2
Alle bedrijven	0,0	-1,7	1,3	0,0	-0,5	0,9	0,0	0,5
w.v. klein	0,0	-1,3	0,9	0,0	-0,3	0,7	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	7,4	-8,6	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,5	-0,8	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 20 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-700	925	0	200	75	-100	175
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	150	50	-75	100
w.v. in rest Randstad	0	-800	925	0	100	100	-100	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-700	975	0	275	50	-100	200
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-700	1000	0	300	50	-100	250
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-275	600	0	325	25	-50	300
w.v. tussen minimum en modaal	0	-725	950	0	200	50	-100	150
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1100	1200	0	100	125	-150	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-875	950	0	50	100	-125	25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-375	850	0	475	25	-75	425

**Uitsplitsing van directe effecten variant 20 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-225	175	0	-50	125	0	75
w.v. klein	0	-475	350	0	-125	250	0	125
w.v. middelgroot	0	-175	125	0	-50	100	0	50
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	25	0	25
w.v. industrie	0	-150	125	0	-25	75	0	50
w.v. bouw	0	-1175	850	0	-325	475	0	150
w.v. groothandel	0	-400	275	0	-125	200	0	75
w.v. detailhandel	0	-300	175	0	-125	200	0	75
w.v. wegtransport	0	-575	400	0	-175	650	0	475
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 21 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,8	7,4	0,0	1,5	0,6	-0,9	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,2	0,0	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,2	2,5	0,0	0,3	0,3	-0,3	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,0	2,8	0,0	0,8	0,2	-0,3	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,7	3,4	0,0	0,7	0,3	-0,5	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,4	2,6	0,0	0,2	0,3	-0,4	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,7	5,0	0,0	0,2	0,5	-0,7	0,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,1	2,4	0,0	1,3	0,1	-0,2	1,2
Alle bedrijven	0,0	-1,9	1,3	0,0	-0,7	1,3	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-1,4	0,9	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,6	0,4	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,5	0,2	0,0	-0,2	0,4	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,7	-8,6	0,0	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Totale directe effecten	-0,6	0,0	0,0	0,0	-0,6	1,9	-1,0	0,3

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 21 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-725	925	0	200	75	-125	150
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	150	50	-100	75
w.v. in rest Randstad	0	-800	925	0	100	125	-125	75
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-725	975	0	250	50	-125	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-725	1000	0	275	75	-125	225
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	25	-50	275
w.v. tussen minimum en modaal	0	-750	950	0	175	75	-125	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1125	1200	0	75	150	-175	50
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-900	950	0	50	100	-150	0
w.v. 60 jaar en ouder	0	-375	850	0	475	25	-75	425

**Uitsplitsing van directe effecten variant 21 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-75	175	0	75
w.v. klein	0	-525	350	0	-175	350	0	175
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-75	150	0	75
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	50	0	25
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	100	0	50
w.v. bouw	0	-1300	850	0	-450	700	0	250
w.v. groothandel	0	-450	275	0	-175	275	0	100
w.v. detailhandel	0	-325	175	0	-175	275	0	100
w.v. wegtransport	0	-650	400	0	-250	825	0	550
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 22 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,8	7,4	0,0	1,5	0,6	-0,9	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,1	0,1	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,2	2,5	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,0	2,8	0,0	0,8	0,2	-0,3	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,7	3,4	0,0	0,6	0,3	-0,4	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,4	2,6	0,0	0,2	0,3	-0,3	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,7	5,0	0,0	0,2	0,5	-0,7	0,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,1	2,4	0,0	1,3	0,1	-0,2	1,2
Alle bedrijven	0,0	-1,8	1,3	0,0	-0,6	1,2	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-1,3	0,9	0,0	-0,4	0,9	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,7	-8,6	0,0	-1,6	0,0	0,0	-1,6
Totale directe effecten	-0,6	0,0	0,0	0,0	-0,6	1,8	-0,9	0,2

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 22 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-725	925	0	200	75	-125	150
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	125	50	-100	75
w.v. in rest Randstad	0	-825	925	0	100	125	-125	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-725	975	0	250	50	-125	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-725	1000	0	275	50	-125	225
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	25	-50	275
w.v. tussen minimum en modaal	0	-750	950	0	175	75	-125	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1125	1200	0	75	150	-150	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-900	950	0	50	100	-125	0
w.v. 60 jaar en ouder	0	-375	850	0	475	25	-75	425

**Uitsplitsing van directe effecten variant 22 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-75	150	0	75
w.v. klein	0	-500	350	0	-175	325	0	150
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-75	125	0	50
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	50	0	25
w.v. industrie	0	-150	125	0	-50	100	0	50
w.v. bouw	0	-1250	850	0	-400	600	0	200
w.v. groothandel	0	-425	275	0	-150	250	0	75
w.v. detailhandel	0	-325	175	0	-150	250	0	100
w.v. wegtransport	0	-625	400	0	-225	750	0	525
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 23 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,1	5,5	0,0	0,4	0,4	-0,7	0,1
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,5	0,6	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,9	1,9	0,0	-0,1	0,2	-0,2	-0,1
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,8	1,0	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,0
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,8	2,1	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,6	1,0	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,4
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,4	2,5	0,0	0,2	0,2	-0,3	0,0
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,2	2,0	0,0	-0,2	0,2	-0,3	-0,3
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,1	3,7	0,0	-0,4	0,4	-0,5	-0,6
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,9	1,8	0,0	0,9	0,0	-0,2	0,7
Alle bedrijven	0,0	-1,5	1,1	0,0	-0,4	0,9	0,0	0,4
w.v. klein	0,0	-1,1	0,8	0,0	-0,3	0,6	0,0	0,3
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,3	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	6,6	-6,6	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,5
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,1</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 23 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-625	700	0	50	50	-75	25
w.v. in 4 grote steden	0	-450	475	0	25	25	-75	0
w.v. in rest Randstad	0	-725	700	0	-25	75	-100	-50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-625	725	0	100	25	-100	25
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-625	750	0	125	50	-100	75
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-250	450	0	200	0	-50	175
w.v. tussen minimum en modaal	0	-650	700	0	50	50	-100	0
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1000	900	0	-100	100	-125	-125
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-800	725	0	-75	75	-100	-125
w.v. 60 jaar en ouder	0	-325	650	0	300	25	-50	275

**Uitsplitsing van directe effecten variant 23 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-200	150	0	-50	125	0	50
w.v. in 4 grote steden	0	-425	300	0	-125	225	0	125
w.v. in rest Randstad	0	-175	125	0	-50	100	0	50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-50	50	0	-25	25	0	25
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-125	100	0	-25	75	0	50
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-1025	700	0	-325	450	0	125
w.v. tussen minimum en modaal	0	-350	250	0	-125	175	0	75
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-275	150	0	-100	175	0	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-525	400	0	-125	575	0	425
w.v. 60 jaar en ouder	0	-125	125	0	0	50	0	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-25	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 24 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,2	3,9	0,0	0,6	0,3	-0,3	0,6
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,2	1,3	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,1
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,5	1,8	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,4	1,4	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,6	2,6	0,0	0,0	0,3	-0,2	0,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,6	0,0	-0,1	0,6
Alle bedrijven	0,0	-1,1	0,9	0,0	-0,2	1,0	0,0	0,8
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,1	0,7	0,0	0,6
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid	-0,6	4,3	-4,8	0,0	-1,1	0,0	0,0	-1,1
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,4</b>

**Uitsplitsing van directe effecten variant 24 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-400	500	0	75	50	-50	75
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	50	25	-25	25
w.v. in rest Randstad	0	-450	475	0	25	50	-50	50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-400	525	0	100	25	-25	100
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-400	525	0	125	50	-50	125
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-150	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-425	500	0	75	50	-50	75
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-625	650	0	0	75	-50	25
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-500	500	0	0	50	-50	0
w.v. 60 jaar en ouder	0	-225	450	0	225	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 24 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	125	0	100
w.v. klein	0	-300	250	0	-50	275	0	225
w.v. middelgroot	0	-125	100	0	-25	100	0	75
w.v. groot	0	-50	25	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	75	0	75
w.v. bouw	0	-675	575	0	-100	550	0	425
w.v. groothandel	0	-250	200	0	-50	200	0	175
w.v. detailhandel	0	-200	150	0	-50	200	0	150
w.v. wegtransport	0	-475	400	0	-100	575	0	500
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 25 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,3	3,9	0,0	0,6	0,5	-0,3	0,7
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,3	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,3	1,3	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,5	0,7	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,1	1,5	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,4
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,5	1,8	0,0	0,2	0,2	-0,1	0,3
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,4	1,4	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,1
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,7	2,6	0,0	-0,1	0,4	-0,2	0,1
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,3	0,0	0,6	0,0	-0,1	0,6
Alle bedrijven	0,0	-1,1	0,9	0,0	-0,2	1,1	0,0	0,9
w.v. klein	0,0	-0,8	0,7	0,0	-0,1	0,8	0,0	0,6
w.v. middelgroot	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	4,4	-4,8	0,0	-1,0	0,0	0,0	-1,0
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,6</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 25 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-400	500	0	75	50	-50	100
w.v. in 4 grote steden	0	-275	350	0	50	25	-25	50
w.v. in rest Randstad	0	-475	475	0	25	75	-50	50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-400	525	0	100	50	-25	125
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-400	525	0	125	50	-50	125
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-175	325	0	150	0	-25	150
w.v. tussen minimum en modaal	0	-425	500	0	75	50	-50	75
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-625	650	0	0	125	-50	50
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-500	500	0	-25	75	-50	25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-225	450	0	225	25	-25	225

**Uitsplitsing van directe effecten variant 25 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-150	125	0	-25	150	0	125
w.v. klein	0	-300	250	0	-50	300	0	225
w.v. middelgroot	0	-125	100	0	-25	125	0	100
w.v. groot	0	-50	25	0	0	50	0	25
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	100	0	75
w.v. bouw	0	-675	575	0	-125	600	0	450
w.v. groothandel	0	-250	200	0	-50	225	0	175
w.v. detailhandel	0	-200	150	0	-50	225	0	150
w.v. wegtransport	0	-500	400	0	-100	625	0	525
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	75	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 26 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-5,9	7,4	0,0	1,4	0,5	-1,0	0,9
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,3	2,5	0,0	0,2	0,3	-0,4	0,1
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,1	2,8	0,0	0,7	0,2	-0,3	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,7	3,4	0,0	0,6	0,2	-0,5	0,3
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,5	2,6	0,0	0,1	0,3	-0,4	0,0
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,8	5,0	0,0	0,1	0,5	-0,8	-0,2
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,1	2,4	0,0	1,3	0,0	-0,2	1,1
Alle bedrijven	0,0	-2,0	1,3	0,0	-0,7	1,2	0,0	0,5
w.v. klein	0,0	-1,4	0,9	0,0	-0,5	0,9	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,6	0,4	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,5	0,2	0,0	-0,2	0,4	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,9	-8,6	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,7	-1,0	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 26 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-750	925	0	175	50	-125	100
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	125	25	-100	50
w.v. in rest Randstad	0	-825	925	0	75	100	-125	25
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-750	975	0	225	50	-125	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-750	1000	0	250	50	-125	175
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	0	-50	250
w.v. tussen minimum en modaal	0	-775	950	0	175	50	-125	75
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1150	1200	0	50	125	-175	-25
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-925	950	0	25	75	-150	-50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-400	850	0	450	25	-75	400

**Uitsplitsing van directe effecten variant 26 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-100	175	0	75
w.v. klein	0	-525	350	0	-200	350	0	150
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-75	125	0	50
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	50	0	25
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	100	0	50
w.v. bouw	0	-1325	850	0	-500	675	0	175
w.v. groothandel	0	-450	275	0	-175	275	0	75
w.v. detailhandel	0	-350	175	0	-175	250	0	75
w.v. wegtransport	0	-675	400	0	-275	750	0	475
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 27 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-6,0	7,4	0,0	1,3	0,7	-1,0	1,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,6	0,7	0,0	0,2	0,1	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-2,3	2,5	0,0	0,2	0,4	-0,4	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-1,0	1,3	0,0	0,3	0,1	-0,2	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-2,1	2,8	0,0	0,7	0,2	-0,4	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,7	1,4	0,0	0,7	0,0	-0,1	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,8	3,4	0,0	0,6	0,3	-0,5	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-2,6	2,6	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,0
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-4,8	5,0	0,0	0,1	0,6	-0,8	-0,1
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-1,2	2,4	0,0	1,2	0,1	-0,2	1,1
Alle bedrijven	0,0	-1,9	1,3	0,0	-0,7	1,3	0,0	0,7
w.v. klein	0,0	-1,4	0,9	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,5	0,4	0,0	-0,2	0,3	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,5	0,2	0,0	-0,2	0,4	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	7,9	-8,6	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
<b>Totale directe effecten</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,4</b>

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 27 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-750	925	0	150	75	-125	125
w.v. in 4 grote steden	0	-500	650	0	125	50	-100	75
w.v. in rest Randstad	0	-850	925	0	50	125	-125	50
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-750	975	0	225	50	-125	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-750	1000	0	250	75	-125	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-300	600	0	300	25	-50	250
w.v. tussen minimum en modaal	0	-775	950	0	150	75	-125	100
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-1175	1200	0	25	175	-175	0
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-925	950	0	0	125	-150	-25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-400	850	0	425	25	-75	375

**Uitsplitsing van directe effecten variant 27 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-250	175	0	-100	175	0	100
w.v. klein	0	-525	350	0	-175	375	0	175
w.v. middelgroot	0	-200	125	0	-75	150	0	75
w.v. groot	0	-75	50	0	-25	50	0	25
w.v. industrie	0	-175	125	0	-50	125	0	50
w.v. bouw	0	-1250	850	0	-425	725	0	300
w.v. groothandel	0	-450	275	0	-175	275	0	125
w.v. detailhandel	0	-350	175	0	-175	275	0	100
w.v. wegtransport	0	-750	400	0	-350	850	0	500
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-150	150	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	25	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 28 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,2	5,5	0,0	1,3	0,3	-0,5	1,2
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,4	0,6	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,6	1,9	0,0	0,3	0,2	-0,2	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,7	1,0	0,0	0,3	0,0	-0,1	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,5	2,1	0,0	0,6	0,1	-0,2	0,6
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,5
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,6	0,1	-0,2	0,5
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,8	2,0	0,0	0,2	0,2	-0,2	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-3,4	3,7	0,0	0,3	0,3	-0,4	0,3
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,8	1,8	0,0	1,0	0,0	-0,1	0,9
Alle bedrijven	0,0	-1,2	1,1	0,0	-0,2	0,7	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-0,9	0,8	0,0	-0,1	0,5	0,0	0,4
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,3	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	5,4	-6,6	0,0	-1,6	0,0	0,0	-1,6
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	1,1	-0,5	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 28 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-525	700	0	175	50	-50	150
w.v. in 4 grote steden	0	-375	475	0	100	25	-50	75
w.v. in rest Randstad	0	-575	700	0	100	75	-50	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-525	725	0	200	25	-50	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-525	750	0	225	25	-50	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-225	450	0	250	0	-25	225
w.v. tussen minimum en modaal	0	-550	700	0	150	50	-50	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-800	900	0	100	75	-75	100
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-650	725	0	50	50	-75	50
w.v. 60 jaar en ouder	0	-275	650	0	350	0	-50	325

**Uitsplitsing van directe effecten variant 28 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-175	150	0	-25	100	0	75
w.v. klein	0	-350	300	0	-50	200	0	150
w.v. middelgroot	0	-125	125	0	-25	75	0	50
w.v. groot	0	-50	50	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-100	100	0	0	50	0	50
w.v. bouw	0	-825	700	0	-125	375	0	250
w.v. groothandel	0	-275	250	0	-50	150	0	100
w.v. detailhandel	0	-225	150	0	-75	150	0	100
w.v. wegtransport	0	-475	400	0	-100	475	0	400
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-100	125	0	25	50	0	50
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	0

**Uitsplitsing van directe effecten variant 29 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-3,4	5,5	0,0	2,1	0,3	-0,3	2,1
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,4	0,6	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,3	1,9	0,0	0,6	0,2	-0,1	0,6
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,6	1,0	0,0	0,4	0,0	-0,1	0,4
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,2	2,1	0,0	0,9	0,1	-0,1	0,9
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,4	1,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-1,6	2,5	0,0	0,9	0,1	-0,1	0,9
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,4	2,0	0,0	0,5	0,2	-0,1	0,6
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-2,8	3,7	0,0	0,9	0,3	-0,2	1,0
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,6	1,8	0,0	1,2	0,0	-0,1	1,1
Alle bedrijven	0,0	-1,4	1,1	0,0	-0,3	0,6	0,0	0,3
w.v. klein	0,0	-1,0	0,8	0,0	-0,3	0,5	0,0	0,2
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,3	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,4	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0
w.v. wegtransport	0,0	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	-0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,4	4,8	-6,6	0,0	-2,2	0,0	0,0	-2,2
Totale directe effecten	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,9	-0,3	0,2

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 29 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-425	700	0	250	50	-25	275
w.v. in 4 grote steden	0	-300	475	0	175	25	-25	175
w.v. in rest Randstad	0	-475	700	0	200	50	-25	225
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-425	725	0	300	25	-50	300
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-425	750	0	325	25	-25	325
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-175	450	0	275	0	-25	275
w.v. tussen minimum en modaal	0	-450	700	0	250	50	-50	250
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-675	900	0	225	75	-50	250
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-525	725	0	175	50	-50	200
w.v. 60 jaar en ouder	0	-225	650	0	400	25	-25	400

**Uitsplitsing van directe effecten variant 29 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-200	150	0	-50	75	0	25
w.v. klein	0	-400	300	0	-100	175	0	75
w.v. middelgroot	0	-150	125	0	-25	75	0	25
w.v. groot	0	-50	50	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-125	100	0	-25	50	0	25
w.v. bouw	0	-675	700	0	25	325	0	350
w.v. groothandel	0	-300	250	0	-50	125	0	75
w.v. detailhandel	0	-325	150	0	-150	125	0	-25
w.v. wegtransport	0	-1075	400	0	-675	425	0	-250
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-75	125	0	25	25	0	75
w.v. kwartaire sector	0	0	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 30 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,3	5,5	0,0	1,2	0,4	-0,6	1,0
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,4	0,6	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,7	1,9	0,0	0,2	0,2	-0,2	0,2
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,7	1,0	0,0	0,3	0,1	-0,1	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,5	2,1	0,0	0,6	0,1	-0,2	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,5
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,0	2,5	0,0	0,5	0,2	-0,3	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,8	2,0	0,0	0,1	0,2	-0,2	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-3,5	3,7	0,0	0,2	0,4	-0,4	0,1
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,8	1,8	0,0	1,0	0,0	-0,1	0,9
Alle bedrijven	0,0	-1,4	1,1	0,0	-0,3	1,1	0,0	0,8
w.v. klein	0,0	-1,0	0,8	0,0	-0,3	0,8	0,0	0,6
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,3	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,2
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	5,7	-6,6	0,0	-1,5	0,0	0,0	-1,5
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,6	-0,6	0,3

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.

**Uitsplitsing van directe effecten variant 30 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-550	700	0	150	50	-75	125
w.v. in 4 grote steden	0	-375	475	0	100	25	-50	50
w.v. in rest Randstad	0	-600	700	0	75	100	-75	75
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-550	725	0	200	50	-75	175
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-550	750	0	200	50	-75	175
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-225	450	0	225	0	-25	200
w.v. tussen minimum en modaal	0	-550	700	0	150	50	-75	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-825	900	0	75	100	-100	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-675	725	0	25	75	-75	25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-300	650	0	350	25	-50	325

**Uitsplitsing van directe effecten variant 30 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-200	150	0	-50	150	0	100
w.v. klein	0	-375	300	0	-100	300	0	200
w.v. middelgroot	0	-150	125	0	-50	125	0	75
w.v. groot	0	-50	50	0	0	50	0	25
w.v. industrie	0	-125	100	0	-25	100	0	75
w.v. bouw	0	-925	700	0	-225	600	0	375
w.v. groothandel	0	-325	250	0	-100	250	0	150
w.v. detailhandel	0	-250	150	0	-100	225	0	125
w.v. wegtransport	0	-550	400	0	-150	675	0	525
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-100	125	0	0	75	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	25

**Uitsplitsing van directe effecten variant 31 (mld Euro) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	-0,1	-4,3	5,5	0,0	1,156	0,4	-0,5	1,1
w.v. in 4 grote steden	0,0	-0,4	0,6	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,1
w.v. in rest Randstad	0,0	-1,7	1,9	0,0	0,2	0,2	-0,2	0,3
w.v. Noord-Oost Nederland	0,0	-0,7	1,0	0,0	0,3	0,0	-0,1	0,2
w.v. Zuid-Oost Nederland	0,0	-1,5	2,1	0,0	0,6	0,1	-0,2	0,5
w.v. minimum gezinsinkomen	0,0	-0,5	1,0	0,0	0,5	0,0	-0,1	0,5
w.v. tussen minimum en modaal	0,0	-2,0	2,5	0,0	0,5	0,2	-0,2	0,4
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0,0	-1,8	2,0	0,0	0,1	0,2	-0,2	0,2
w.v. jonger dan 60 jaar	0,0	-3,5	3,7	0,0	0,2	0,4	-0,4	0,2
w.v. 60 jaar en ouder	0,0	-0,8	1,8	0,0	1,0	0,0	-0,1	0,9
Alle bedrijven	0,0	-1,3	1,1	0,0	-0,3	0,9	0,0	0,6
w.v. klein	0,0	-1,0	0,8	0,0	-0,2	0,7	0,0	0,5
w.v. middelgroot	0,0	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. groot	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. industrie	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
w.v. bouw	0,0	-0,4	0,3	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. groothandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,1
w.v. detailhandel	0,0	-0,3	0,2	0,0	-0,1	0,3	0,0	0,1
w.v. wegtransport	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. zakelijke dienstverlening	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
w.v. kwartaire sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overheid a)	-0,6	5,6	-6,6	0,0	-1,6	0,0	0,0	-1,6
Totale directe effecten	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,7	1,3	-0,5	0,1

a) Voor de overheid staat in de kolom 'infra' het bedrag van de jaarlasten van de investering in infrastructuur.



**Uitsplitsing van directe effecten variant 31 voor gezinnen (euro per gezin per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle gezinnen	0	-550	700	0	150	50	-75	125
w.v. in 4 grote steden	0	-375	475	0	100	25	-50	75
w.v. in rest Randstad	0	-600	700	0	75	75	-75	100
w.v. Noord-Oost Nederland	0	-525	725	0	200	25	-75	150
w.v. Zuid-Oost Nederland	0	-550	750	0	200	50	-75	200
w.v. minimum gezinsinkomen	0	-225	450	0	225	0	-25	200
w.v. tussen minimum en modaal	0	-550	700	0	150	50	-75	125
w.v. boven modaal gezinsinkomen	0	-825	900	0	75	100	-100	75
w.v. jonger dan 60 jaar	0	-675	725	0	25	75	-75	25
w.v. 60 jaar en ouder	0	-300	650	0	350	25	-50	325

**Uitsplitsing van directe effecten variant 31 voor bedrijven (euro per werknemer per jaar) in 2020**

	Kosten kastje/ systeem	Te betalen/ ontvangen heffing	Te betalen/ ontvangen terugsluis	Te betalen/ ontvangen reiskosten vergoeding	Totaal financieel	Reistijd winsten	Mobiliteit	Totaal welvaart
Alle bedrijven	0	-175	150	0	-25	125	0	75
w.v. klein	0	-350	300	0	-75	250	0	175
w.v. middelgroot	0	-150	125	0	-25	100	0	75
w.v. groot	0	-50	50	0	0	25	0	25
w.v. industrie	0	-125	100	0	-25	75	0	50
w.v. bouw	0	-875	700	0	-175	475	0	300
w.v. groothandel	0	-300	250	0	-75	175	0	125
w.v. detailhandel	0	-250	150	0	-75	200	0	100
w.v. wegtransport	0	-525	400	0	-125	575	0	450
w.v. zakelijke dienstverlening	0	-100	125	0	0	50	0	75
w.v. kwartaire sector	0	-25	25	0	0	0	0	0