

**Keuzes in kaart 2013-2017, Een analyse van tien
verkiezingsprogramma's op bereikbaarheidseffecten**

Hans Hilbers
Planbureau voor de Leefomgeving
Hans.hilbers@pbl.nl

Willemijn Wejschede- van der Straaten
Centraal Planbureau
J.W.Wejschede@cpb.nl

Barry Zondag
Planbureau voor de Leefomgeving
Barry.Zondag@pbl.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

Keuzes in kaart 2013-2017, Een analyse van tien verkiezingsprogramma's op bereikbaarheidseffecten

Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hebben in het rapport 'Keuzes in Kaart 2013-2017' de verkiezingsprogramma's van tien politieke partijen doorgerekend op dertien thema's. De doorrekening door de planbureaus is een bijzonder project waarin in korte tijd duizenden maatregelen van een tiental politieke partijen op zeer verschillende terreinen op hun effecten worden doorgerekend. Op basis van tussentijdse resultaten passen partijen hun maatregelen bovendien nog veelvuldig aan. Toch moet in het eindresultaat alles consistent zijn.

Bereikbaarheid is er daar één de dertien thema's. De analyses rond dit thema zijn gezamenlijk uitgevoerd door PBL en CPB. Dit paper gaat in op welke verschillende politieke keuzes de partijen ten aanzien van bereikbaarheid hebben gemaakt, op welke wijze de planbureaus dit hebben geanalyseerd en tot welke resultaten dit heeft geleid. Het effect van het partijprogramma wordt vergeleken met het 'basispad', het verwachte beeld voor 2020 uitgaande van uitvoering van het Begrotingsakkoord 2013 (het 'Lenteakkoord').

De keuzes van partijen ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid werken in de eerste plaats door in financiële indicatoren als overheidstekort, door de omvang van de infrastructuuruitgaven, de fiscale omgang met woon-werkverkeer en de te verwachten accijnsinkomsten. De meeste partijen bezuinigen op de uitgaven aan infrastructuur. Anderzijds leidt de keuze van veel partijen om de 'forensentaks' te schrappen ook lagere belastinginkomsten. Daarnaast zijn er bereikbaarheidseffecten in die worden beschreven aan de hand van vijf indicatoren: autogebruik, ov-gebruik, files, reistijdbaten en welvaartseffect vraaguitval/extra gebruik.

Veel partijen kozen voor het weer onbelast maken van woon-werkvergoedingen. Dat leidt op termijn tot meer mobiliteit en tot 10 a 15% meer files, maar een kilometerheffing heeft op deze indicatoren een veel groter effect. Daarmee vergeleken heeft meer of minder uitgeven aan infrastructuur het minste effect.

Ondanks grote verschillen in de effecten op auto-, ov-gebruik en files liggen de bereikbaarheidsbaten die de partijen realiseren in 2020 dicht bij elkaar. Tegenover de positieve reistijdbaten door het afnemen van de filedruk staat welvaartsverlies als gevolg van de afname van het autogebruik, en vice versa. Bovendien bezuinigen partijen met een kilometerheffing veelal ook op de aanleg van weginfrastructuur.

1. Inleiding¹

Op 27 augustus 2012 is de achtste editie van Keuzes in Kaart² gepubliceerd en gepresenteerd, 16 dagen voor de verkiezingen. De eerste editie kwam uit 1986. Toen vroegen de drie grootste politieke partijen (CDA, PvdA en VVD) het CPB om de economische effecten van hun verkiezingsprogramma's door te berekenen. Nadien is zowel het aantal partijen dat meedoet als de onderwerpen waarop de verkiezingsprogramma's doorberekend worden sterk uitgebreid. Ook het Milieu en Natuurplanbureau had een traditie om verkiezingsprogramma's door te rekenen. In 2010 is dit voor het eerst door CPB en PBL gezamenlijk gedaan en is ook voor het eerst het thema bereikbaarheid opgenomen.

Bij het thema bereikbaarheid worden de financiële effecten (als gevolg van uitgaven, investeringen en verhogen of verlagen van de belastingen) en de effecten op mobiliteit- en bereikbaarheidseffecten berekend. Voorbeelden van bereikbaarheidsmaatregelen zijn: (on) belastingen woon-werkvergoedingen, invoeren van een vorm van kilometerheffing, veranderingen ten aanzien van de belastingen van het gebruik en bezit van auto's (accijnzen, mrv, bpm etc), invoeren van vliegheffing, maatregelen omtrent lease-auto's, uitbreiding of beperking van de ov-studentenkaart en natuurlijk maatregelen omtrent investeringen/ bezuinigingen van wegen, spoor, bus tram metro gebruik, fietspaden etc. In dit paper geven we inzicht in de aanpak en de uitkomsten.

In paragraaf 2 gaan we in op de spelregels voor de partijen. De gebruikte methodiek wordt toegelicht in paragraaf 3. Paragraaf 4 beschrijft het basispad, waar tegen de effecten van de partijprogramma's worden afgezet. Paragraaf 5 geeft inzicht de effecten van mogelijke maatregelen. Paragraaf 6 geeft inzicht in de maatregelpakketten zoals die uiteindelijk door de partijen zijn ingediend en paragraaf 7 in de bereikbaarheidseffecten daarvan. We sluiten af met een evaluatie in paragraaf 8.

2. Spelregels bij het doorrekenen van verkiezingsprogramma's

Dit jaar hebben tien politieke partijen hun verkiezingsprogramma laten doorrekenen. In principe mogen partijen die nu niet in de Tweede Kamer zitten, maar die ten tijde van het uitschrijven van de verkiezingen minimaal één zetel hadden in de drie grote peilingen, ook deelnemen, maar van die mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

De doorberekening van de verkiezingsprogramma's worden gedaan op verzoek van de partijen. Partijen krijgen hiervoor een uitnodiging. Hierbij geldt 'alles of niets', dat wil zeggen dat als de partijen de planbureaus verzoekt tot het doorrekenen van hun verkiezingsprogramma, dit uitsluitend gebeurt op alle dertien onderwerpen³. Partijen

¹ De auteurs van dit artikel waren teamleden van het gezamenlijke CPB-PBL team die de Bereikbaarheidsmaatregelen hebben doorgerekend, onder leiding van Peter Zwaneveld (CPB) en Hans Hilbers (PBL). Overige leden waren: Willemijn Weijsschede/ van der Straaten, Annemiek Verrips en Otto de Smeth (allen van CPB) en Barry Zondag, Anco Hoen, Gerben Geilenkirchen en Jordy van Meerkerk (allen PBL). Deze personen zijn derhalve mede-auteurs van dit onderdeel in Keuzes in kaart.

² Zie <http://www.pbl.nl/publicaties/2012/keuzes-in-kaart-2013-2017-een-analyse-van-tien-verkiezingsprogramma's>

³ De dertien onderwerpen zijn: ex ante budgettaire effecten, macro-economische effecten, koopkracht, structurele werkgelegenheid, houdbaarheid overheidsfinanciën, bereikbaarheid, energie en klimaat, natuur, onderwijs, innovatie, woningmarkt en zorg.

mogen wel tot een week voordat Keuzes in Kaart naar de drukker alsnog afzien van deelname.

Omdat de verkiezingsprogramma's zelf onvoldoende informatie bevatten, leveren de partijen hun maatregelen aan bij het CPB. In het verkiezingsprogramma kan bijvoorbeeld staan dat een partij het openbaar vervoer wil verbeteren. Echter om de effecten te kunnen berekenen moeten we weten hoeveel er geïnvesteerd wordt, waarbij de bedragen uitgesplitst moeten zijn naar de jaren 2013 tot en met 2017 en 'structureel', dat wil zeggen na 2017. Ook moet een partij aangeven waarin ze willen investeringen: in nieuwe infrastructuur, verbetering van het onderhoud, exploitatiekosten, of een combinatie hiervan. Partijen zijn er zelf verantwoordelijk voor dat hun inzending strookt met hun verkiezingsprogramma of wat ze in de publiciteit zeggen. Zij zijn zelf immers de baas over hun maatregelenpakket en hoe ze daarover communiceren.

In de doorrekening gaan we ervan uit dat de partij de meerderheid heeft in de Tweede Kamer en dus zijn beleid volledig kan uitvoeren. Maatregelen die niet haalbaar worden geacht worden niet meegenomen. Ook maatregelen die uitsluitend in Europees Verband genomen worden, worden niet gehonoreerd. In Nederland is het nog nooit gebeurd dat één partij de meerderheid heeft in het parlement, ook dit jaar niet, maar de doorberekening geeft zo wel een goed beeld van de politieke keuzes waar een partij voor staat. Tevens wordt het rapport Keuzes in Kaart veel gebruikt tijdens de coalitie besprekingen, immers de (financiële) effecten van de maatregelen zijn in beeld gebracht. In totaal zijn uiteindelijk 2468 maatregelen van de partijen gerapporteerd aan de hand van dertien onderwerpen.

Begin juni 2012 hebben de partijen hun maatregelen ingeleverd. Tijdens de drie maanden, dat de Keuzes in Kaart duurt, vindt er intensief contact plaats tussen de planbureaus en de partijen. Hierbij is op het CPB één persoon verantwoordelijk voor het contact tussen de partij en de specialisten die de maatregelen analyseren. Echter tussen de onderwerpen is uiteraard ook contact. Het onderwerp bereikbaarheid heeft bijvoorbeeld raakvlakken met inkomen en arbeid (betreffende de woon-werkvergoedingen), het onderwerp belastingen (denk aan motorrijtuigenbelasting, aanschafbelasting, belasting op pleziervaartuigen), milieu (CO₂-uitstoot) en koopkracht.

De planbureaus hebben geen mening of een maatregel goed of slecht is. Het is de keuze van de partij welke maatregelen zij nemen, het CPB en PBL rekenen ze door, waarbij ze de uitgangspunten en resultaten herhaaldelijk voorleggen. De wijze waarop de effecten worden geanalyseerd wordt besproken in de volgende paragrafen.

3. Methodiek

De effecten van de door de partijen ingediende maatregelen worden per partij als pakket doorgerekend. Dit gebeurt voor alle partijen op identieke wijze en de resultaten worden weergegeven op een beperkt aantal kernindicatoren. Onderstaande paragrafen geven een beknopte technische uitleg bij de gehanteerde indicatoren. De effecten op de indicatoren worden veelal berekend met behulp van modellen. Het stukje modelgebruik gaat nader in op de gebruikte modellen.

Indicatoren

De vijf gehanteerde indicatoren zijn autogebruik, openbaarvervoergebruik (ov-gebruik), files, reistijd-baten weg/ov en de baten extra gebruik weg/ov. Hierbij is openbaar vervoer (ov) breed gedefinieerd: (regionaal) spoor, bus, tram, en metro. Het doel van KiK is om de effecten van diverse typen maatregelen inzichtelijk te maken. Gezien de dertien thema's is het dan aantal indicatoren per thema beperkt.

De indicatoren autogebruik en ov-gebruik geven de effecten weer in procenten op het totale aantal voertuigkilometers per jaar. Hierbij zijn we uitgekomen op een raming waarin het autogebruik in 2020 gelijk is aan 110 miljard autokilometers en het openbaarvervoergebruik gelijk is aan 24 miljard reizigerskilometers. De veranderingen in het aantal autokilometers, meer of minder auto's op de weg, hebben invloed op de wachttijd in files. Deze relatie is niet één op één. Zo kunnen maatregelen het aantal autokilometers beïnvloeden op meer of minder congestiegevoelige locaties of tijdstippen van de dag. Maatregelen die zich vooral richten op het autogebruik in de spitsperiode hebben een groter effect op de wachttijd in files dan maatregelen welke generiek over de dag genomen worden. De indicator files geeft de wachttijd in files op het hoofdwegennet en het gaat hier om zware congestie. Bij benadering vergelijkbaar met de veel gebruikte aanduiding 'voertuigverliesuren': congestie waarbij er snelheden onder de 50 km/uur op het hoofdwegennet worden gereden (VVU50).

De effecten op auto- en ov-gebruik en files worden ook omgezet in geldelijke waarden. Reistijd-baten ontstaan doordat het auto- of ov-verkeer door de maatregelen tussen 'locatie A' en 'locatie B' via snellere routes kan reizen op het hoofdwegennet en onderliggende weggennet dan in het basispad. Bij de baten door een verbeterde reistijd gaat het niet alleen om minder wachttijd in (zware) files op het hoofdwegennet, maar om alle reistijdwinsten. Dus ook indien de doorstroming verbetert van 70 km/uur naar 90 km/uur, of van 100 km/uur naar 120 km/uur. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het hoofdwegennet (lees: snelwegen), maar ook naar het onderliggende weggennet (lees: provinciale en gemeentelijke wegen).

De baten extra gebruik weg/ov ontstaan doordat maatregelen het reizen met de auto of het ov goedkoper maken. Hierdoor gaan mensen meer reizen en dit welvaartseffect wordt meegenomen in de indicator baten extra gebruik weg/ov. Het omgekeerde geldt uiteraard indien een maatregel het reizen met auto of ov duurder maakt.

De reistijd-baten en de baten van extra gebruik weg/ov worden samen bereikbaarheidsbaten genoemd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit geen maatschappelijke kosten-batensaldo is. In de bereikbaarheidsbaten zijn bijvoorbeeld niet meegenomen, de kosten van de investeringen of bezuinigingen van de maatregelen, de verzwaaring of verlichting van belastingen, effecten op milieu, veiligheid, beheer en onderhoud etc.⁴

De gehanteerde en gerapporteerde kengetallen voor bereikbaarheid in het hoofdrapport hebben een onzekerheidsmarge. De rapportage gebeurt in hele procenten. Indien wordt gerapporteerd dat het autogebruik toeneemt met 2%, dan wordt daarmee bedoeld dat

⁴ De effecten van meer of minder verkeer op CO₂-uitstoot, wordt meegenomen in het thema Energie en klimaat.

de toename ligt tussen de 0 en 5%. Voor de overige kengetallen gelden vergelijkbare onzekerheidsmarges.

Modelgebruik

De bereikbaarheidseffecten van de maatregelen uit de verkiezingsprogramma's ten opzichte van het basispad zijn in beeld gebracht met behulp van het autoparkmodel Dynamo versie 2.2 en het verkeer- en vervoermodel LMS 2012 (Landelijk ModelSysteem 2012). Dynamo is gebruikt om het effect van de invoering van een kilometerprijs op de omvang, samenstelling en gebruikskosten van het autopark te berekenen. Ook maatregelen op het terrein van de aanschafbelasting voor personenauto's (bpm) en van de wegenbelasting (mrb) zijn hiermee doorgerekend. Met het LMS zijn de veranderingen in mobiliteit berekend voor het prognosejaar 2020. De analyse richt zich op het wegverkeer en het ov.

Ten opzichte van *Keuzes in Kaart 2010* is gebruik gemaakt van een geactualiseerde versie van het LMS. Het is de eerste keer dat we deze versie van het LMS gebruiken om uitgebreide pakketten met bereikbaarheidsmaatregelen door te rekenen. Door middel van diverse test-runs en gevoeligheidsanalyses is de betrouwbaarheid van het model getoetst en de gevoeligheid van aannames op de uitkomsten bepaald. Er is afgestemd met de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)-RWS over het LMS. Tevens is er technisch afgestemd met diverse specialisten over het gebruik van het LMS 2012.

In vergelijking met *Keuzes in Kaart 2010* is het belangrijkste verschil dat bereikbaarheidsbaten van met name de kilometerheffing lager zijn. Dit komt deels door de lagere mobiliteitsgroei en het lagere congestieniveau in het basispad. De in absolute waarden gepresenteerde bereikbaarheidsbaten zijn hier vanzelfsprekend gevoeliger voor dan de procentuele verkeerseffecten. Daarnaast berekent de geactualiseerde versie van het LMS ook lagere baten voor de kilometerheffing. Dit komt doordat volgens recente schattingen de prijsgevoeligheid van het autoverkeer iets kleiner is dan voorheen en enkele technische verbeteringen van het LMS 2012. Zo heeft het nieuwe LMS een gedetailleerder netwerk. Ook de reistijdwinsten voor het vrachtverkeer worden geringer maar realistischer geraamd, doordat beter rekening wordt gehouden met specifieke kenmerken van vrachtwagens.

Voor een beperkt aantal maatregelen is doorrekenen van de effecten met behulp van Dynamo en het LMS niet goed mogelijk en voor deze maatregelen zijn additionele effectinschattingen gemaakt. Dit is onder andere gebeurd voor de verschillende voorgestelde maatregelen voor het beperken of uitbreiden (voor MBO-scholieren) van de regeling voor de ov-studentenkaart. Bij het opstellen van dergelijke inschattingen is gebruik gemaakt van beschikbare data over het mobiliteitsgedrag en waar relevant is ook gekeken naar effecten die in het verleden zijn opgetreden.

Tot slot zijn er maatregelen waarvan de bereikbaarheidseffecten niet zijn doorgerekend in het model Dynamo of LMS. Veelal gaat het hier om maatregelen die na de regeerperiode vallen of maatregelen met een zeer beperkt effect op de bereikbaarheid. De budgettaire effecten van alle maatregelen zijn wel meegenomen.

4. Basispad

De gepresenteerde effecten in Keuzes in kaart zijn de effecten van de maatregelen ten opzichte van een basispad. Voordat er wordt doorgerekend, wordt er dan ook eerst een basispad opgesteld. Het MLT-basispad geeft zicht op de ontwikkeling tot 2017 (CPB Policy Brief 2012/ 01)⁵. Net als bij *Keuzes in Kaart 2011-2015* worden de mobiliteitsberekeningen gemaakt voor het jaar 2020, waarbij wordt verondersteld dat in dat jaar alle bereikbaarheidseffecten zijn gerealiseerd. Dat prognosejaar wordt in de meeste beleidsdiscussies gebruikt en op die termijn zijn de effecten van beleid in de periode 2013-2017 ook goed zichtbaar.

Net als bij het MLT-basispad wordt voor de bevolkingsontwikkeling de meest recente CBS-bevolkingsprognose uit 2011 gebruikt. Deze is iets hoger dan 2 jaar geleden waardoor de bevolking 17,2 miljoen inwoners telt in 2020. De economische groeiverwachting is tot 2017 conform het MLT-basispad en gematigd doorgetrokken tot 2020. De olieprijs voor 2020 wordt verondersteld op 118 dollar per vat, zoals geraamd door het International Energy Agency (IEA). Het autopark is voor 2020 geraamd op 8,7 miljoen auto's.

Het infrastructuurnetwerk en het openbaarvervoeraanbod zijn conform het meest actuele beeld van wat in 2020 gerealiseerd kan zijn en waarvoor via het Infrastructuurfonds middelen beschikbaar zijn. In het spoorwegnet zijn de Hanzelijn en het Programma Hoogfrequent Spoor opgenomen. De Blankenburgtunnel zal op basis van berichtgeving van het ministerie niet in 2020 gereed kunnen zijn en is daarom niet in het basispad meegenomen. Het Begrotingsakkoord 2013 is verwerkt in het basispad, waaronder de afschaffing van de belastingvrije reiskostenvergoeding (voor auto, fiets en ov, leaseauto) voor woon-werkverkeer.

Het resultaat van deze basisprognose is dat de gematigde economische ontwikkeling de groei van de mobiliteit drukt. Tevens leidt de afschaffing van de belastingvrije woonwerkvergoeding een negatief effect op de groei van de mobiliteit, zie volgende paragraaf. Dit leidt tot een groei van het autogebruik en ov-gebruik in 2020 met circa tien procent. Deze groei is lager dan bij de vorige KiK in 2010 maar wel hoger dan de groei van de afgelopen jaren voor zowel auto-gebruik als ov-gebruik. Het congestieniveau is in 2020 ten opzichte van het niveau in 2011 gedaald met zo'n tien procent. Voor de mobiliteitsontwikkeling wordt veel gebruik gemaakt van de lange termijnscenario's van de WLO: het lage RC (Regional Communities)-scenario en het hoge GE (Global Economy) scenario. Als we het aantal autokilometers, het openbaar vervoergebruik en het file niveau van het basispad voor KiK vergelijken met de langer termijnscenario's komt het iets boven het RC-scenario uit.

⁵ Zie Juniraming 2012 De Nederlandse economie tot en met 2017, inclusief Begrotingsakkoord 2013, CPB Policy Brief 2012/01

5. Effecten “standaard maatregelen”

Naast het basispad is voorafgaand aan het doorrekenen van de partijmaatregelen ook het effect van een aantal belangrijke maatregelen op de gehanteerde kernindicatoren in kaart gebracht. Het gaat hier om het effect van individuele maatregelen vergeleken met het basispad zonder de maatregel.

De berekende effecten zijn de lange termijn effecten, als de meeste mensen hun woon- en werkplaatskeuze hebben kunnen aanpassen op de situatie na het invoeren van deze maatregelen. Dit geldt met name voor woonwerkvergoedingen. Benadrukt moet worden dat de effecten niet altijd lineair veranderen bij de inzet van een groter of kleiner bedrag en ook niet zonder meer opgeteld kunnen worden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de PBL-CPB Notitie⁶ van 6 juli 2012. De resultaten van deze voorstudie zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel.1 Effect van maatregelen op kernindicatoren in 2020 (a)

	auto- gebruik	ov- gebruik	files op snel- wegen	reistijd- baten weg/ov (b)	baten extra gebruik weg/ov (c)
	in %	in %	in %	in mld euro	in mld euro
2 Miljard minder weginfrastructuur	-0,5	0,1	4	-0,09 à -0,12	
2 Miljard minder spoorinfrastructuur	0,2	-3	1	-0,03 à -0,06	
Kilometerheffing 7 cent/km	-15	5	-30	0,4 à 0,8	-0,2 à -0,4
Congestieheffing 11 cent/km	-1	0,2	-35	0,2	
Kilometerheffing 7 cent/km + congestieheffing 11 cent/km	-15	5	-50	0,5 à 0,9	-0,2 à -0,4
Herinvoering belastingvrije woonwerkvergoeding alle vervoerwijzen	2 à 4	2 à 5	10 à 15	-0,1 à -0,2	0,02 à 0,04

(a) Effecten betreffen mutaties in 2020 t.o.v. MLT-basispad.
 (b) De reistijdbaten zijn het welvaartseffect van kortere reistijden of kortere routes.
 (c) Als reizen met de auto of het ov goedkoper wordt, zullen mensen meer gaan reizen. Het betreft de welvaartseffecten hiervan.
 Bron: PBL-CPB 6 juli 2012.

Een belangrijke conclusie die blijkt uit de tabel is dat het invoeren van de belastingvrije woonwerkvergoeding voor auto, ov en fiets leidt tot een reductie van de files met tien à vijftien procent. (Daarnaast levert deze maatregel ook 1,3 mld euro voor de overheid op.) Dit resultaat heeft in juli 2012, dus ruim voor de verkiezingen, veel publiciteit gekregen, zoals te zien is in figuur 1 dat de voorkant van de Volkskrant weergeeft van vrijdag 6 juli 2012.

Tabel 1 laat ook zien dat een bezuiniging op weg- en spoorinfrastructuur relatief kleine effecten heeft op het auto- en ov-gebruik en op files.

⁶ Zie <http://www.cpb.nl/sites/default/files/PBL-CPB-Notitie-6juli2012-bereikbaarheid-uitwerking-basispad-en-effecten-van-maatregelen.pdf>

Socioloog Jenny Gierveld: 'Sinds 1965 is de eenzaamheid stabiel' p11

VRIDAG 6 JULI 2012

de Volkskrant

DE VOLKSKRANT VAN JACOB ROEFERSPLAAS 9, POSTBUS 1000, 1000 BA, AMSTERDAM BEEMSTERVOLKSKRANT NL TEL. REDACTIE 020 487 2211 KLANTENSERVICE 0900 12344 BEZORGING 020 487 1000

VOLKSKRANT RECENSIEBUREAU KIEZEN
De beste voorstellingen van het theaterseizoen
THEATER V2-4

RUUD VAN HEMERT (1938-2012)
Maker 'Schatjes' werd gevreesd
FILM V14

'Forensentaks vermindert files met zeker 10 procent'

Doven en slechthorenden blijven verstoken van 112

De overheid heeft de forensentaks vermindert met zeker 10 procent. Dit heeft geleid tot een afname van de fileduur van 10 tot 15 procent. De forensentaks is een belasting op het gebruik van de snelweg voor vrachtwagens. De overheid heeft de forensentaks vermindert met 50 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 7,5 ton en met 35 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 11 ton. De forensentaks is een belangrijke bron van opbrengst voor de overheid. De overheid heeft de forensentaks vermindert met 10 tot 15 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 7,5 tot 11 ton. De forensentaks is een belangrijke bron van opbrengst voor de overheid. De overheid heeft de forensentaks vermindert met 10 tot 15 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 7,5 tot 11 ton.

Forensentaks en kilometerheffing effectiever tegen files

De forensentaks en kilometerheffing zijn effectiever tegen files. De forensentaks is een belasting op het gebruik van de snelweg voor vrachtwagens. De kilometerheffing is een belasting op het gebruik van de snelweg voor personenauto's. De forensentaks en kilometerheffing zijn effectiever tegen files. De forensentaks is een belasting op het gebruik van de snelweg voor vrachtwagens. De kilometerheffing is een belasting op het gebruik van de snelweg voor personenauto's. De forensentaks en kilometerheffing zijn effectiever tegen files.

Voetnoot Verwarming

De overheid heeft de voetnoot verwarming vermindert met 10 procent. Dit heeft geleid tot een afname van de fileduur van 10 tot 15 procent. De voetnoot verwarming is een belasting op het gebruik van de snelweg voor vrachtwagens. De overheid heeft de voetnoot verwarming vermindert met 10 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 7,5 ton en met 5 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 11 ton. De voetnoot verwarming is een belangrijke bron van opbrengst voor de overheid. De overheid heeft de voetnoot verwarming vermindert met 10 procent voor vrachtwagens met een maximumgewicht van 7,5 tot 11 ton.

8-715-dagse vliegperiodes Egypte

Luxe NIJLCRUISE
298
KAS.NL

De wereld die mist met de Witten
Leon de Winter
VSV

6. Ingediende maatregelen door partijen

De belangrijkste bereikbaarheidsmaatregelen zijn de (on)belaste woonwerkvergoedingen, invoeren van een vorm van kilometerheffing, investeren of bezuinigen op infrastructuur en de effecten op het belasten van het bezit of gebruik van een (vracht)auto. Deze maatregelen worden in deze paragraaf afzonderlijk toegelicht.

Alle partijen maken het weer mogelijk dat minimaal een deel van de vergoedingen voor het woon-werkverkeer (net als nu) onbelast vergoed kan worden. VVD, PvdA, PVV, SP, SGP en DPK kiezen voor (de huidige praktijk van) een onbelaste vergoeding voor woon-werkverkeer per auto van maximaal 19 ct/km. Het CDA kiest voor een maximale autovergoeding van 13 ct/km, met een maximum van 70 km. De ChristenUnie hanteert 10 ct/km. De werkelijke kosten van het woon-werkverkeer met het ov mogen bij alle partijen behalve het CDA en de ChristenUnie weer volledig onbelast worden vergoed (bij D66 via de werkkostenregeling). Het CDA vergoedt de werkelijke kosten tot maximaal 13 ct/km. De ChristenUnie vergoedt de werkelijke kosten van het ov tot 50 km. De maatregel uit het Begrotingsakkoord 2013 om woon-werkverkeer voor leaseauto's als privégebruik te zien, wordt teruggedraaid door VVD en SGP.

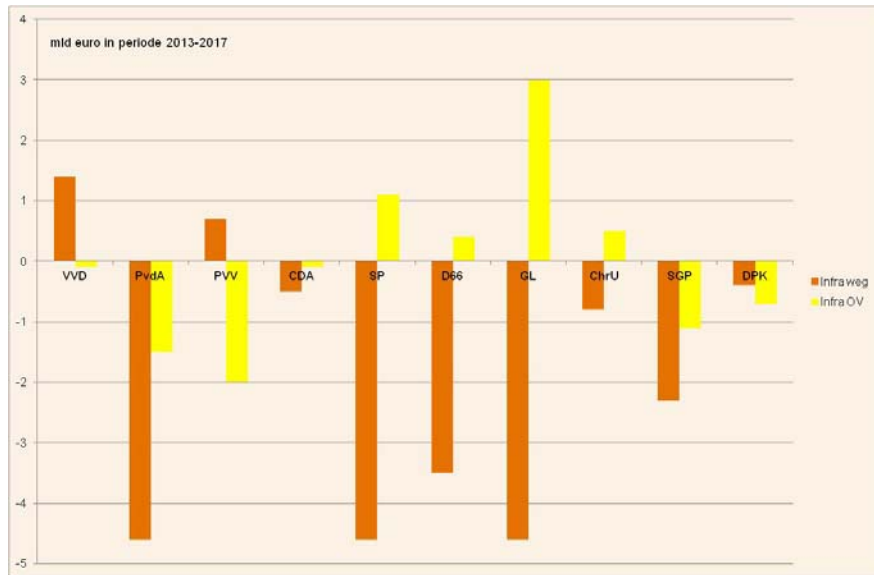
Tabel 2 Maatregelen woon/werkvergoeding en kilometerheffing

	VVD	PvdA	PVV	CDA	SP	D66	GL	ChrU	SGP	DPK
Onbelaste woon-werkvergoedingen										
auto (max. cent/km)	19	19	19	13	19	0	0	10	19	19
ov (alle kosten)	ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	ja
Kilometerheffing (cent/km)										
personenauto's		4			6	5	10	8		
bestelwagens		4			6	5	18	8		
vrachtwagens		20			15	15	18	15		
congestieheffing		11				11	18		11	

Vijf van de tien partijen - PvdA, SP, D66, GroenLinks en ChristenUnie - voeren een vorm van kilometerheffing in voor personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens en schaffen gelijktijdig de motorrijtuigenbelasting (mrb) geheel of gedeeltelijk af. Het kilometertarief van de PvdA, D66 en GL wordt hierbij gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken, het tarief van de SP en ChristenUnie wordt niet gedifferentieerd en wordt via een eenvoudig systeem geïnd, bijvoorbeeld via de kilometerteller. Tabel 2 laat zien dat het kilometertarief voor personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens sterk verschilt tussen partijen. PvdA, SP en GroenLinks verhogen de aanschafbelasting voor nieuwe auto's (bpm) terwijl D66 en ChristenUnie deze aanschafbelasting willen halveren. PvdA, D66, GroenLinks en SGP voeren een congestieheffing in. Deze congestieheffing vindt plaats bovenop het (eventueel geldende) kilometertarief en geldt voor alle voertuigen.

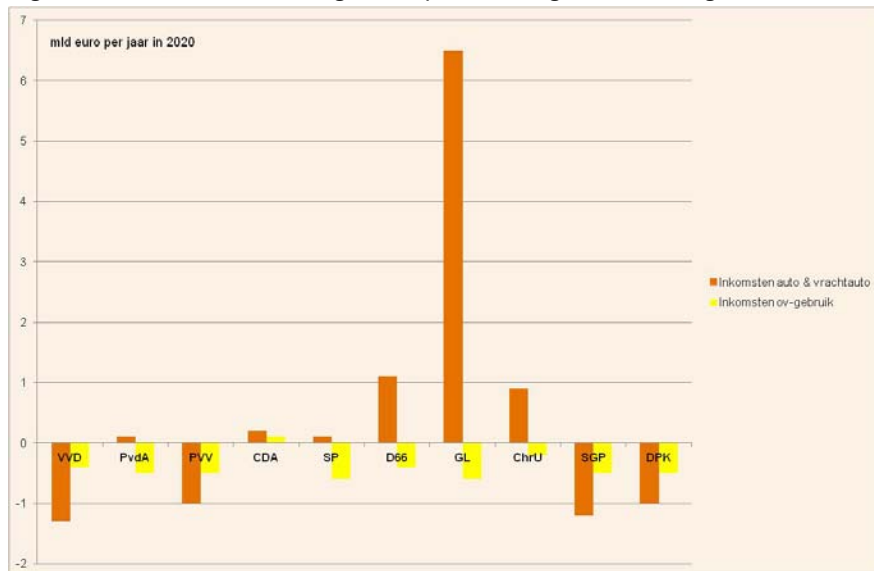
Figuur 2 geeft het overzicht van de investeringen of bezuinigingen op weg- en spoorinfrastructuur. Opvallend is dat bijna alle partijen bezuinigen op de aanleg van wegen, alleen VVD en PVV trekken hier extra geld voor uit. De PvdA, SP en GL bezuinigen hier, in de periode 2013-2017 maximaal op. Maximaal wil zeggen dat door juridische verplichtingen het niet mogelijk is meer te bezuinigen zonder dat dit juridische consequenties heeft. VVD, SP, D66 en GroenLinks investeren extra in spoorinfrastructuur terwijl PvdA, PVV, SGP en DPK hierop bezuinigen.

Figuur 2: Verandering uitgaven infrastructuur in periode 2013-2017 (verschil t.o.v. basispad)



Figuur 3 geeft de structurele EMU-mutatie in 2020 van het belasten van het bezit of gebruik van een (vracht)auto weer. Dit betreft de maatregelen rond kilometerheffing, mrb, bpm en woon-werkvergoedingen. De politieke verschillen tussen de partijen zijn groot. De VVD verlicht bijvoorbeeld de belastingen van de (vracht)auto met -1,3 mld euro, hetgeen leidt tot een afname EMU-saldo. GroenLinks verhoogt juist de inkomsten op deze belastingen met 6,5 mld euro, wat leidt tot een toename van het EMU-saldo. De structurele EMU-mutatie voor ov-gebruik varieert van -0,6 mld euro voor SP en GroenLinks tot +0,1 mld euro voor het CDA. Dit betreft de maatregelen rondom vergoedingen woon-werkverkeer, ov-studentenkaart en concessievergoedingen spoor.

Figuur 3: Effecten maatregelen op belastinginkomsten gebruik (vracht)auto en ov



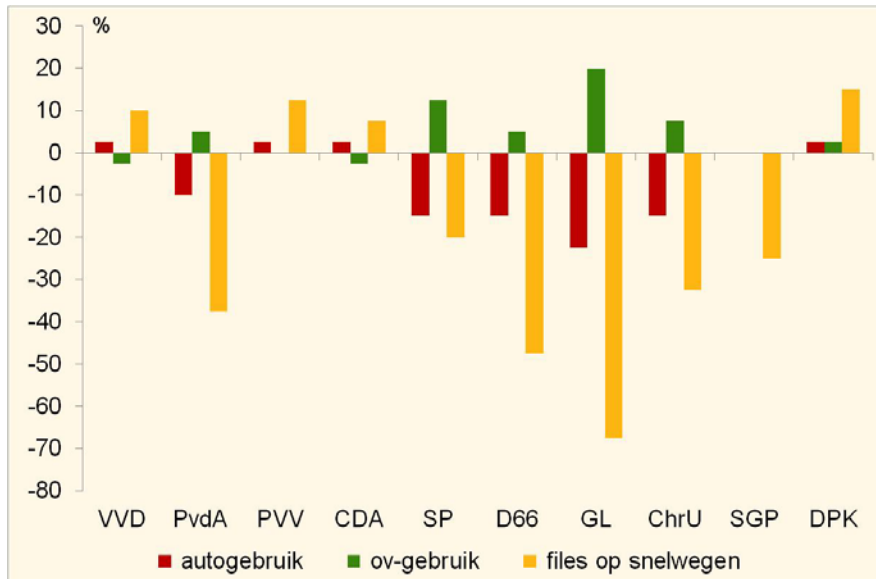
7 Resultaten

Voor elk van de tien deelnemende partijen zijn de effecten van de betreffende maatregelpakketten doorgerekend op de bij Keuzes in Kaart gehanteerde indicatoren (zie paragraaf 3 voor toelichting).

Het niet belasten van de vergoedingen voor woon-werkverkeer zorgt voor een toename van het autogebruik en de filedruk. Het effect op autogebruik en files van investeren in of bezuinigen op wegen is in verhouding hiermee beperkt. Dit is de belangrijkste verklaring voor de toename van het autogebruik en de filedruk bij VVD, PVV, CDA en DPK in figuur 4. De belangrijkste verklaring voor het afgenomen autogebruik en de afgenomen filedruk bij PvdA, SP, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SGP is het invoeren van een kilometerheffing. Bij GroenLinks zorgt de verlaging van de maximumsnelheid voor een verdere afname.

Het ov-gebruik neemt toe bij PvdA, SP, D66, GroenLinks, ChristenUnie en DPK. Bij PVV en SGP blijft het gelijk en het neemt af bij VVD en CDA. Het niet belasten van de vergoedingen voor woon-werkverkeer en het invoeren van een kilometerheffing zijn de belangrijkste verklaringen voor het toegenomen ov-gebruik. Het beperken van het gratis reizen met de ov-studentenkaart zorgt voor een afname van het ov-gebruik.

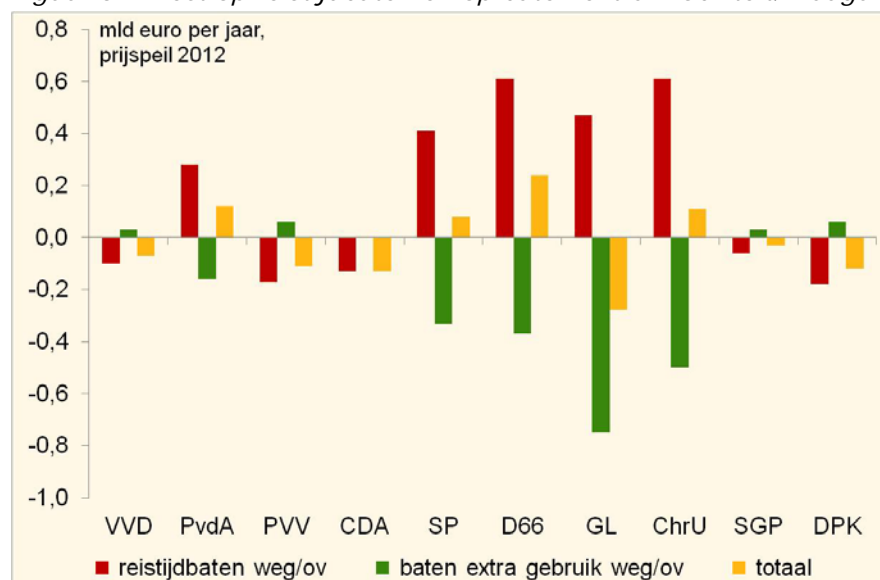
Figuur 4: Effect op autogebruik, ov-gebruik en files



De bereikbaarheidsbaten (reistijdbaten en welvaartseffect van vraagverandering door prijsverandering) die de partijen realiseren in 2020, liggen dicht bij elkaar (figuur 5). Uiteindelijk heeft GroenLinks de laagste bereikbaarheidsbaten (ondanks de sterke afname van de congestie) en D66 de hoogste bereikbaarheidsbaten. Reistijdbaten door minder files worden teniet gedaan door welvaartsverlies als gevolg van minder autogebruik. PvdA, SP, D66, GroenLinks en ChristenUnie realiseren in verhouding tot de andere partijen grote reistijdbaten, maar ook een relatief groot verlies door afname van het auto- en ov-gebruik. Dit komt door de invoering van een kilometerheffing, waardoor

de files fors afnemen, maar waardoor mensen ook vaker besluiten om niet te reizen. Bovendien bezuinigen deze partijen ook op de aanleg van weginfrastructuur en kiezen ze gedeeltelijk ook voor een lagere maximum snelheid. Bij VVD, PVV, CDA, SGP en DPK zijn de veranderingen in bereikbaarheidsbaten geringer. Het niet of gedeeltelijk belasten van het woon-werkverkeer met de auto heeft bij alle partijen, behalve bij GroenLinks en D66, een negatieve invloed op de reistijdbaten.

Figuur 5: Effect op reistijdbaten en op baten extra mobiliteit/vraaguitval



De partijen verschillen sterk in de manier waarop deze bereikbaarheidsbaten gerealiseerd worden: de uitgaven aan bereikbaarheid en de inkomsten uit (vracht)auto- en ov-gebruik voor het rijk lopen sterk uiteen.

8 Evaluatie

Het doorberekenen van de effecten van verkiezingsprogramma door onafhankelijke economische instituties voorafgaand aan de verkiezingen, is zeker geen standaard internationaal gebruik. Naast Nederland wordt dit alleen gedaan in Engeland en Amerika. Het rapport Keuzes in Kaart geeft een overzicht van de verschillende keuzes die partijen maken in hun verkiezingsprogramma's en laat zo onafhankelijk de effecten op vele onderwerpen op de korte en lange termijn zien.

Net als de voorgaande edities heeft het uitkomen van Keuzes in kaart 2013-2017 weer veel publiciteit met zich meegebracht. Thema's als Europa, de overheidsuitgaven, koopkrachteffecten en de zorg waren hierbij dominant. Het thema bereikbaarheid heeft in de daar opvolgende politieke discussies een beperkte rol gespeeld. Belangrijkste punten in de discussies over bereikbaarheid waren de grote effecten van prijsmaatregelen op de files en dat de maatregelen van sommige partijen (met name de VVD), door het terugdraaien van de forensentaks, resulteren in meer files.

Echter de spin-off van dit project is groter. Na de verkiezingen speelt Keuzes in Kaart een belangrijke rol in de coalitievorming, doordat het inzicht en een overzicht geeft van de (financiële) effecten van afzonderlijke maatregelen. Daarnaast geeft Keuzes in Kaart ook aan ons Planbureaus en departementen stof tot nadenken. Geven de vijf gehanteerde indicatoren een juist beeld van de effecten van bereikbaarheid weer? Is een toename van indicatoren, zoals indicatoren die de effecten op luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en of geluid weergeven, wenselijk? Is er een indicator te ontwikkelen die de kwaliteit van het ov weergeeft, zoals de zitkans, betrouwbaarheid van het ov? Daarnaast laten de ontwikkelingen zoals die zijn geraamd in het basispad, zien dat het congestieniveau in 2020 tien procent daalt ten opzichte van 2011, de groei in het auto- en ov-gebruik nog wel stijgt, maar minder hard dan de afgelopen jaren. Welke consequenties heeft dit voor het beleid, voor maatschappelijke kosten-batenanalyses van de aanleg van nieuwe infrastructuur of de invoering van een vorm van kilometerheffing? Dat zijn onder andere zaken waar wij als Planbureaus mee verder gaan.