

Vergaderjaar 2021–2022

35 925

Nota over de toestand van 's Rijks financiën

U

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 7 juni 2022

De leden van de vaste commissies voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid¹, voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit² en voor Financiën³ hebben kennisgenomen van de brief⁴ van 11 maart 2022 over aanvullende koopkrachtmaatregelen. De leden van de **PvdD**-fractie hebben over deze brief enkele vragen gesteld.

Naar aanleiding hiervan is op 19 april 2022 een brief gestuurd aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, aan de Minister voor Armoedebeleid, Participatie en Pensioenen, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister voor Klimaat en Energie, de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst en aan de Minister van Financiën

¹ Samenstelling:

Kox (SP), Essers (CDA), Ester (CU), Vos (PvdA) (*voorzitter*), Van Strien (PVV), Oomen-Ruijten (CDA), Schalk (SGP), Stienen (D66), De Bruijn-Wezeman (VVD) (*ondervoorzitter*), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), Crone (PvdA), Frentrop (Fractie-Frentrop), Geerdink (VVD), Van Gorp (GL), Moonen (D66), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), De Vries (Fractie-Otten), De Blécourt-Wouterse (VVD), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Prast (PvdD) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

² Samenstelling:

Koffeman (PvdD), Faber-Van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), Vos (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gorp (GL), Huizinga-Heringa (CU), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga) (*voorzitter*), Meijer (VVD), Otten (Fractie-Otten), Prins (CDA), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

³ Samenstelling:

Essers (CDA) (*voorzitter*), Prast (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Vos (VVD), Van Ballekom (VVD), Berkhout (Fractie-Nanninga), Crone (PvdA), Frentrop (Fractie-Frentrop), Geerdink (VVD), Karimi (GL) (*ondervoorzitter*), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Raven (OSF) en Fiers (PvdA).

⁴ *Brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Minister voor Armoedebeleid, Participatie en Pensioenen, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister voor Klimaat en Energie, de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst en de Minister van Financiën, Kamerstukken I, 2021–2022, 35 925, S.*

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben, mede namens de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst, op 3 juni 2022 gereageerd.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,
Van de Bijl

BRIEF VAN DE VOorzITTERS VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID, ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT /LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT EN FINANCIËN

Aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Den Haag, 19 april 2022

De leden van de vaste commissies voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en voor Financiën hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief⁵ van 11 maart 2022 over aanvullende koopkrachtmaatregelen. De leden van de **PvdD**-fractie hebben naar aanleiding hiervan enkele vragen.

De leden van de PvdD-fractie zijn blij met de tegemoetkoming voor huishoudens met een inkomen op of net boven het sociaal minimum. Naar aanleiding van de andere maatregelen hebben zij de volgende vragen.

Het kabinet rekent voor dat voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik de verlaging van de belasting op energie per 1 juli 140 euro bedraagt. Klopt het dat het energieverbruik van gezinnen positief varieert met het inkomen? Wat zijn de geschatte effecten van deze maatregel op de verschillende inkomensdecielen?

De verlaging van de accijns op benzine en diesel kost de schatkist ruim een miljard euro aan gederfde inkomsten. Wat zijn de geschatte effecten van deze maatregel op de verschillende inkomensdecielen, dat wil zeggen hoeveel euro besparen de verschillende inkomensdecielen als gevolg van deze accijnsverlaging (bij ongewijzigd gedrag)?

Wat is het gemiddelde jaarlijkse verschil in CO₂-uitstoot tussen benzine- en diesel automobilisten en ov reizigers?

Wat zou het geschatte effect op het reisgedrag, en in het verlengde daarvan op de CO₂-uitstoot, zijn geweest als het kabinet de accijns op benzine en diesel niet had verlaagd?

Klopt het dat ov-reizigers er gemiddeld twee keer zo lang over doen om op hun bestemming te komen als automobilisten? Hoe hoog zijn hiervan de opportuniteitskosten voor ov-reizigers?

Klopt het dat Duitsland als een van de koopkrachtmaatregelen heeft ingevoerd dat inwoners gedurende drie maanden voor 9 euro per maand onbeperkt met het ov in hun regio kunnen reizen?

Wat zou een dergelijke maatregel in Nederland kosten? Zou een dergelijke maatregel een deel van de mensen die gewend zijn met de auto te reizen stimuleren vaker het ov te nemen? Zo ja, wat zouden daarvan de effecten zijn op de CO₂-uitstoot en het aantal verkeersongelukken?

Ter bestrijding van de verspreiding van covid is er de afgelopen jaren een plicht respectievelijk een advies geweest om in het ov een mondkapje te

⁵ *Brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Minister voor Armoedebeleid, Participatie en Pensioenen, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister voor Klimaat en Energie, de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst en de Minister van Financiën, Kamerstukken I, 2021–2022, 35 925, S.*

dragen. Hoe hoog zijn de kosten die ov-reizigers hiervoor hebben moeten maken? Wat zijn gemiddeld de extra kosten geweest voor ov-reizigers in vergelijking met automobilisten?

Deze leden merken op dat er inflatieverschillen zijn binnen Europa, waaronder binnen landen behorend tot de Eurozone, en tussen de Eurozone en andere Europese landen, en dat Nederland een bovengemiddelde inflatie heeft. Zij vragen om een verklaring van deze landenverschillen.

De leden van de vaste commissies voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en voor Financiën zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag binnen vier weken.

Een gelijklopende brief is verzonden naar de Minister voor Armoedebeleid, Participatie en Pensioenen, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister voor Klimaat en Energie, de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst en naar de Minister van Financiën.

Voorzitter van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
M.L. Vos

Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat/
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
L.P. van der Linden

Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
P.H.J. Essers

BRIEF VAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2022

Hierbij zenden wij u, mede namens de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst, de antwoorden op de vragen die de PvdD-fractie op 19 april jongstleden heeft gesteld naar aanleiding van de brief *Aanvullende koopkrachtmaatregelen 2022*.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
C.E.G. van Gennip

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

De leden van de PvdD-fractie zijn blij met de tegemoetkoming voor huishoudens met een inkomen op of net boven het sociaal minimum. Naar aanleiding van de andere maatregelen hebben zij de volgende vragen.

Vraag 1

Het kabinet rekent voor dat voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik de verlaging van de belasting op energie per 1 juli 140 euro bedraagt. Klopt het dat het energieverbruik van gezinnen positief varieert met het inkomen? Wat zijn de geschatte effecten van deze maatregel op de verschillende inkomensdecielen?

Op dit moment zijn mij geen studies bekend waarin onderzoek is gedaan naar het verband tussen inkomen en het energieverbruik van huishoudens op basis van integrale huishouddata. Bij het bepalen van de inkomenseffecten van de belastingverlagingen op energie is gebruik gemaakt van data over energieverbruik in het Inkomenspanelonderzoek (IPO), een steekproef van het CBS die circa 100.000 huishoudens omvat. Uit de data over 2018 blijkt dat er een positieve correlatie bestaat tussen inkomen en elektriciteits- en gasverbruik van huishoudens, maar inkomen verklaart slechts een deel van de variatie in gebruik. Dit blijkt ook uit berekeningen over de inkomenseffecten van een stijging van de energierekening die het Centraal Planbureau (CPB) heeft gepubliceerd bij de CEP-raming: met name binnen de onderste inkomensgroepen is zeer veel variatie.⁶

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) schrijft dat het energieverbruik met name samenhangt met kenmerken van de woning en met de samenstelling en voorkeuren van het huishouden.⁷ Bij kenmerken van de woning wordt met name naar de leeftijd (waarop aannames over de energetische kwaliteit worden gebaseerd) en de grootte van de woning gekeken. Dat inkomen niet de grootste verklarende variabele is, wordt ook zichtbaar in een studie van het TNO naar energiearmoede, waarin zij concluderen dat de top-20 van meest energiearme gemeenten niet overeenkomt met de top-20 van de gemeenten met de meeste inkomensarmoede. Energiearmoede komt relatief vaak voor in gemeenten in het noordoosten van Nederland, terwijl inkomensarmoede meer een grootstedelijk probleem is.⁸

Tabel 1 weergeeft de geschatte absolute en relatieve inkomenseffecten van de btw-verlaging op energie. De data zijn niet beschikbaar voor inkomensdecielen (groepen van 10 procent), daarom presenteren de tabel en de figuur inkomenskwintielen (groepen van 20 procent). De inkomenseffecten zijn berekend met microsimulatiemodel MIMOSI, waarin gebruikt wordt gemaakt van de IPO-steekproef van het CBS met circa 100.000 huishoudens. Figuur 1 laat daarnaast ook de spreiding van de inkomenseffecten binnen de verschillende 20%-groepen.

Tabel 1 Inkomenseffecten btw-verlaging op energie per 1 juli 2022; bedragen afgerond op tientallen euro's

Inkomensgroep	Relatief effect	Effect in euro's
1 ^o 20%-groep (<=114% WML)	0,5%	€ 110
2 ^o 20%-groep (114–182% WML)	0,4%	€ 120
3 ^o 20%-groep (182–280% WML)	0,3%	€ 140
4 ^o 20%-groep (280–413% WML)	0,3%	€ 160

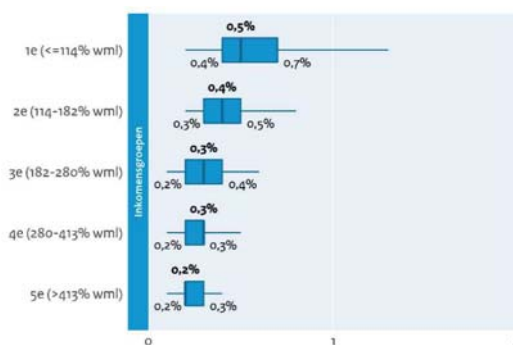
⁶ CPB. Centraal Economisch Plan 2022, p. 13 (link).

⁷ CBS. De energierekening in januari 2022: hogere leveringstarieven en lagere belastingen (link).

⁸ TNO. De feiten over energiearmoede in Nederland (link).

Inkomensgroep	Relatief effect	Effect in euro's
5° 20%-groep (>413% WML)	0,2%	€ 190

Figuur 1 Boxplot met spreiding inkomenseffecten btw-verlaging op energie per 1 juli 2022



Vraag 2

De verlaging van de accijns op benzine en diesel kost de schatkist ruim een miljard euro aan gederfde inkomsten. Wat zijn de geschatte effecten van deze maatregel op de verschillende inkomensdecielen, dat wil zeggen hoeveel euro besparen de verschillende inkomensdecielen als gevolg van deze accijnsverlaging (bij ongewijzigd gedrag)?

Er zijn geen gegevens beschikbaar over het aantal gereden kilometers per inkomensdeciël. Daarom is het niet mogelijk om per inkomensdeciël te bepalen hoeveel euro zij gemiddeld besparen als gevolg van de accijnsverlaging. Wel houdt het CBS per inkomenskwintiel het aantal reizigerskilometers bij per jaar. Op basis van de gegevens voor 2019 heeft Investico een schatting gemaakt van het voordeel per inkomenskwintiel van de accijnsverlaging. Tabel 2 weergeeft de resultaten hiervan. Het gaat om bedragen die alleen gelden voor 2022, omdat het een tijdelijke maatregel betreft. Bij de bedragen in tabel 2 moeten wel twee kanttekeningen worden geplaatst:

- 1) Als gevolg van de pandemie werken mensen vaker thuis dan in 2019, waardoor het feitelijke voordeel voor alle groepen lager uit zal vallen dan in de schatting van Investico.
- 2) De schatting van Investico neemt ook zakelijke kilometers mee in het berekende voordeel, terwijl dit voordeel voornamelijk bij werkgevers terecht zal komen. Hoogopgeleiden (met een hoog inkomen) leggen de meest woon-werk afstand af. Hierdoor zal het aandeel van zakelijke kilometers relatief groot zijn voor de hogere inkomensgroepen.

Tabel 2 Voordeel accijnsverlaging per inkomenskwintiel volgens schatting Investico

Inkomensgroep	Voordeel verlaging accijns per huishouden
1e 20%-groep (laagste inkomenskwintiel)	€ 44
2e 20%-groep	€ 71
3e 20%-groep	€ 128
4e 20%-groep	€ 164
5e 20%-groep (hoogste inkomenskwintiel)	€ 235

Vraag 3 en 4

Wat is het gemiddelde jaarlijkse verschil in CO₂-uitstoot tussen benzine- en diesel automobilisten en ov-reizigers?

Wat zou het geschatte effect op het reisgedrag, en in het verlengde daarvan op de CO₂-uitstoot zijn geweest als het kabinet de accijns op benzine en diesel niet had verlaagd?

Ervan uitgaande dat er één automobilist in een auto zit en uitgaande van 12.500 reizigerskilometer per jaar komt de jaarlijkse CO₂-uitstoot uit op ongeveer $12.500 \times 193 \text{ gram}^9 = 2,4 \text{ ton CO}_2$. Gecorrigeerd voor de bezettingsgraad¹⁰ van een auto betekent het een jaarlijkse CO₂-uitstoot van $12.500 \times 193 \text{ gram} / 1,4 = 1,7 \text{ ton CO}_2$ van een persoon voor een auto.

Voor dezelfde reizigerskilometers in het OV komt de jaarlijkse CO-uitstoot uit op afgerond $12.500 \times 15 = 0,2 \text{ ton CO}_2$. Het gemiddelde jaarlijkse verschil is dan ongeveer 1,5 ton CO₂-uitstoot.

Op basis van prijselasticiteiten¹¹ kan ruw ingeschat worden wat het effect op het reisgedrag is van de accijns verlaging van april tot december 2022. Dit geschatte effect in reisgedrag is een toename van circa 1%¹² in de afgelegde afstand van auto's.

Een eerste schatting voor het effect op de CO₂-uitstoot is voor dezelfde periode ongeveer 0,3 Mton gebaseerd op een elasticiteit van -0,25 voor personenauto's en -0,1 voor vrachtverkeer. Beide resultaten (reisgedrag en CO₂-uitstoot) zijn gebaseerd op de aanname dat de gemiddelde brandstofprijzen voor de rest van het jaar vergelijkbaar zijn met de pomprijzen van maart 2022.

Vraag 5

Klopt het dat ov-reizigers er gemiddeld twee keer zo lang over doen om op hun bestemming te komen als automobilisten? Hoe hoog zijn hiervan de opportuiniteitskosten voor ov-reizigers?

Via de openbare data van het CBS¹³ is de gemiddelde verplaatsings-snelheid te berekenen. Het is een totaal gemiddelde, dus in individuele gevallen kan dat afwijken. Uit de onderstaande tabel blijkt dat de snelheid personenauto (bestuurder) varieert van 42,3 tot 44,4 km/u, terwijl de trein op 38,0 tot 38,2 km/u zit. Dat verschil is geen factor twee. Voor vervoer per bus, tram of metro geldt wel een factor twee.

⁹ De meest recente CO₂-emissiefactoren voor o.a. personenvervoer zijn te vinden op <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>. Deze lijst wordt mede in opdracht van de rijksoverheid beheerd, geactualiseerd en gebruikt voor de CO₂-prestatieladder. Op deze lijst staat voor ov, generiek (voertuigtype onbekend) een waarde van 15 gram CO₂/rkm over de totale keten, oftewel Wheel-To-Wheel (WTW). Voor de auto (gemiddeld, bij brandstof en voertuigtype onbekend) staat gemiddeld 193 gram CO₂ per voertuigkilometer WTW.

¹⁰ Op basis van zowel ODIN2020 als ODIN2019 is die 1,4.

¹¹ Geilenkirchen, G.P., K.T. Geurs, H.P. van Essen, A. Schrotten en B. Boon. (2010). Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Kennisoverzicht. Den Haag: PBL en CE Delft.

¹² Deze berekening is gebaseerd op een elasticiteit van -0,1 tot -0,2 en de vervoersprestatie per brandstof uit 2019 (aangezien 2020 door COVID niet representatief is en 2021 nog niet beschikbaar is).

¹³ Zie CBS StatLine (link).

Verplaatsings- kenmerken	Reizigerskilometers (rkm)	minuten			km/uur					
		2018	2019	2020	2018	2019	2020			
Perioden	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	
Vervoerswijzen										
Personenauto (bestuurder)	Totaal	18,96	19	16,33	25,61	25,85	23,14	44,42	44,10	42,34
Personenauto (passagier)	Totaal	20,6	21,3	18,21	28,7	30,03	27,75	43,07	42,56	39,37
Trein	Totaal	49,29	49,84	48,51	77,51	78,14	76,58	38,16	38,27	38,01
Bus/tram/metro	Totaal	13,91	14,64	13,62	41,68	44,56	42,57	20,02	19,71	19,20

Vraag 6 en 7

Klopt het dat Duitsland als een van de koopkrachtmaatregelen heeft ingevoerd dat inwoners gedurende drie maanden voor 9 euro per maand onbeperkt met het ov in hun regio kunnen reizen?

Wat zou een dergelijke maatregel in Nederland kosten? Zou een dergelijke maatregel een deel van de mensen die gewend zijn met de auto te reizen stimuleren vaker het ov te nemen? Zo ja, wat zouden daarvan de effecten zijn op de CO₂-uitstoot en het aantal verkeersongelukken?

19 mei heeft de *Bundesrat* ingestemd met goedkoop openbaar vervoer, dat deel uitmaakt van het pakket maatregelen voor energiebesparing. De Duitse regering hoopt dat mensen daardoor meer het openbaar vervoer zullen gebruiken in plaats van de auto om zo het brandstofverbruik te verminderen. Het is dus geen koopkrachtmaatregel. Het ticket is geldig in juni, juli en augustus en geldt voor regionale treinen, trams, metro's en bussen in heel Duitsland. Het ticket is niet geldig op langeafstandstreinen zoals de IC, EC en ICE.

Er zijn geen berekeningen gemaakt hoeveel dit initiatief in Nederland zou kunnen kosten, daarvoor is specifieke informatie van de vervoerders nodig. De Duitse federale overheid verwacht 30 miljoen tickets voor 9 euro te verkopen en heeft 2,5 miljard euro compensatie (lumpsum) toegezegd voor het omzetverlies.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) maakt momenteel een analyse welke instrumenten ingezet kunnen worden om de overstap van reizigers van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Deze instrumenten hebben niet alleen effect op de omvang van het auto- en ov-gebruik, maar ook op bijvoorbeeld bereikbaarheid voor verschillende groepen en op milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen. Planning is om het rapport in het najaar naar de Kamer te sturen. Met de informatie uit deze studie kan de vraag over de *modal shift* van auto naar ov, en daarmee het effect op CO₂-uitstoot en aantal verkeersongevallen beter beantwoord worden.

Vraag 8

Ter bestrijding van de verspreiding van covid is er de afgelopen jaren een plicht respectievelijk een advies geweest om in het ov een mondkapje te dragen. Hoe hoog zijn de kosten die ov-reizigers hiervoor hebben moeten maken? Wat zijn gemiddeld de extra kosten geweest voor ov-reizigers in vergelijking met automobilisten?

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de kosten die reizigers hebben gemaakt voor mondkapjes in ov en hoe die zich verhouden tot de mondkapjes die automobilisten aan hebben moeten schaffen ten tijde van de mondkapjesplicht in de Nederlandse samenleving. Bovendien konden

in sommige sectoren werknemers de kosten voor mondkapjes, die nodig waren voor het werk, declareren bij de werkgever. Onbekend is in welke mate dat gebeurd is. Een antwoord op de vraag naar de extra kosten voor ov-reizigers is niet te geven.

Vraag 9

Deze leden merken op dat er inflatieverschillen zijn binnen Europa, waaronder binnen landen behorend tot de Eurozone, en tussen de Eurozone en andere Europese landen, en dat Nederland een bovengemiddelde inflatie heeft. Zij vragen om een verklaring van deze landenverschillen.

De hoge inflatie in Europa van de afgelopen maanden wordt grotendeels veroorzaakt door snel stijgende energieprijzen. Olie, gas en elektriciteit zijn overal in de wereld fors duurder geworden, en omdat energie nodig is voor veel verschillende productieprocessen, heeft een grote stijging van de energieprijzen een sterke invloed op de (gemiddelde) inflatie.

Inflatieverschillen tussen landen worden – in het verlengde hiervan – in algemene zin veroorzaakt door verschillen in de manier waarop stijgende energieprijzen doorwerken in de economie, verschillen in de afhankelijkheid van de import van gas en olie uit het buitenland, en verschillen in de manier waarop overheden proberen de stijgende energieprijzen te dempen. In de Baltische staten bijvoorbeeld is de inflatie hoger dan in Nederland. Dat komt doordat prijzen in deze landen relatief flexibel zijn waardoor prijsstijgingen sneller worden doorberekend aan huishoudens en bedrijven, maar de inflatie is ook hoger doordat deze landen relatief sterk afhankelijk zijn van Russisch gas. In veel Zuid-Europese landen is de inflatie juist lager dan gemiddeld, mede doordat de afhankelijkheid van Russisch gas daar ook lager is. In Frankrijk bijvoorbeeld is circa 70 procent van de energie afkomstig uit binnenlandse productie van kernenergie. Bovendien heeft de Franse overheid besloten om de gas- en elektriciteitsprijzen te bevriezen. Het is van belang om bij genoemde voorbeelden op te merken dat de situatie in elk land weer anders is.

Een belangrijke verklaring voor de relatief hoge inflatie in Nederland zit in de methode die het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gebruikt om stijgende energieprijzen te meten. Het CBS registreert namelijk de energieprijzen die op de markt gangbaar zijn bij het afsluiten van een nieuw contract. In werkelijkheid sluiten huishoudens of bedrijven niet elke maand een nieuw contract af. Sommige huishoudens of bedrijven hebben een vast contract, waardoor zij (nog) geen prijsstijgingen ervaren. En voor huishoudens en bedrijven met een contract met variabele tarieven geldt dat dat de meeste energieleveranciers hun tarieven niet onmiddellijk aanpassen, maar doorgaans 2–4 keer per jaar. De energie-inflatie loopt door de berekeningswijze van het CBS dus vooruit op de toekomst, en het inflatiecijfer loopt daardoor in Nederland sneller op dan in andere eurolanden waar een andere methode wordt gebruikt voor het meten van de bijdrage van stijgende energieprijzen aan de inflatie.¹⁴

¹⁴ Rabobank. Inflatiemonitor Nederland – mei 2022 (link).