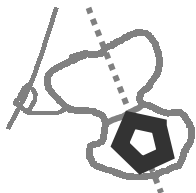


**STICHTING**

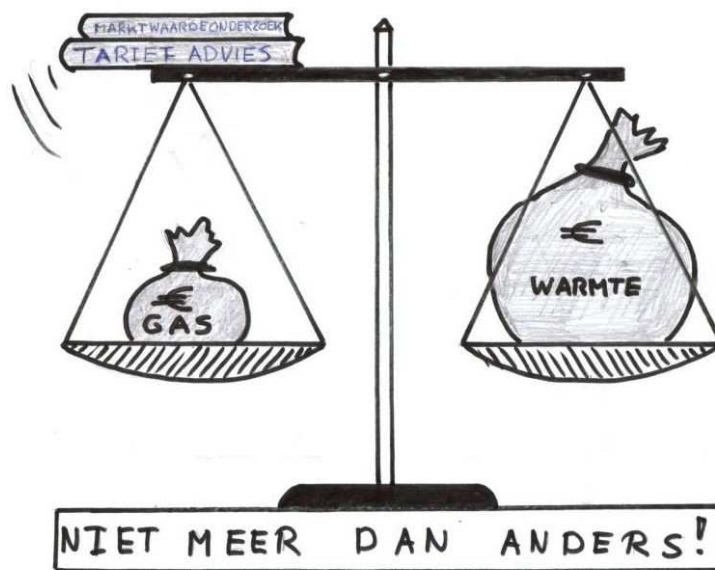


**ACTIE GIGA JOULE**

Correspondentieadres:  
Langshout 27  
3991 PH Houten

www.ActieGJ.nl  
e-mail: ActieGJ@houten.com  
KvK-nr. 30206440  
Bankrek.nr. 1118.85.019

**TARIEF  
STADSVERWARMING  
VOOR  
DUMMIES**



drs. R. Louwerse MBA

# Tarief Stadsverwarming voor Dummies

---

©2008 Rob Louwerse / Stichting Actie Giga Joule, Houten

Het is nadrukkelijk WEL toegestaan om (onderdelen uit) deze uitgave te verveelvoudigen en/of openbaar te maken, mits:

- daarmee de doelstellingen van de stichting niet worden geschaad en
- daarbij de tekst niet wordt gewijzigd en niet op essentiële punten drastisch wordt ingekort en
- daarmee geen (extra) commercieel gewin wordt behaald of beoogd.

Verder zijn alle rechten voorbehouden aan de auteur en de stichting.

**Stichting Actie Giga Joule** behartigt de belangen van afnemers van warmte in het algemeen en haar deelnemers in het bijzonder. Meer informatie en ook de statuten kunt u vinden op de website van de stichting: [www.ActieGJ.nl](http://www.ActieGJ.nl).

For Dummies® and Voor Dummies™  
are trademarks or registered trademarks of Wiley Publishing, Inc.  
in the United States and other countries.

# Tarief Stadsverwarming voor Dummies

**De meeste huishoudens in Nederland zijn aangesloten op het gasnet en hebben een CV ketel in huis voor ruimteverwarming en warm tapwater. Er zijn echter ook grote groepen waarvoor dat niet geldt, zoals de 280.000 huishoudens die zijn aangesloten op stadsverwarming. Omdat deze huishoudens voor hun warmtevoorziening gebonden zijn aan één en dezelfde leverancier, is het belangrijk dat zij worden beschermd tegen te hoge prijzen. Daarom is het zogenaamde Niet-Meer-Dan-Anders-principe (NMDA) in het leven geroepen. Van een afstand bekeken lijkt dit misschien prima geregeld, maar in de praktijk is er al jarenlang discussie over de uitwerking van dat NMDA-principe. Door een fictieve vergelijking met iets dat de gemiddelde Nederland meer aan het hart ligt - de auto - wordt in dit artikel getracht deze kwestie begrijpbaar te maken voor de relatieve buitenstaander.**

Het NMDA-principe komt er in het kort op neer dat een bewoner van een woning die is aangesloten op een warmtenet, voor zijn energievoorziening niet meer betaalt, dan een bewoner van een identieke woning met een HR-ketel en met hetzelfde energiegebruik.

## Tariefadvies

Centraal bij de huidige toepassing van het NMDA-principe, staat het "tariefadvies voor de levering van warmte aan kleinverbruikers", dat jaarlijks door de brancheorganisatie van energiebedrijven zelf (EnergieNed) wordt opgesteld. Diverse belangenorganisaties aan afnemerszijde zijn echter van mening dat het advies leidt tot een rekening die wél meer dan anders is. Meerdere onderzoeken laten dan ook zien dat er het nodige schort aan dat tariefadvies. In de conclusies van de Algemene Rekenkamer komen bijvoorbeeld termen voor als niet onafhankelijk, niet objectief, onvoldoende transparant, onvoldoende betrouwbaar en geen garantie voor NMDA. Tot nu toe heeft dit echter nog niet geleid tot aanpassing van de tarieven. Ook wetgeving op dit gebied - de zogenaamde Warmtewet - laat nog steeds op zich wachten.

## Heilige Koe

Het is dus tijd om eens inzichtelijk te maken hoe het huidige tariefadvies nu eigenlijk in elkaar steekt. Om dit ook voor de gemiddelde burger, politicus of anderszins betrokkene begrijpbaar te houden, wordt in dit artikel de vergelijking getrokken met onze heilige koe, de auto. Vanzelfsprekend zullen er hier en daar details zijn waarop deze vergelijking mank gaat. Wat echter resteert is een algemeen beeld van de wonderlijke wereld die stadsverwarmingtarifiering heet; laat u verbazen!

-----

## De Volkswagen Golf Magnetic

De bewoners van enkele futuristische regio's rijden in auto's die zweven op een magnetisch veld, dat onder het wegdek wordt opgewekt. Bij deze zogenaamde Magnetic Cars, kortweg mCars genoemd, gaat het om speciale uitvoeringen van de traditionele auto's, maar dan onder andere zonder motor en zonder wielen.

Hierdoor zijn de kosten om ze te maken veel lager dan bij traditioneel aangedreven auto's. De infrastructuur onder de weg vraagt in elke regio echter om forse investeringen van één van de grote oliemaatschappijen. Om deze investeringen rendabel te maken, geeft de overheid forse subsidies aan de oliemaatschappijen. Verder betaalt de koper van een mCar een toeslag op de aanschafbelasting (BPM), die eveneens ten gunste komt van de betreffende oliemaatschappij. Per saldo zijn de mCars in aanschaf dus niet goedkoper, maar ongeveer even duur als een traditioneel aangedreven auto. Ondanks de geheel andere aandrijftechniek, is er ook weinig merkbaar verschil qua prestaties, wegligging, veiligheid en dergelijke. Wel een nadeel, is het feit dat er in en rond de mCar geen gebruik kan worden gemaakt van een normale gsm-telefoon; telefoneren met een duurdere satelliettelefoon is gelukkig wel mogelijk.



## Niet Meer Dan Anders

De mCar-bezitters hoeven geen brandstof te tanken en hoeven minder vaak naar de garage voor onderhoud aan de auto. Dat voordeel wordt echter afgeroomd, om daarmee bij te dragen aan onder meer de (operationele) kosten van de infrastructuur onder de weg. Door de oliemaatschappijen (en ook door de autodealers en de overheid) is daarbij aan de mCar-rijder beloofd dat de totale kosten niet meer zullen bedragen dan in het geval van een gewone auto. In flitsende brochures wordt dit zogenaamde niet-meer-dan-anders-principe (NMDA) uitgedragen met leuzen als "Extra comfort voor hetzelfde geld" en "U betaalt dus nooit méér". Na het eerste jaar rijplezier, krijgen veel trotse mCar-bezitters echter het gevoel dat ze toch duurder uit zijn. Door de ondoorzichtige tariefstructuur is het lastig om daar snel een vinger achter te krijgen. Maar hierna zal blijken dat er alle reden is voor dat onbehagelijke gevoel.

## Benzineverbruik

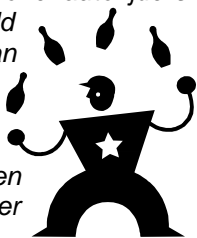
Elk jaar brengt de brancheorganisatie voor de petroleumindustrie een tariefadvies uit. Voor het daadwerkelijke gebruik van de mCar, gaat het daarbij om een tarief per gereden kilo-

# Tarief Stadsverwarming voor Dummies

meter. Dat tarief is grotendeels gebaseerd op het benzineverbruik per km bij normale auto's. Het vreemde is dat het tariefadvies grofweg neerkomt op een verbruik van 1 liter benzine per 13 kilometer (1:13). De nieuwe, gewone auto's (vrijwel alleen nog maar verkocht in de energiezuinige, hybride uitvoering) verbruiken volgens de opgave van de fabrikanten inmiddels slechts 1:25. Ook bijvoorbeeld in uitgaven van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) over het energielabel voor auto's staan dergelijke verbruikscijfers.

## Hocus Pocus . . .

Het is vreemd dat voor het tariefadvies die lagere verbruikscijfers van het RDW en/of de fabrikanten niet gewoon als uitgangspunt worden genomen. Wat doet de brancheorganisatie dan wel? Zij laat elk jaar een enquête houden onder circa 500 eigenaren van gewone auto's en onder een ongeveer even grote groep mCar-bezitters. Naast enkele algemene vragen, wordt aan de groep gewone autorijders gevraagd hoeveel benzine ze op jaarbasis verbruiken. Opmerkelijk daarbij is dat niet gevraagd kan worden hoeveel kilometers ze per jaar rijden, omdat in deze fictieve wereld de meeste gewone auto's geen km-teller hebben. Aan de mCar-bezitters wordt in de enquêtes juist wel gevraagd hoeveel kilometers ze rijden; de mCars die de laatste decennia op de markt zijn gebracht hebben namelijk wel een km-teller. Na ontvangst van alle enquêtes worden de antwoorden van de gewone autorijders allereerst nog herwogen ("matching"), zodat de samenstelling van deze groep grofweg overeenkomt met de groep mCar-rijders. Daarna wordt de gemiddelde hoeveelheid benzine per jaar van de gewone autorijders gedeeld op het gemiddeld aantal kilometers per jaar van de mCar-rijders. De uitkomst daarvan is de basis voor het tariefadvies. Overigens wordt het u niet kwalijk genomen als u het nu even niet meer kunt volgen . . .



## . . . Pilatus Pas

Wel belangrijk om te weten, is waar de voorgaande werkwijze mis loopt. Ten eerste ontbreekt elke controle op de gegeven enquête-antwoorden. Verder vindt de zogenaamde "matching" plaats op basis van variabelen die veel te grof zijn (bijv. alleen maar grote / kleine auto) of die er helemaal niet toe doen (bijv. kleur van de auto). Maar het belangrijkste is dat alle variabelen die iets zeggen over het gedrag van de bestuurder en het gebruik van de auto ontbreken in de enquêtes en daarmee ook in de "matching".

Tot slot speelt het feit dat er in de enquêtes veel oude (niet hybride) en slecht onderhouden gewone auto's worden meegenomen; dit heeft een onredelijk negatief effect op de uitkomst, vooral voor de mensen die redelijk recent een mCar hebben aangeschaft.

## Op de koop toe: geen zegeltjes

Het resultaat van het voorgaande gegochel met cijfers is dus een tariefadvies in de vorm van een aantal kilometers per liter benzine. Op basis van de geldende benzineprijs komt daar voor de mCar-rijder een bedrag per kilometer uit. De oliemaatschappijen gebruiken daarvoor de eigen adviesprijzen voor benzine. Daarbij wordt dus voorbij gegaan aan het feit dat de gewone autorijder langs de witte pomp kan rijden of zegeltjes, air miles en/of korting krijgt. Verder is nog vermeldenswaardig dat bij de bepaling van het bedrag per kilometer vanzelfsprekend ook de benzineaccijnzen worden meegeteld; de oliemaatschappijen hoeven die accijnzen over de mCar-inkomsten echter niet af te dragen aan de overheid.

Ook spelen bij de bepaling van het tariefadvies de mobiele telefoontarieven en het gemiddeld aantal belminuten nog een kleine rol. Om de zaak niet nog complexer te maken, worden de merkwaardigheden die daarbij aan de orde zijn hier buiten beschouwing gelaten.

## Wegenbelasting

Omdat een mCar geen motor en wielen heeft, hoeft deze minder vaak naar de garage en gaat hij langer mee. Ook de financiële voordelen daarvan worden afgeroomd. Als bijdrage aan de kosten van de infrastructuur onder de weg, betaalt de mCar-bezitter namelijk een forse toeslag op de wegenbelasting. Ook de berekening van die toeslag is terug te vinden in het tariefadvies van de brancheorganisatie voor de petroleumindustrie.

## Vier voor de prijs van drie

Een deel van de toeslag op de wegenbelasting wordt bepaald door het verschil in de onderhoudskosten voor een gewone auto en de lagere kosten bij een mCar. In het tariefadvies wordt echter een optimaal onderhouden auto als uitgangspunt genomen, die ook nog eens elk weekend door de wasstraat wordt gereden. Bij dat onderhoud wordt gerekend met de adviesprijzen voor onderhoudsbeurten van de grote merkdealers (inclusief een schatting voor de kosten van onderdelen e.d.). Voorbeelden van zaken waar in het tariefadvies aan voorbij wordt gegaan zijn: de gratis APK in combinatie met een onderhoudsbeurt, onderhoud aan nieuwe auto's dat nog onder de garantie valt en min of meer standaard aanbiedingen van bijvoorbeeld de Kwik Fit als "vier banden voor de prijs van drie". Verder valt de (meer dan) optimaal onderhouden auto natuurlijk niet te

# Tarief Stadsverwarming voor Dummies

---

rijmen met het aantal slecht onderhouden gewone auto's in de hiervoor besproken enquête-groep, die wordt gebruikt voor de bepaling van de kilometerprijs.

## Levensverwachting

Het andere deel van de toeslag op de wegenbelasting heeft betrekking op de langere levensduur van de mCar. De berekening daarvan vindt plaats in combinatie met de geheel aan het begin genoemde toeslag op de BPM. Daarvoor is in het tariefadvies een kostenoverzicht opgenomen van alle onderdelen die te maken hebben met de aandrijving van een gewone (hybride) auto en/of van de mCar. Voor alle onderdelen is, naast de aanschafprijs, ook grofweg aangegeven hoe lang ze meegaan. Op de exacte berekeningswijze zullen we hier niet nader in gaan, maar onder meer samen met een rentepercentage komen daar de beide toeslagen uitrollen. Ook hier zijn de gehanteerde (catalogus) prijzen aan de hoge kant: er zijn zelfs dochterbedrijven van de oliemaatschappijen zelf, die belangrijke onderdelen voor aanzienlijk lagere bedragen aanbieden.

## Autotelefoon

Een ander punt van kritiek is het ontbreken van de autotelefoon in het kostenoverzicht. De mCar-bezitter is met zijn satelliettelefoon namelijk niet alleen in het gebruik, maar ook in aanschaf veel duurder uit dan de bezitter van een gewone auto met gsm-telefoon. Compensatie daarvoor in de vorm van een lagere toeslag, zou in verband met het NMDA-principe op zijn plaats zijn.

## Intelligent Cruise Control

Om het verhaal compleet te maken, verdient de zogenaamde Intelligent Cruise Control nog enige aandacht. Om diverse redenen is het gebruik daarvan in de grote steden en op filegevoelige stukken snelweg inmiddels verplicht gesteld. Met deze moderne vorm van Cruise Control wordt de snelheid automatisch aangepast aan de maximum snelheid en in het geval van (dreigende) files aan de snelheid van het overige verkeer. Belangrijk om te weten, is dat deze systemen in meerdere comfortklassen worden geleverd. Met de basisuitvoering, die inmiddels min of meer standaard op elke gewone auto wordt geleverd, mag alleen op de meest rechter rijstrook worden gereden. Met de plusuitvoering mag ook de tweede rijstrook worden gebruikt en met de ster-uitvoering zelfs alle rijbanen. De meerprijs die bij de aanschaf van een gewone auto wordt betaald voor de plus- of ster-uitvoering is relatief bescheiden.

## Verplichte winkelnering

Om onduidelijke redenen kunnen de kopers van een mCar de Intelligent Cruise Control niet kópen; ze zijn verplicht deze te huren bij die ene oliemaatschappij die in de eigen regio voor de mCars de dienst uit maakt. Daarbij komt nog dat de huur die voor de basisuitvoering in rekening wordt gebracht al twijfelachtig hoog is. De extra huurkosten voor de plus- of steruitvoering gaan overduidelijk de (NMDA-)perken te buiten. Overigens komt de huur van de Cruise Control niet expliciet aan de orde in het eerder besproken tariefadvies. En als klap op de vuurpijl: gebruik van de Cruise Control heeft bij stadsverkeer en file-rijden tot gevolg dat de km-teller van de mCar iets meer kilometers registreert dan er daadwerkelijk gereden worden.

## Melkkoe

Het mag duidelijk zijn dat de kostenstructuur voor de mCar-rijder op zijn minst weinig transparant is. Daarbij komt dat er geen onafhankelijk toezicht is op de tarieven. De kritische mCar-rijder die alle kosten op een rijtje zet, komt tot de conclusie dat hij wel degelijk meer betaalt dan anders. Men heeft echter niet de mogelijkheid om voor een andere oliemaatschappij te kiezen of om de mCar alsnog om te laten bouwen tot een traditionele auto. Zo komt het dat de heilige koe in de vorm van de mCar voor de oliemaatschappijen is verworden tot een melkkoe. Hoogste tijd dus dat de overheid de handschoen oppakt en de mCar-rijder in bescherming neemt.



Hopelijk heeft de metafoer van de mCar u meer inzicht gegeven in de wondere wereld van de stadsverwarmingstarieven. Voor het geval u zich afvraagt waar de diverse aspecten van de mCar in de werkelijke wereld voor staan, is hierna een legenda opgenomen.

Het mag duidelijk zijn dat ook in die werkelijke wereld de Niet-Meer-Dan-Anders-belofte niet wordt nagekomen. Regelgeving en onafhankelijk toezicht zijn nodig om daar verandering in te brengen, anders blijft de consument het onderspit delven in deze monopolistische markt. Na vele jaren discussie daarover, is het nu tijd dat de warmtewet echt het levenslicht gaat zien. Maar wel een warmtewet die ook in de (aanvullende) detailuitwerking de bescherming van de individuele warmteklant centraal stelt. Doorschakelen naar de hoogste versnelling dus, maar wel goed blijven sturen!

# Tarief Stadsverwarming voor Dummies

## Legenda

<b>mCar-metafoor</b>	<b>Warmte-werkelijkheid</b>
<i>Auto</i>	<i>Huis</i>
<i>Traditionele Auto</i>	<i>Huis met gasaansluiting en CV- / VR-ketel</i>
<i>Traditionele Hybride Auto</i>	<i>Huis met gasaansluiting en HR-ketel</i>
<i>Auto, type mCar</i>	<i>Huis met stadsverwarming (warmtewoning)</i>
<i>Brancheorganisatie voor de petroleumindustrie</i>	<i>EnergieNed</i>
<i>Oliemaatschappij</i>	<i>Energiebedrijf; leverancier van (gas, electra en) warmte.  Nota Bene: de bewoner van een warmtewoning kan m.b.t. de levering van warmte niet wisselen van energiebedrijf.</i>
<i>Toeslag op de BPM</i>	<i>Extra aansluitbijdrage stadsverwarming</i>
<i>Toeslag op de Wegenbelasting</i>	<i>Extra vastrecht warmte</i>
<i>Liters benzine / benzineprijs</i>	<i>m3 gas / gasprijs</i>
<i>Afstand in kilometers / km-prijs</i>	<i>Warmteverbruik in Giga Joules / GJ-prijs</i>
<i>(geen) Kilometerteller</i>	<i>GJ-meter; In gas-woningen wordt alleen het gas-verbruik (m3) gemeten, niet het daadwerkelijke warmte-verbruik (GJ)</i>
<i>Benzineverbruik (1:n)</i>	<i>Rendement CV-ketel</i>
<i>Benzineaccijnzen</i>	<i>Energiebelasting</i>
<i>Gsm-telefoon</i>	<i>Gas Kooktoestel</i>
<i>Satelliettelefoon</i>	<i>Elektrisch kooktoestel; In een warmtewoning wordt doorgaans verplicht elektrisch gekookt, hetgeen duurder is (zowel in aanschaf als verbruik) dan koken op gas.</i>
<i>Belminuten / telefoontarief</i>	<i>Elektraverbruik / elektriciteitsprijs</i>
<i>RDW</i>	<i>Bijv. SenterNovem, TNO of Consumentenbond</i>
<i>Enquêtes</i>	<i>Marktwaarde onderzoek Millward Brown</i>
<i>Stadsverkeer en file-rijden / Overig verkeer</i>	<i>Bereiding warm tapwater / Ruimteverwarming</i>
<i>Cruise Control</i>  <i>basis-, plus- en ster-uitvoering</i>	<i>Apparatuur voor bereiding van warm tapwater - bij gaswoning onderdeel van CV-combiketel - bij warmtewoning de sv-warmtewisselaar. Comfortklasse CW3, CW4 en CW5; bepaalt het maximum aantal liters warm tapwater per minuut.</i>