

NOTITIE 21

Op weg naar een verantwoorde prijs voor automobiliteit

EEN DISCUSSIONOTITIE

09 SEPTEMBER 2025

Auteurs: Felix Marseille, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Samenvatting

Deze discussienotitie is ontstaan uit onvrede over de manier waarop automobilititeit nu wordt geprijsd. Het huidige systeem is een combinatie van achterhaalde mechanismen die logisch waren toen ze werden bedacht maar die, naar onze mening, beter ingericht kunnen worden. In beginsel zien we graag dat automobilisten gaan betalen voor alle externe kosten die ze veroorzaken. Het liefst willen we dat realiseren via een aanpak waarin de juiste prikkels ontstaan voor de navolgende samenlevingsdoelen die wij centraal hebben staan als we het hebben over mobiliteit;

- ***Zo veilig mogelijk, zo min mogelijk verkeersongevallen***
- ***Zo schoon en klimaatneutraal mogelijk, zo min mogelijk fijnstof, zo min mogelijk CO2-emissies***
- ***Zo zuinig mogelijk, zo min mogelijk brandstof- en elektriciteitsgebruik***
- ***Zo min mogelijk ruimtebeslag en verstoring van leefbaarheid in straten en wijken***

Het huidige systeem is als een huis waar steeds weer een stukje aan geklust wordt, maar op een gegeven moment moet er kritisch naar worden gekeken of het niet beter is om het huis grotendeels te slopen en een betere situatie te creëren. We realiseren ons dat het introduceren van een andere, verantwoorde prijs voor automobilititeit niet eenvoudig wordt. Daarom heeft deze notitie nadrukkelijk het karakter van een *discussienotitie*. We komen niet met dé aanpak, maar met ideeën en inzichten voor verdere meningsvorming.

Conclusie

Alles bijeen is er zo rond de autobelastingen een complex en lastig te doorgronden systeem gegroeid. De belangrijkste reden daarvoor lijkt dat het aanpassen van bestaande belastingen makkelijker is en tot minder weerstand leidt, dan het invoeren van een nieuwe. Mede daarom zien we veel imperfecte correcties op bestaande belastingen in plaats van een meer fundamentele wijziging (bijvoorbeeld als het om betalen naar gebruik gaat). Want dergelijke wijzigingen sneuvelen keer op keer in de politieke arena. De tweede reden is dat dezelfde belastingen voor verschillende politieke kleuren verschillende doelen dienen, en er daarom vaak compromis-uitkomsten uitrollen.

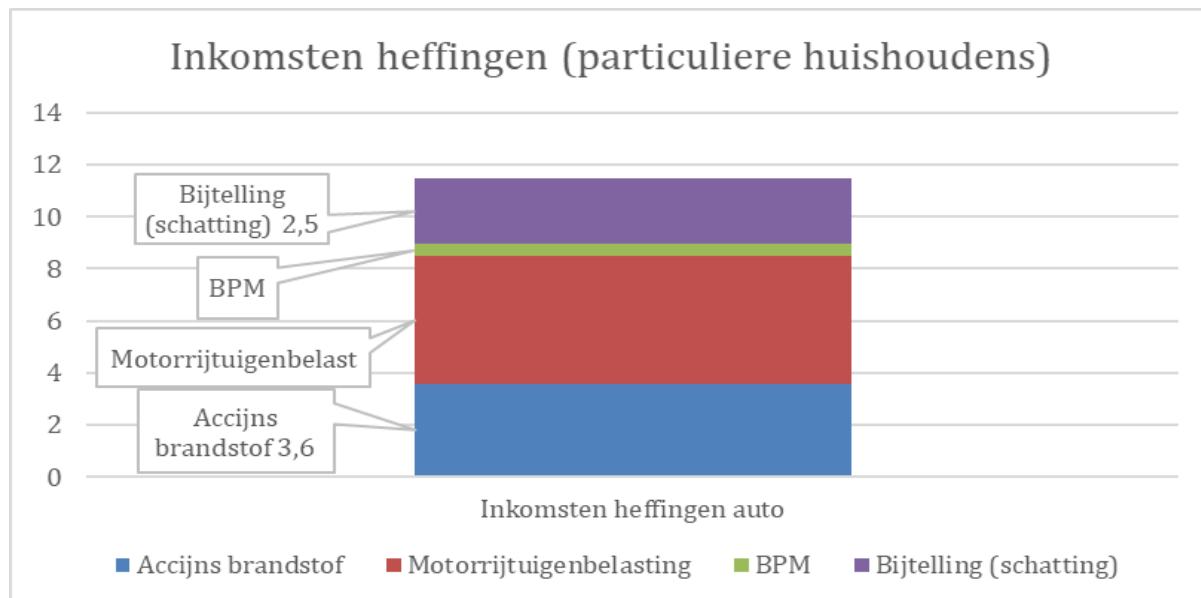
Nieuw ontwerp

We willen toe naar een verantwoorde en een te verantwoorden prijs van automobilititeit die een aantal essentiële samenlevingsdoelen dient. Die prijs kan bereikt worden via een mix van directe regulering en belastingen. Directe regulering heeft een groot aantal voordelen maar zal relatief vaak om EU regelgeving vragen. Die is effectief, maar lastig te bereiken op het niveau wat vereist is voor de samenlevingsdoelen. Belastingen hebben een ander probleem. Gedragsverandering door beprijzing is altijd moeilijk geweest in het domein van automobilititeit. We zijn zo autoafhankelijk in onze samenleving dat een verhoging van de prijzen in eerste instantie bijna nauwelijks terug te zien is in de gereden kilometers. Op langere termijn is het effect groter.

Met de samenlevingsdoelen die we willen bereiken bij een verantwoorde prijs, wil je dat een automobilist die weinig rijdt, schoon rijdt, klein rijdt voorzichtig rijdt (en weinig privé kilometers maakt in geval hij/zij een leaseauto rijdt) aanmerkelijk minder zal worden belast dan een automobilist die veel rijdt, vuil rijdt, groot rijdt, onvoorzichtig rijdt en veel privé kilometers maakt met zijn/haar leaseauto rijdt. In de kern is dit voor ons de basis voor een verantwoorde prijs van automobilititeit .

Huidig prijsgebouw

De belastingen die we in Nederland op dit moment heffen zijn voor te stellen als een soort blokkentoren. De verschillende heffingen stapelen op elkaar als een totaalpakket aan heffingen dat primair ten goede komt aan de staatskas.



Naast bovenstaande, bijna 12 miljard, komt er nog een bedrag uit de zakelijke markt. In totaal gaat het jaarlijks om rond de 14 miljard.

Nieuw prijsstelsel

Bij een verantwoorde prijs van automobilititeit past wat ons betreft een prijs een relatie heeft met alle effecten van automobilititeit, en daarmee met alle na te streven samenlevingsdoelen. Dat betekent dat we het systeem van belasting in beginsel willen opzetten op basis van externe kosten. Hoe zou dat eruit kunnen zien? Welke gevolgen heeft dit voor de schatkist? En welke gevolgen zou dit hebben voor de verschillende groepen automobilisten? Het sleutelwoord van dit optimale probleem is *marginale* beprijzing. Het huidige systeem is bijna volledig gebaseerd op *gemiddelde* beprijzing. Het systeem dat wij hier voorstellen laat deze aanpak van gemiddelden los en probeert zo goed mogelijk de marginale impact van elke gereden kilometer te beprijzen.

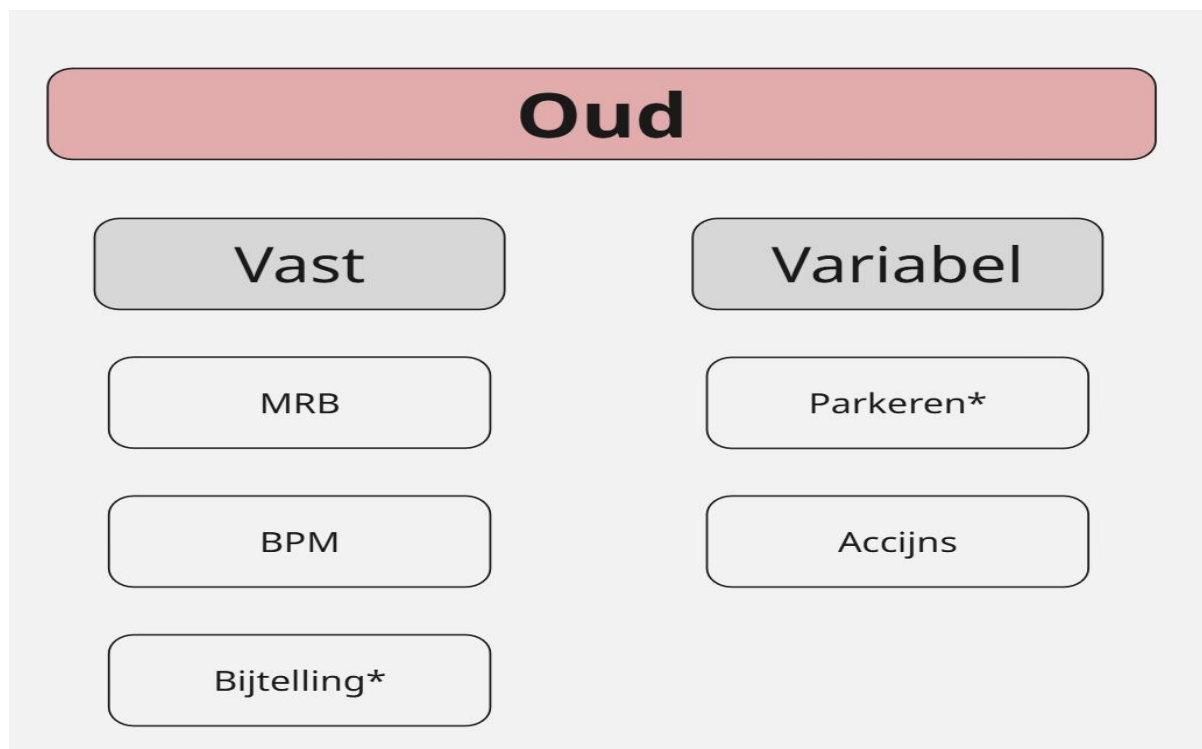
Aanpak

Er moet eerst een duidelijk beeld komen van wat de werkelijke bron is van de externe effecten. We noemen en bestuderen in deze notitie: ruimtebeslag, luchtverontreinigende uitstoot, infrastructuurkosten, verkeersongevallen, broeikasgasemissies, geluid en zakelijk gebruik en bezit. Van alle aspecten beschrijven we de relatie met de huidige heffingen. ‘

Nieuw gebouw

In het nieuwe systeem voor de nieuw te kopen auto's schaffen we de BPM af. Wij zien geen enkele reden om een aparte aanschafbelasting in stand te houden in ons nieuwe systeem. De MRB krijgt een grondslag enerzijds op infrastructuurkosten, en is daarmee gewichtsafhankelijk, terwijl wij een deel dat ziet op de immateriële kosten van verkeersongevallen toevoegen. De accijns op brandstof blijft bestaan, die is waardevol voor het verrekenen van broeikasgasemissies en fijnstof. Er komt een extra regeling voor banden en remmen, gerelateerd aan de luchtverontreinigende emissies zoals fijnstof. En het aanwenden van openbare ruimte in dichtbevolkte gebieden krijgt een hogere prijs in overeenstemming met de beschikbaarheid van alternatieve aanwendingsmogelijkheden van die openbare ruimte. Van belang is hierin ook het effect van barrièrewerking mee te nemen. Tot slot is voor ons de vraag of de vele voordelen die werkgevers aan hun autorijdende werknemers bieden wel zouden moeten blijven bestaan.

Het effect van deze wijzigingen zal zijn dat automobilisten die veel, groter, zwaarder en fossiel rijden aanmerkelijk meer belast zullen gaan worden dan collega- automobilisten die minder, kleiner, elektrisch en veilig rijden. Dat lijkt ons precies en volledig juist.



Nieuw

Variabel

Parkeren*

MRB

Veiligheid (Achtergrond)

Infrastructuur

Gewicht

Kilometrage

Accijns

CO2

Fijnstof

Fijnstofheffing

Banden

Remmen

Wat levert dit op? Er zullen (op termijn) minder zorgkosten worden gemaakt, minder gederfde inkomsten door ziekte en schuld zijn, en nog vele andere besparingen worden gerealiseerd. Dit geeft ruimte om de belastingdruk te herijken, specifiek voor de groep die, op relatieve basis, het hardst wordt geraakt. We vinden de verdelingseffecten van ons systeem essentieel. Bij invoering moeten die dan ook integraal aan de orde zijn. We kunnen voorzien dat mensen met een laag inkomen die veel (moeten) rijden in de problemen kunnen komen. Daarom moet tegelijkertijd met invoering van het nieuwe systeem de verdelingskant geregeld worden. Ook daarvoor doen we voorstellen.

Net voordat deze notitie gepubliceerd ging worden kwam het demissionaire Kabinet met een contourennota inzake autobelastingen. In het laatste onderdeel van de notitie gaan we in op de ideeën uit deze contourennota. We zijn niet positief, dit is gewoon het wat verder “verbouwen” zonder fundamentele vragen onder ogen te zien.

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Masterstudenten én recentelijk afgestudeerden die een sterke affiniteit hebben met duurzame mobiliteit vormen samen het netwerk 'Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit'. Zij komen van verschillende opleidingen en universiteiten en zijn toeleveranciers aan het LVM. De studenten werken binnen het laboratorium samen met experts in een breed samengestelde klankbordgroep.

- Klik [hier](#) voor het persbericht van notitie 21
- Klik [hier](#) voor de integrale notitie 21
- Zie voor meer informatie over deze en eerdere notities:
<https://labverantwoordemobiliteit.nl/>