

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



Introductie

In 2024 publiceerden we een notitie over wat een écht duurzame auto precies inhoudt (LVM, 2024). In deze notitie gingen we in op de technische aspecten en regelgeving die van belang was om automobilititeit een stukje meer verantwoord te maken (Autoweek, 2024). Een bijzondere reactie die we kregen op deze notitie luidde: *“Ik betaal alle kosten voor mijn auto zelf, dus ik mag hem gebruiken, waarvoor ik maar wil.”* Aan deze bewering ligt ten grondslag dat de prijzen die nu gelden in het land van automobilititeit de juiste prijzen zijn, prijzen die de werkelijke kosten van het systeem van automobilititeit dekken. Naar onze mening is dit met het huidige beleid niet het geval.

Deze notitie is ontstaan uit onvrede over de manier waarop op dit moment automobilititeit geprijsd wordt. 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 fijn stof, zo min mogelijk CO2 emissies

Zo zuinig mogelijk, zo min mogelijke brandstof en elektriciteitsgebruik

Zo min mogelijk ruimtebeslag en verstoring van leefbaarheid in straten en wijken

Daarbij voorzien we een grote valkuil, die we graag willen vermijden. Meer verantwoorde prijzen mogen niet betekenen dat vervolgens de automobilist volledig zijn of haar gang mag gaan. Onder het mom van: *“er is toch al voor betaald!”* Bepaalde zaken mogen echt niet, en verder- heel praktisch- is directe regulering soms handiger dan beprijzen.

Het idee dat alle kosten van automobilititeit enkel en alleen terechtkomen bij de gebruikers van die automobilititeit is een populair maar verkeerd idee. Veel mensen zijn zich zeer bewust van de private kosten die te maken hebben met het hebben en rijden van een auto: aankoop, brandstof, verzekering, wegenbelasting, (soms) parkeren, APK, banden en ander onderhoud. Maar buiten deze categorie van kosten bestaat een wereld aan andere, externe kosten die niet of slechts gedeeltelijk worden doorgerekend aan de automobilist. Daarover gaat het in deze notitie.

We hebben trouwens nog een reden voor deze notitie. We vinden het huidige systeem van betalen voor automobilititeit via de autobelastingen nogal vreemd en soms zelfs onbegrijpelijk. Wie heeft nou zoiets verzonnen? Daarbij zien we dat dit systeem aan fundamentele grenzen begint te komen. Een goed voorbeeld hiervan is de grondslagerosie die plaatsvindt met de popularisering van de elektrische auto. De aanpassingen die nodig zijn om deze erosie tegen te gaan maken het systeem nog minder begrijpelijk en nog ondoorzichtiger. Het is als een huis waar steeds weer een stukje aan geklust wordt. Elke nieuwe kamer of aanpassing was misschien nodig en logisch op het moment dat

deze werd bedacht, maar op een gegeven moment moet er kritisch worden gekeken naar of het niet beter is om, na toepassing van een sloopkogel, een betere situatie te creëren .

We realiseren ons dat het introduceren van een verantwoorde prijs voor automobilititeit niet eenvoudig wordt. Daarom krijgt deze notitie nadrukkelijk het karakter van een *discussienotitie*. Het zou na een paar decennia van debat hierover wel erg onbescheiden zijn om hier opeens **de** aanpak te suggereren. We komen met ideeën en inzichten voor verdere meningsvorming. Daarbij past wel een spelregel. We krijgen graag kritiek, maar vinden het wel prettig als dan wordt aangegeven hoe de kritiekgever het zelf anders ziet qua aanpak. Dan ontstaat er precies het debat en de meningsvorming die we willen. Want zoals het nu gaat kan het echt niet langer.

Om de toon te zetten keken we naar een overzichtsartikel *The lifetime cost of driving a car* (Gossling et. Al, 2022). Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen de kosten die de automobilist maakt voor het rijden, en de kosten die de samenleving moet opbrengen voor het rijden. Bij die laatste kosten gaat het de auteurs om verlies aan leefbaarheid, om ruimtebeslag, om fijnstof, om CO2 en om de kosten van verkeersslachtoffers.

In een verantwoord mobiliteitssysteem is mobiliteit zo geprijsd en georganiseerd dat het betaalbaar is voor arme huishoudens om voorzieningen te bereiken. En er is vanzelfsprekend ook steeds een pleidooi te houden om het rijden niet al te duur te maken, nu de auto in onze autoafhankelijke samenleving zo essentieel is. In nagenoeg alle vergelijkbare landen liggen de uitgaven voor transport in het netto huishoudbudget zo rond de 12 %. Dat is in ons land ook zo en voor de auto gaat het dan gemiddeld om 10,5 % (Nibud,z.j.).

Hoe is nu eigenlijk de prijs van het rijden bepaald? Dat gaan we in deel A van deze notitie bekijken. We moeten hier een onderscheid maken tussen de prijs van aanschaf en afschrijving, de prijs van het bezit, en de prijs van het gebruik. En we moeten onderscheid maken tussen de huidige prijs, de externe kosten en de autobelastingen. Eerst maar de *huidige prijs*. Dat zijn de kosten voor de aanschaf (de feitelijke kosten), de kosten voor de autoverzekering, de kosten van de APK, soms de kosten van het parkeren, en de waardevermindering van de auto als zijn levensjaren vorderen. Het is voor de meeste autogebruikers al lastig om goed inzicht te krijgen in deze kosten. Dan zijn er de *externe kosten*. We noemden die al; dit zijn kosten waar de samenleving op dit moment grotendeels voor opdraait; de kosten inzake CO2 emissies, van fijnstof, van leefbaarheid, voor verkeersslachtoffers, voor het gratis parkeren in de openbare ruimte. Een deel van al deze kosten zou geacht kunnen worden te worden gedekt in de derde stroom, de *autobelastingen*.

De relatie tussen externe kosten en autobelastingen is nogal onhelder. Om het geheel nog iets complexer te maken betalen de werkgevers veel voor het zakelijke en het woon- werkverkeer om het rijden van hun medewerkers mogelijk te maken. Dit kan gaan van het faciliteren van gratis parkeren tot het - via allerlei leaseconstructies - aanbieden van auto's.

Kijk je naar dit hele systeem dan valt op dat er maar in beperkte mate een relatie is tot het daadwerkelijk gebruik, en tot de kosten die de samenleving nu moet opbrengen. Daarom willen we in Deel B; het ontwerp, een poging doen om te bepalen wat dan wel de verantwoorde prijs van automobilititeit zou moeten zijn, en vooral uit welke bestanddelen die prijs zou moeten bestaan.

Een laatste onderdeel dat we graag nog willen afdekken voordat we aan het analytische deel beginnen is het idee van externe baten. Naast externe kosten, nadelen voor (een groep) mensen die te maken hebben met het mobiliteitsgedrag van anderen, kan er wellicht ook een argument worden gemaakt voor externe baten die met automobilititeit te maken hebben. Een argument wat vaak wordt aangeleverd op dit gebied is de werkgelegenheid die verbonden zit aan het systeem van automobilititeit. Maar dit is een misvatting. Als de welvaart hetzelfde zou blijven, en autorijden ineens verboden zou worden, zou het geld dat niet meer aan automobilititeit kan worden uitgegeven een nieuwe bestemming vinden. Dit aanpassingsproces zal grote gevolgen hebben maar het hangt niet samen met de externe kosten/baten van automobilititeit. Bij fietsen is er sprake van een externe batenpost omdat door de fietsactiviteit van een ander jouw zorgkosten omlaag gaan. Dit komt doordat de zorgkosten in Nederland (door middel van zorgverzekering etc.) door alle Nederlanders worden gedragen. Bij het denken aan externe kosten en baten kun je je het beste de vraag stellen: Mijn buurman rijdt auto, wat zijn voor mij daar de gevolgen van waarvoor ik niet gecompenseerd word. Bij een externe bate zou er dus sprake moeten zijn van een voordeel aan jou waarvoor de buurman niet betaalt. Voor de verzorging van onderhoud aan een auto bijvoorbeeld betaalt de buurman wél. Dit is dus geen externe bate.

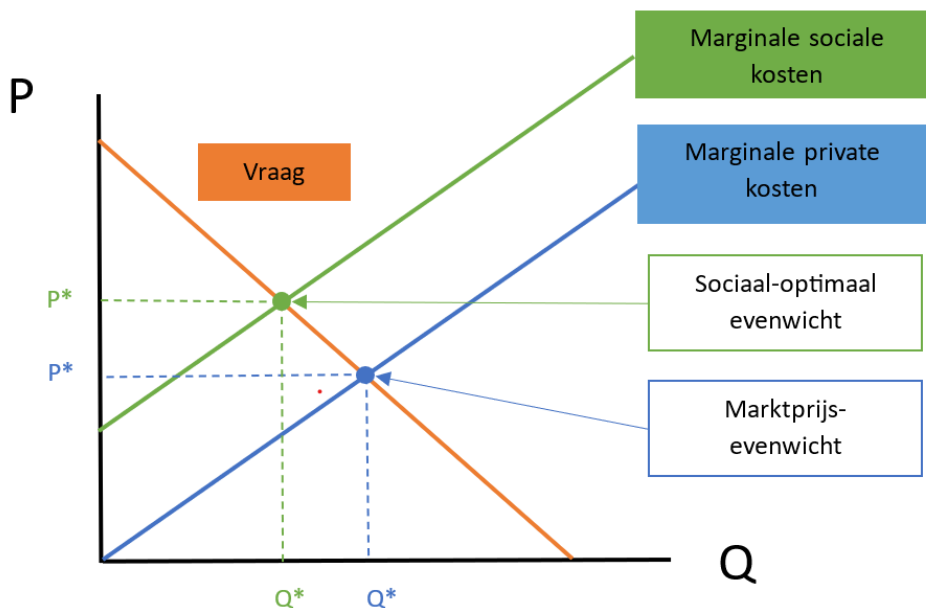
Nog even het volgende; Net nadat onze discussienotitie was afgerond kwam het demissionaire kabinet met een contourennota over de hervorming autobelastingen. In de *toegift* onze reactie op die nota. In de contourennota staan drie elementen centraal; MRB heffen naar oppervlakte, omvorming van de BPM naar tenaamstelling, en het openen (opnieuw) van de mogelijkheid van betalen per kilometer.

Deel A: Analyse

In dit deel van deze notitie kijken we naar drie thema's. Allereerst kijken we naar de omschrijving van externe kosten (A1), vervolgens naar de verschillende typen externe kosten gerelateerd aan autogebruik (A2), en tot slot kijken we naar de huidige autobelastingen (A3).

A1 Externe kosten - wat zijn dat?

De categorie kosten die gemaakt worden als gevolg van het gebruik van een auto, maar waar geen markttransactie voor plaatsvindt, noemen economen “*externe kosten*”. Dit zijn kosten die aan de maatschappij worden opgelegd door het autogebruik van anderen in die maatschappij. Een duidelijk voorbeeld hiervan is luchtvervuiling. De uitlaatgassen van een auto worden de atmosfeer ingepompt, en maar een heel klein deel van deze uitstoot wordt ingeademd door de automobilist zelf. De gevolgen van deze uitstoot worden dus opgelegd aan anderen in de samenleving en deze gevolgen zijn niet klein.



Overzicht van gevolgen voor marktevenwicht als de externe kosten worden meegenomen in de bepaling van een eerlijke prijs. De evenwichtsprijs stijgt en de vraag naar het desbetreffende goed of dienst neemt af naar het sociaal optimaal niveau.

Het is mogelijk om een prijs aan deze externe effecten te hangen. Er is zelfs een Europees Handboek Externe Kosten voor Mobiliteit (CE Delft, 2019). Vaak wordt gekeken naar hoeveel het kost om de schade te compenseren, bijvoorbeeld door extra zorgkosten. Volgens CE Delft (2022) komt de schade van luchtvervuiling door autogebruik in ons land uit op ongeveer €1 miljard per jaar. Dat zijn vooral zorgkosten. Deze kosten worden dus gedragen door de gehele maatschappij en niet alleen door de automobilisten.

CE Delft (2022) maakt in ‘*De prijs van een Reis*’ een overzicht van al deze externe kosten en waar deze precies vandaan komen. Alle transportmiddelen veroorzaken op een bepaalde manier externe

kosten: vliegtuigen en treinen veroorzaken geluidsoverlast, scheepvaart stoot een hoop stikstof en zwaveldioxide uit. Deze sociaaleconomische realiteit betekent dus dat deze transportactiviteiten, als ze puur op markt - basis geprijsd worden, een te laag prijskaartje hebben, omdat de markt de externe kosten niet meeneemt. De rest van de kosten die worden gemaakt worden in feite bijgepast door de rest van de samenleving. De prijs wordt altijd betaald, maar dus vaak niet volledig door degene die de externe kostenpost veroorzaakt.

In hoeverre externe kosten op de samenleving als geheel drukken hangt af van het type externe kosten waar we het over hebben. De standaardlijst van CE Delft neemt de volgende categorieën externe kosten mee: verkeersongevallen, broeikasgasemissies, luchtvervuilende emissies, kosten van emissies van brandstof-/elektriciteits-emissies, geluid, congestie en de gezondheidsbaten van fietsen. In deze notitie bespreken we alleen de externe kosten die in deze lijst zijn opgenomen.

A2 De externe kosten op een rij

A 2.1 Verkeersongevallen

De gevolgen en externe kosten van verkeersongevallen komen voor een deel al terecht bij de groep die ze veroorzaakt en zijn daardoor deels geïnternaliseerd. Ze worden ook al deels verdeeld over de groep automobilisten omdat het hebben van een autoverzekering in Nederland verplicht is. De gevolgen van een ongeluk met een auto zijn echter vaak groot en breed in omvang, zeker als de tegenpartij zich niet in een auto bevindt. De kosten van verkeersongevallen zijn aanzienlijk en worden geschat op miljarden euro's per jaar. Deze kosten kunnen worden onderverdeeld in:

- Materiële schade: Schade aan voertuigen, gebouwen, wegen, etc.
- Letselschade: Kosten voor medische behandeling, revalidatie, etc.
- Immateriële schade: Leed, pijn, verdriet, verlies aan kwaliteit van leven
- Productieverlies: Verlies van werkuren door tijdelijke of permanente arbeidsongeschiktheid of overlijden
- Afhandelingskosten: Kosten voor politie, brandweer, verzekeraars en justitie

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen worden geschat op € 33 miljard in 2022 (met een bandbreedte van € 19 tot € 44 miljard) (SWOV, 2024) vergelijkbaar met 3,4% (1,9-4,6%) van het bruto binnenlands product (bbp). Dit is aanmerkelijk hoger dan andere maatschappelijke kosten door mobiliteit, zoals congestie (€ 2,7 tot € 3,5 miljard) en milieuschade (€ 8,2 miljard). De kosten per verkeersdode zijn € 7,2 miljoen en per ernstig verkeersgewonde € 1,2 miljoen. Het merendeel van de totale kosten van verkeersongevallen, ongeveer 70%, is toe te rekenen aan verkeersgewonden, terwijl het aandeel van doden kleiner is (17%). De totale kosten van verkeersongevallen zijn met ongeveer € 6 miljard gestegen tussen 2020 en 2022 door een toename van het aantal verkeersslachtoffers en inflatie.

De kosten van een verkeersongeval worden in eerste instantie gedragen door de partij die verantwoordelijk is voor het ongeval. Dit kan de bestuurder zijn, maar ook een andere partij die een

fout heeft gemaakt. In veel gevallen wordt de schade vergoed door de verzekering van de aansprakelijke partij, zoals een WA-verzekering voor motorvoertuigen.

Voor ons thema is het van belang precies de uitsnede te kennen van de kosten die op twee manieren binnen onze scope vallen. Allereerst de kosten van ongevallen waarbij schade optreedt *voor* automobilisten en auto-inzittenden. En ten tweede de kosten van ongevallen veroorzaakt *door* automobilisten aan andere weggebruikers. Bij hoeveel van de 680 jaarlijkse doden en 21.000 zwaargewonden is in enigerlei vorm een auto betrokken? Dat is het getal wat je zou willen kennen. De SWOV heeft hiervoor een indicatie. Zo is bij zeker 300 dodelijke slachtoffers een auto betrokken (KiM, 2023).

Het grootste deel van de kosten van ongevallen, 90% (€ 29 miljard), komt voor rekening van particulieren. Het gaat dan om twee grote categorieën: een enorme immateriële kostenpost (leed, niet te vergoeden kosten, uitval in het werk) en de kosten die door de autoverzekering worden gedekt. Voorts worden een aantal kosten niet door de autoverzekering maar door de ziektekostenverzekering gedekt. Deze laatste kosten worden indirect door alle verzekerden betaald door verzekeringspremies. Bedrijven dragen ongeveer 4% van de kosten van ongevallen (€ 1,4 miljard), waaronder schade aan bedrijfsvoertuigen, verzekeringskosten en filekosten. Een relatief klein deel van de kosten, naar schatting 1% (€ 350 miljoen), komt voor rekening van de overheid, waarbij het gaat om het deel van medische kosten dat niet door verzekeraars wordt vergoed en afhandelingskosten (politie, brandweer en justitie). Van ongeveer 5% van de kosten, met name productieverlies, is de verdeling niet bekend.

Er is dus een hoop leed dat niet binnen de polis van een autoverzekering gecompenseerd wordt. Dit zijn daarom kosten die worden betaald door de samenleving als geheel en niet door de automobilisten. Het is daarbij wel essentieel dat we veel exacter kunnen weten bij welk deel van de totale kosten van verkeersongevallen een auto is betrokken. En hoe hoog precies die kosten zijn; het gaat dan om kosten gedekt door de autoverzekering, kosten gedekt uit de ziektekostenverzekering en kosten van arbeidsongeschiktheidsuitkeringen. Al met al constateren we dat hier cruciale data ontbreken.

A 2.2 Broeikasgasemissies

De kosten van broeikasgasemissies komen bijna volledig bij de samenleving als geheel terecht. Dit heeft vooral te maken met de tijds- en plaats - dimensie van deze kosten. De kosten komen niet alleen terecht bij anderen in de samenleving, maar ook bij leden van de samenleving die nog niet eens geboren zijn, en leden van andere samenlevingen wereldwijd.

Met het tempo van elektrificering van ons wagenpark (nu 8 % elektrisch) zullen we over 15 jaar rond maximaal 45% zero-emissie auto's kunnen uitkomen (LVM, 2022). De komende 15 jaar hebben we dus nog met een overmaat aan personenauto's te maken die dag in, dag uit broeikasgassen uitstoten. We weten dat de hele mobiliteitssector in ons land voor een kleine 25% bijdraagt aan de totale CO₂-uitstoot, en dat personenmobiliteit goed is voor iets minder dan 60% daarvan, dus voor rond de 15% van de totale CO₂ productie. Het doorgaan met dagelijks broeikasgassen uitstoten maakt het leven

minder aangenaam en duurder voor de generaties na ons, daarom zit er waarde in het vermijden van deze emissies.

A 2.3 Luchtvervuilende emissies

Er is een duidelijke relatie te leggen tussen de uitstoot van luchtvervuilende emissies zoals fijn stof en verschillende gezondheidsaandoeningen. Zo is het al heel lang bekend dat, zeker jonge, mensen die bij verkeersaders wonen vaker last krijgen van astma, hartaanvallen, en verminderde longfunctie (RIVM, z.j.). Effecten van fijnstof zijn dus weer een voorbeeld van een extern effect waarvan het gros van de gevolgen niet door de veroorzaker wordt ondervonden. Ook de zorgkosten die vervolgens worden gemaakt om deze gevolgen te behandelen worden door middel van de verplichte zorgverzekering in Nederland verdeeld over de samenleving als geheel.

Volgens CE Delft (2022) komen de totale kosten van luchtvervuilende emissies van auto's in Nederland jaarlijks uit op rond de €850 miljoen. Het merendeel van deze uitstoot is afkomstig van (oude) dieselauto's. Dit geldt echter niet langer voor de meest moderne auto's, daar zijn benzineauto's en dieselauto's ongeveer even schoon. De kosten per 1000 kilometer zijn gemiddeld voor een benzineauto €3,90, een dieselauto €11,00, een elektrische auto €0,49 en voor een plug-in hybride €0,95. Deze kosten kunnen dus significant worden verminderd door de transitie naar elektrisch rijden. Omdat door middel van de EURO emissienormen de uitstoot van luchtvervuilende stoffen uit verbrandingsmotoren enorm is teruggedrongen, krijgt de uitstoot van deze stoffen die afkomstig is uit banden en remmen een steeds groter aandeel.

A 2.4 Geluid

Geluidkosten worden vooral zichtbaar in de verstoring van slaap en rust. Deze effecten zijn weer te merken in zaken als ziekteverzuim, verminderde productiviteit en achteruitgang van levenskwaliteit. Ter illustratie: de kosten van een verkeersader die de nachtrust van omwonenden verstoort, waardoor die vervolgens eerder ziek worden en minder kunnen werken, komen niet bij de automobilist terecht. Afhankelijk van de lengte van het verzuim worden deze kosten gecompenseerd door verschillende delen van de samenleving.

A 2.5 Openbare ruimte en leefbaarheid

Een fors deel van de openbare ruimte wordt ingenomen door voorzieningen voor de auto. Denk aan alle openbare wegen, van kleine weggetjes tot snelwegen aan toe. Denk aan de parkeerterreinen, denk aan de tankstations. Er is met de auto-afhankelijkheid een landschap van autoruimtes ontstaan. Dat zijn functionele ruimtes, soms exclusief voor auto's en hun gebruikers. Anderen dan degenen die met de auto reizen hebben op snelwegen of tankstations niets te zoeken. Dat geldt nu feitelijk ook voor alle gerealiseerde snelweglocaties. Die zijn nauwelijks bereikbaar zonder auto. Je ziet dat hier de openbare ruimte verkaveld is voor de auto.



Verdeling openbare ruimte in Nederland. Ruimte voor verkeer is 115563 hectare, waarvan een aanzienlijk deel parkeerruimte betreft. (CBS <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2021/hoe-wordt-de-nederlandse-bodem-gebruikt/>)

Voordat we dieper ingaan op die openbare ruimte, eerst iets over de niet-openbare ruimte. Interessant is de rol van werkgevers bij het parkeren. Voor zover een werkgever beschikt over parkeermogelijkheden en deze ter beschikking stelt aan zijn werknemers, hoeven werknemers daar meestal niet voor te betalen. Ongeveer 80% van de werknemers die met de auto naar het werk gaat, parkeert bij de werkgever.

Nu is er een interessante discussie denkbaar. Gratis parkeren voor de werknemer bij de werkgever is nu de norm, terwijl dat de werkgever gemiddeld € 800,- per jaar per parkeerplek kost (Ommeren, van, Wentink 2012). Het gratis parkeren kan onder andere verklaard worden uit het feit dat de kosten die de werkgever maakt voor een parkeerplek niet belast zijn (Ommeren, van, Wentink 2012). Hiermee krijgt de werknemer volgens hen gemiddeld € 800,-- extra salaris waarover belasting betaald had moeten worden als de kosten van de parkeerplek opgeteld zouden worden bij het inkomen. Het aanbieden van een parkeerplek is daarmee loon in natura. Bedrijven in kantoorpanden bieden bijvoorbeeld veel meer parkeerplaatsen aan dan ze zouden doen als deze belast zouden

worden (Ommeren, van, Wentink, 2012). Zij zien woon- werkverkeer niet als een onderdeel van het productieproces en schat dan dat 10-20% van de uitgaven voor parkeren door Nederlandse bedrijven onbenut is omdat de parkeerruimte niet efficiënt gebruikt wordt. Het zou hierbij gaan om een bedrag van minstens € 200 miljoen per jaar, exclusief de extra kosten van files, milieu etc. Dat is de ene wijze van redeneren. Je kunt ook de kosten voor het op het werk krijgen van je mensen ook gewoon zien als kosten van productie. En die kosten bereken je gewoon door in de prijs van je product. Zo betalen we daar allemaal aan mee. Als je meer reiskosten bij de werknemer legt dan moeten die wel fiscaal aftrekbaar zijn, want het zijn kosten die je maakt voor het verwerven van inkomen.

Het wordt echt anders als we gaan kijken naar de ruimte die echt nog openbaar is in de steden, in de voorsteden en de dorpen, en in het buitengebied. Anders dan wat vaak naar voren komt, domineert in ons land het gratis parkeren (Rijkswaterstaat, 2023, een getal van 94% wordt genoemd). Het parkeeraanbod, uitgedrukt in aantallen parkeerplekken, bestaat uit parkeren op eigen terrein, parkeren op straat, parkeren op parkeerterreinen of in parkeergarages, en op P& R-terreinen. Het aanbod is publiek, privaat of een combinatie van beide. De totale parkeercapaciteit in Nederland is niet precies bekend, maar bedraagt naar schatting 14-18 miljoen plekken (Rijkswaterstaat, 2023; bijna tweemaal zoveel parkeerplaatsen als auto's). Verreweg de meeste hiervan zijn publieke parkeerplekken op straat. En verreweg het grootste deel is gratis (KiM, 2018). Iedereen mag gratis de ruimte innemen, vanuit de gedachte dat die ruimte toch niet schaars is. Zo staan er in het buitengebied auto's geparkeerd van automobilisten die even willen wandelen of fietsen.

Anders wordt het als er wel tal van alternatieve toepassingen van de openbare ruimte denkbaar zijn. Dat is vaker het geval naarmate de bevolkingsdichtheid hoger is. Neem een straat in een stad. Voor de openbare ruimte in zo'n straat strijden minstens vijf doelen; rijden, parkeren, spelen, fietsen en klimaatadaptatie. En wellicht nog wel meer. Boven een woningdichtheid van 30 woningen per hectare zijn er zeker dit soort alternatieve toepassingen. Het gratis of nagenoeg gratis een forse plek van deze openbare ruimte bezet houden voor één doel lijkt ons dan erg suboptimaal. Om een indicatie te geven zal het dan moeten gaan om een bedrag tussen de jaarlijkse parkeerkosten voor bewoners (rond de 300 euro) en de kosten die bezoekers moeten betalen. Recent zie je dat stedelijke overheden en inwoners deze doelen erkennen, onderkennen, en bereid zijn de rijfunctie en de parkeerfunctie ter discussie te stellen, iets wat decennialang nauwelijks aan de orde was.

Moeilijker ligt het bij de leefbaarheid. Waar sprake is van veel mensen in de openbare ruimte kunnen auto's, zeker als ze met wat hogere snelheden rijden, stress veroorzaken. Mensen zijn dan bang om over te steken, storen zich aan de hoge aantallen auto's in hun straat, zijn angstig door een lastig leesbaar wegbeeld, of ergeren zich aan het vele geluid dat de auto's samen produceren. Je ziet dat de verschillende onderzoekers moeite hebben dit aspect goed te kwantificeren – op geluid na.. Het is in essentie gevoelsmatig, maar wel zo belangrijk dat het in steden een serieus vraagstuk is geworden. Stedelijke overheden nemen daartoe terecht maatregelen.

Het is overigens interessant om te zien dat de druk die personenauto's leggen op de openbare ruimte op nationaal niveau eigenlijk geen politieke factor van gewicht is geworden, op discussies in een paar grote steden na. Meestal wordt het grote oppervlak dat direct en indirect (via afstand tot de snelweg moeten bewaren bij bebouwing) door wegen wordt ingenomen als normaal beschouwd, en datzelfde

geldt voor het gegeven dat de Nederlandse parkeerruimte tweemaal de oppervlakte van het eiland Texel beslaat. Dit kan een uitvloeisel zijn van het afschaffen van de ruimtelijke ordening op nationaal niveau.

A 2.6 Congestie

Congestie is een 'externe' kostenpost die voor het grootste deel wordt opgelegd aan andere automobilisten. Deze kosten zijn duidelijk niet efficiënt geïnternaliseerd voor degenen die als laatste de weg op gaan in de spits en dus de files veroorzaken, maar de kosten worden in ieder geval gedragen door de groep die ze als geheel veroorzaakt: de automobilisten. Mede om deze reden zullen wij ons verder in deze notitie niet focussen op deze kosten. Een andere reden hiervoor is dat er op het gebied van het beprijzen van congestie al veel is gepubliceerd. Vervoerseconomen als Erik Verhoef, Antonio Russo en Jos van Ommeren, om maar een paar te noemen, hebben uitvoerig onderzoek gedaan naar dit onderwerp.

A3 Hoe belasten we nu aanschaf, bezit, en rijden?

Op dit moment bestaat er een stelsel van vier belangrijke autobelastingen. Die brengen elk jaar een nagenoeg gelijk bedrag in de schatkist, zo rond 14 miljard. In deze belastingen is in de loop van drie decennia een groen element geïntroduceerd met name gericht op het bevorderen van schoon en elektrisch rijden. Maar voor het overige is de verhouding van deze belastingen tot de serie externe kosten nogal onhelder..

Overigens komt er vanaf 2027 ook een emissiehandelssysteem voor transport in werking dat zal gevolgen hebben, we kunnen echter nu nog niet overzien welke.

Aanschaf- BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen)

De BPM is een belasting op de eerste registratie in Nederland van een personenauto, particuliere bestelauto of motor. De BPM voor personenauto's was eerst gebaseerd op de netto catalogusprijs van de auto. Sinds 2013 is de BPM voor personenauto's gebaseerd op de CO₂-uitstoot van de auto. Omdat de BPM wordt geheven bij de eerste registratie van personenauto's wordt deze belasting vaak geassocieerd met een belasting op nieuwe auto's. Voor alle in Nederland nieuw verkochte auto's zorgt de importeur voor de aangifte en betaling van de BPM. Het overgrote deel (ongeveer 80%) van de BPM-ontvangsten komt via deze importstroom binnen en leidt zowel in de uitvoering en handhaving van de BPM tot weinig problemen. De BPM heeft wel een prijsverhogend effect op de automarkt, aangezien de BPM onderdeel uitmaakt van de kostprijs van een auto. Hoewel het belangrijkste doel van de BPM het financieren van overheidsuitgaven is, is er ook bewust voor gekozen om van de BPM een belangrijk vergroeningsinstrument te maken. Dit geeft de BPM een overlap in functie met de accijnsheffing op brandstof.

Bezit – MRB (Motor Rijtuigen Belasting)

Deze belasting was oorspronkelijk ingevoerd om aanleg en onderhoud van wegen te bekostigen, redenerend vanuit het profijtbeginsel: diegene die van de wegen gebruikmaakt, betaalt daar dan ook

voor. De motorrijtuigenbelasting is nu echter geen 'doelbelasting' meer - het geïnde bedrag wordt niet meer automatisch aan de wegen of de infrastructuur besteed. De inkomsten uit de wegenbelasting overstijgen dan ook de uitgaven aan het wegenonderhoud. Het geld gaat naar de algemene middelen, dit geldt voor het Rijk en voor de provincie.

Voor de provincie zijn de 'provinciale opcenten' verreweg de belangrijkste inkomstenbron. De hoogte van de belasting is afhankelijk van het gewicht en het type van het voertuig (personenauto, vrachtauto, autobus), het gebruik (privé of zakelijk), de soort brandstof (benzine, diesel, lpg), de provincie waarin de houder van het voertuig woont en de leeftijd van het voertuig (voertuigen ouder dan 40 jaar zijn vrijgesteld van deze belasting tot 2028, daarna geldt datum van eerste toelating vóór 1 januari 1988).

Rijden - brandstofaccijns en bijtelling

De brandstofaccijns is een type belasting over brandstoffen. Vaak, maar niet altijd, wordt er onderscheid gemaakt naar type brandstof, zoals LPG, diesel en benzine. De brandstofaccijns staat los van de BTW, maar is hier geen vervanging van. Beide belastingen dienen betaald te worden. De belastingen op brandstof bepalen voor een groot deel de uiteindelijke prijs aan de pomp. In Nederland is bijna 70% van de prijs aan de pomp belasting. In 2025 bedroeg de brandstofaccijns € 0,79 per liter benzine en € 0,52 per liter diesel. Dit is een tijdelijke verlaging van 19%, zonder deze verlaging zou de accijns € 0,97 per liter benzine en € 0,64 per liter diesel bedragen. Zelfs met deze accijnsverlaging is de benzineprijs in Nederland een stuk hoger dan in veel andere Europese landen. Bij het vaststellen van de tarieven voor de brandstofaccijns weegt het kabinet een breed palet aan belangen, waaronder budgettair belang, het effect op het klimaat, en grenseffecten. Het onderscheid in hoogte tussen benzine en diesel heeft te maken met het feit dat diesel de brandstof is voor de gehele transportsector en ons land die sector koestert.

De bijtelling kun je zien als een belasting op het privégebruik van leaseauto's. Die bijtelling zit nu op een ordegrootte van 22%. Dat percentage heeft geen enkele inhoudelijke relatie tot de verdeling zakelijk versus privé gereden kilometers. Privé rijden met een auto van de zaak is een behoorlijk voordeel. Je hoeft namelijk geen groot bedrag uit te geven om een (nieuwe) auto te kopen. Het privégebruik van een auto van de zaak wordt gezien als loon in natura en over loon moet belasting worden betaald. Je werkgever telt - voor het frequent privégebruiken van je auto - het bijtellingspercentage van de cataloguswaarde van de auto boven op uw jaarsalaris. Daarom de naam bij-telling.

Eerste reflectie - een paar basisvragen

Het geheel oogt ten opzichte van de daadwerkelijke effecten van autogebruik (verkeersongevallen, fijn stof, ruimtebeslag etc.) als een wat bijzonder systeem. Eerste vraag is waarom er een belasting op aanschaf zou moeten zijn anders dan de BTW. We hebben toch ook geen belasting op de aanschaf van een broodrooster? Het antwoord schijnt in het verleden te liggen. De oorzaak lijkt dat hier dat bij de vaststelling van het BTW-tarief in de jaren 60 op 12% toe werd besloten om te voorkomen dat daarmee het tarief op "buitensporige luxeproducten" zoals de auto te veel zou dalen. In plaats van

een speciaal BTW tarief werd een tijdelijke belasting bij aanschaf aantrekkelijker gevonden, alleen is die tijdelijke belasting permanent geworden.

Een andere vraag is waarom bij de Motorrijtuigenbelasting de koppeling aan kosten voor het wegonderhoud is vervallen. Wat is dan nu precies de grondslag van de MRB? Welke effecten, anders dan de schatkist bedienen, worden beoogd met deze belasting? Bij de accijns, maar ook bij de wegenbelasting MRB, is er de vraag naar de hoogte van de belasting. Die verschilt per land, maar is in ons land nogal hoog. Waarom eigenlijk, maar vooral; welke transparante en inzichtelijke methodiek wordt gehanteerd om deze hoogte vast te stellen? Of gaat het hier gewoon om toerekenen naar een reguliere en niet te veel fluctuerende schatkistopbrengst?

En bij de bijtelling is de vraag waarom niet gekozen is voor het meest logische systeem voor de leaserijders. Het lijkt ons in beginsel logisch en verantwoord als deze automobilist gewoon betaalt voor de privé gereden kilometers. Hoe verhoudt de bijtelling zich tot dit uitgangspunt? We weten dat in ons land de verhouding tussen werk-gerelateerde kilometers en niet – werk-gerelateerde kilometers (onderwijs, familiebezoek, vrije tijd, winkelen) zo bij benadering 43%- 57% is (KiM, 2024) . Nu zal dat bij zakelijke rijders wel wat anders liggen, maar ongetwijfeld is 40 % of meer van de gereden kilometers niet zakelijk. De keuze voor dit hele systeem lijkt een pure beleidskeuze en lijkt daarmee dus een gemaakte werkelijkheid te zijn. In de VS is er bijvoorbeeld geen sprake van een gesubsidieerde auto door de werkgever die op een manier is vrijgesteld van de inkomstenbelasting, het hele systeem van leasen bestaat daar ook niet. (Autoweek, 2021)

Een gedeeltelijke vergroening

Sinds eind jaren 90 is er in ons hele belastingstelsel een set nevendoelen geïntroduceerd. In 2011 schreef de toenmalige staatssecretaris Weekers daarover het volgende in zijn Autobrief (Ministerie Financiën, 2011); *“Het belangrijkste doel van de heffing van belastingen is het financieren van overheidsuitgaven. Dat was zo en dat blijft zo, ook voor de auto -gerelateerde belastingen. Door fiscale instrumenten niet alleen te gebruiken voor het financieren van overheidsuitgaven, maar ook bijvoorbeeld voor vergroening en het ontmoedigen van ongewenst gedrag, kan een andere indruk zijn ontstaan. Dergelijke nevendoelen zijn op zichzelf nastrevenswaardig; de betreffende maatregelen zijn stimulerend geweest en hebben er bijvoorbeeld toe bijgedragen dat het wagenpark in Nederland qua zuinigheid in de Europese kopgroep zit. Aan de andere kant hebben dezelfde nevendoelen, geleid tot een stapeling van fiscale maatregelen waardoor veelal de logica binnen en tussen de verschillende belastingen, niet altijd even helder is. Mede daardoor wordt het systeem ook als complex ervaren.”*

Dat was 2011. Het systeem is sindsdien nog wat complexer geworden en lijkt nu zelfs contraproductief te werken. Dat komt naar voren in de tweede Autobrief (Ministerie Financiën, 2016); *“Voor de periode 2017–2020 staan dan ook twee hoofddoelen van fiscaal autobeleid voorop: 1) een stabiele inkomstestroom voor de overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en 2) een wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen op autogebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels. En: terwijl de fiscale prikkels ten aanzien van CO2 wel erg ruimhartig waren, lijkt het belang van luchtkwaliteit in onze autobelastingen juist ondergewaardeerd.”*

Maar hoe zit het nu met die ingroei van nevendoelen in de autobelastingen? Er is geprobeerd vooral het schonere rijden in het stelsel op te nemen. Bij de BPM kwam er een differentiatie waarbij aankoop van schonere auto's werd gestimuleerd en zeker de aanschaf van diesels werd ontmoedigd. Bij de accijns kwam er een forse verhoging op de dieselaccijns. Dat heeft in totaal geresulteerd in een kleine inkomstenderving voor de schatkist; er kwam hierdoor ongeveer 1 miljard euro minder binnen. En het heeft geresulteerd in een -zeker rond 2020- in internationaal perspectief aanmerkelijk schoner wagenpark in Nederland en aanmerkelijk minder dieselauto's. De stimulering heeft vooral uitgewerkt op de zakelijke markt. Er zijn veel dure schone auto's in ons land. Particulieren werden door het systeem terughoudender met de aanschaf van nieuwe auto's. Dit alles heeft drie effecten gehad. Op het eerste wees de Algemene Rekenkamer in 2019; *“de fiscale stimulering van elektrische auto's is een relatief duur instrument om CO2-uitstoot te verminderen. De belastingvoordelen voor elektrische auto's komen vooral terecht in het zakelijk domein.”*.

Het tweede effect was dat ons wagenpark aanmerkelijk ouder is dan dat in omringende landen. Schonere, maar oudere, en dat remt vernieuwing. En het derde effect is dat er een mismatch is ontstaan tussen vraag en aanbod op de tweedehandsmarkt. Er worden nu te veel nog steeds prijzige auto's aangeboden, en dat aanbod strookt niet met de vraag naar tweedehands auto's. Op deze manier kan de goedbedoelde stimulering een slechts tijdelijk effect krijgen als veel goede en zuinige, maar nog prijzige tweedehandsauto's van de zakelijke markt door te geringe vraag van particulieren ons land gaan verlaten.

Overigens, en dit als kanttekening, viel het beoogde emissie- effect nogal tegen. Er had met een wat andere opzet meer bereikt kunnen worden voor de luchtkwaliteit, maar tegelijkertijd zat er een groot verschil tussen de gemeten emissies en de feitelijke emissies – denk aan Dieselgate. Fabrikanten hebben hier dankbaar gebruik gemaakt van mazen in de wet. Er is, voor de nuance, wel een tweede kanttekening te maken: als er niet zo relatief vroeg een regeling was opgenomen, was er - gelet op de nog grote latente vraag, zeker 25 jaar geleden - een veel groter aantal auto's in ons land geïntroduceerd die niet relatief schoon zouden zijn. Er is dan ook een zekere positieve preventieve werking van het geïntroduceerde systeem geweest.

Conclusie

Alles bijeen is er zo rond de autobelastingen een complex en lastig te doorgronden systeem gegroeid, en zijn een aantal basisvragen die we in onze reflectie signaleerden nooit politiek onder ogen gezien. Want waarom bestaat dit systeem in zijn huidige vorm eigenlijk nog steeds? De belangrijkste reden 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. Tot nu toe blijft een nogal vreemd systeem in stand.

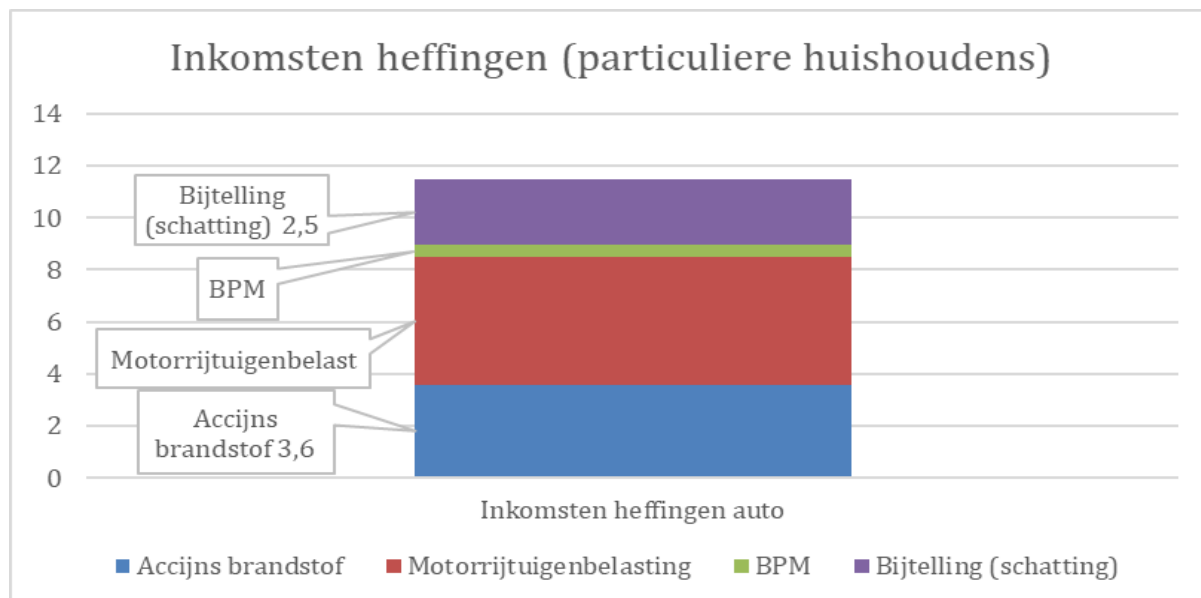
Deel B: Ontwerp

We willen toe naar een verantwoorde en een te verantwoorden prijs van automobilititeit. Die prijs moet een aantal essentiële samenlevingsdoelen dienen. En 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.

B1 De grondslag voor een verantwoorde prijs

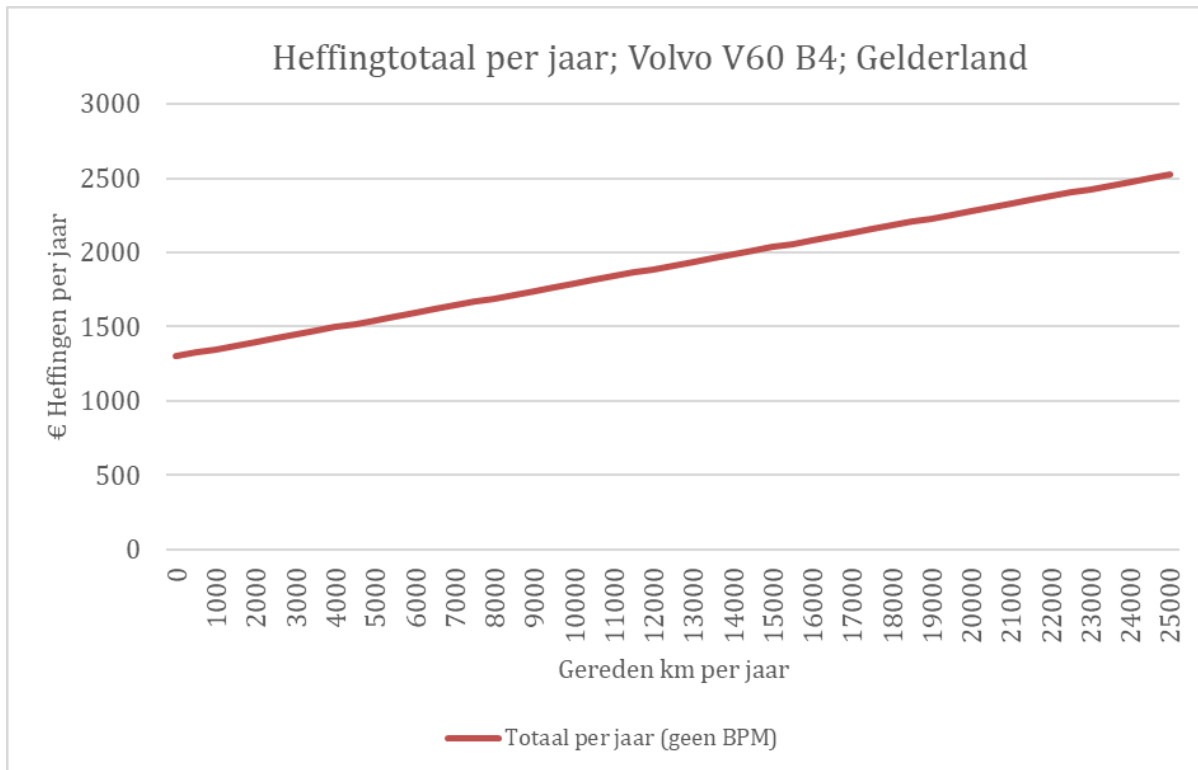
De belastingen die we in Nederland op dit moment heffen zijn voor te stellen als een soort blokkentoren. De verschillende heffingen die net zijn genoemd stapelen op elkaar als een totaalpakket aan heffingen dat primair ten goede komt aan de staatskas. De verdeling van deze heffingen is op dit moment ongeveer als volgt (CBS, Statline, 2023)



Naast deze bijna 12 miljard komt er nog een bedrag uit de zakelijke markt. In totaal gaat het jaarlijks om rond de 14 miljard. Zoals eerder is gezegd zijn deze heffingen vaak op ietwat eigenaardige wijze tot stand gekomen. Sommigen zijn gebaseerd op gemak van heffingen, anderen op ethische of gevoelsmatige grondslag. We gaven al aan; bij een verantwoorde prijs van automobilititeit past wat

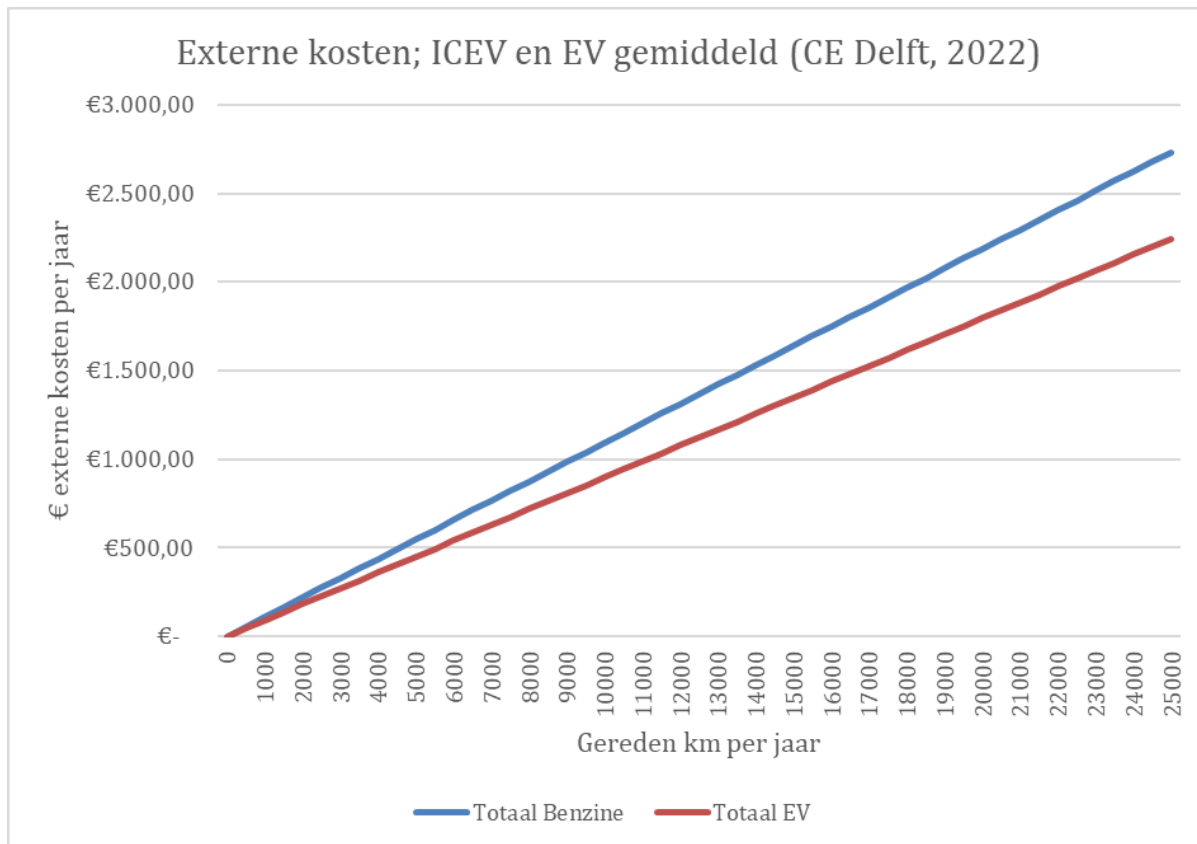
ons betreft dat die prijs een relatie heeft met alle effecten van automobilititeit, en daarmee met alle na te streven samenlevingsdoelen. Dat betekent dat we het systeem van belasting in beginsel willen opzetten op basis van externe kosten. Hoe zou dat eruit kunnen zien? Welke gevolgen heeft dit voor de schatkist? En welke gevolgen zou dit hebben voor de verschillende groepen automobilisten?

Iets wat we in ieder geval kunnen concluderen is dat er een mismatch is tussen hoe de verschillende kosten tot stand komen en de belastingen geheven worden. Als een auto niet rijdt, veroorzaakt deze geen externe effecten, maar neemt wel plaats in. Het merendeel van de belastingen wordt echter geheven, onafhankelijk van of de auto rijdt of niet. Dit is duidelijk te zien in de onderstaande grafiek. Als voorbeeld nemen we een Volvo V60 B4, geregistreerd in Gelderland.



Meerdere bronnen: Belastingdienst (z.j), Voertuiginfo.nl (z.j.)

In de bovenstaande grafiek is te zien dat meer dan de helft van het huidige heffingstotaal voor een redelijk jaarlijks kilometrage bestaat uit een vaste heffing, de MRB. Deze verdeling van heffingen benadeelt mensen die wel een auto hebben maar weinig rijden en bevoordeelt de groep automobilisten die extreem veel kilometers maakt. Als we vervolgens de huidige belastingstructuur vergelijken met de marginale externe kosten uit CE Delft (2022) zien we een duidelijk verschil.



De marginale externe kosten zijn, met uitzondering van het ruimtebeslag, gebaseerd op *het gebruik* van de personenauto. Ook is duidelijk te zien dat EV's een duidelijk voordeel hebben ten opzichte van fossiel aangedreven personenauto's, ook al is duidelijk te zien dat het vervangen van een verbrandingsmotor voor een elektromotor niet de zilveren kogel voor het oplossen van alle autoproblematiek is.

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 bepreizen.

B2 Praktische aanpak

Er moet eerst een duidelijk beeld komen van wat de werkelijke bron is van de externe effecten die we eerder benoemd hebben. Ruimtebeslag van een auto is bijvoorbeeld simpelweg gebaseerd op het feit of de auto bestaat of niet, en op de omvang van de auto, simpel genoeg. Luchtverontreinigende uitstoot is echter een moeilijk te bepreizen extern effect. Dit externe effect is afhankelijk van een aantal factoren en kan voortkomen uit een aantal verschillende bronnen. Sinds de invoering en aanscherping van de EURO emissienormen zijn banden en remmen de grootst overgebleven bronnen van fijnstof- (PM) emissies. Maar er komt ook nog steeds fijnstof uit verbrandingsmotoren, hoofdzakelijk motoren die worden aangedreven door oudere dieselauto's. Voor elk extern effect moeten we op zoek naar een transactie die zo dicht mogelijk bij het externe effect zit.

B 2.1 Infrastructuurkosten

Zoals beschreven is het idee van het systeem dat we voorstellen dat de maatschappelijke kosten van het autosysteem, zo goed als redelijkerwijs mogelijk, terechtkomen bij de automobilisten die deze kosten veroorzaken. De infrastructuurkosten, en de wijze waarop infrastructuur in Nederland bekostigd wordt, vormt een mooi punt om te beginnen. De MRB was, zoals eerder beschreven, van oorsprong bedoeld om de infrastructuur in Nederland te bekostigen, zowel de aanleg als het onderhoud.

Daarom is het hoogst opmerkelijk dat deze heffing nooit kilometrage afhankelijk is geworden. Het is toch logisch om te bedenken dat automobilisten die meer kilometers maken, meer gebruikmaken van de infrastructuur, meer moeten betalen. Het is enigszins logisch dat rond de invoering van deze belasting deze stap niet gezet is omdat het destijds lastig was om de kilometrages van het wagenpark bij te houden, maar dat is anno 2025 geen argument meer.

Een andere factor die van grote invloed is op de kosten van de infrastructuur in Nederland is het gewicht van de auto. De wegschade die wordt toegebracht door een auto neemt parabolisch toe met het as-gewicht van het voertuig. Een auto met een as-gewicht van 1000 kilogram (Range Rover etc.) is verantwoordelijk voor 16 keer zoveel wegschade als een auto met een as-gewicht van 500 kilogram (moderne Fiat 500). Wij zijn van mening dat dit verschil ook in de belastingtarieven tot uiting moet komen. Het gewicht van auto's is in de afgelopen jaren uit de hand gelopen (LVM, 2024). En hoewel dit soms een geoorloofde verklaring via de toename van verkeersveiligheid heeft, zien we ook dat grote auto's die groot zijn om groot te zijn aan populariteit hebben gewonnen, met alle gevolgen van dien.

B 2.2 Verkeersongevallen

Het risico op een verkeersongeluk is net als de wegschade gekoppeld aan het aantal gereden kilometers. Er zijn ook opslagfactoren die de kans op een ongeluk aanzienlijk verhogen, zoals rijden onder invloed en asociaal/agressief rijgedrag. Deze problematiek is echter niet te vatten in een prijs en is daarom een van de domeinen waar we meer nut zien in directe regulering en handhaving. Dat laat dan een heffing over die - zij het op afstand- een relatie kent met het nog niet geprijsde dan wel immateriële deel van de kosten van ongevallen.

Zoals we eerder hebben besproken zijn er veel gevolgen van een auto ongelukken waarvan de kosten op dit moment door de gehele samenleving worden gedragen en niet door de automobilisten zelf. De vergoeding van de kosten voor de spoedeisende hulp; ambulance, brandweer etc. wordt op dit moment niet vergoed door de autoverzekering maar door de algemene middelen van de overheid. Daarnaast zijn er nog twee belangrijke categorieën die we graag in overweging willen nemen voor dit deel van het nieuwe prijzensysteem. De eerste vormen de gedeelde inkomsten voor de maatschappij en de overheid door het verlies van productieve jaren van verkeersslachtoffers. Afhankelijk van de leeftijd van het slachtoffer kunnen deze kosten in de miljoenen per ongeval lopen. Dit is een groot deel van de berekende externe kosten. Vervolgens zijn de directe kosten zijn vaak wel zichtbaar maar de indirecte gevolgen, of de gevolgen voor de mensen om het ongeluk heen, verdwijnen vaak buiten beeld. Hoe hiermee verantwoord om te gaan vraagt een diepgaande meningsvorming.

In de VS vinden vaak rechtszaken plaats die de waarde van dit leed moeten vaststellen. Wij werden laatst gewezen op een interessante techniek die door advocaten wordt gebruikt om duidelijk te maken wat de werkelijke impact van langdurig letsel van een verkeersongeluk is. Laten we het voorbeeld nemen van een verkeersongeluk met ernstig, maar niet dodelijk, letsel als gevolg voor de onschuldige partij. De directe zorgkosten die worden gemaakt om, zo goed als medisch mogelijk, dit leed te verhelpen zijn makkelijk te berekenen. Feit is echter dat mensen vaak met chronische gevolgen van een dergelijk ongeluk verder moeten leven. Een bekende tactiek van advocaten die deze slachtoffers bijstaan is om deze lasten te vertalen in een vacature. Gezocht!: Iemand die wil leven met de lijst klachten van onze cliënt. Vervolgens vraagt de advocaat aan de jury: Hoeveel is deze baan waard? Hoeveel zouden jullie betaald moeten krijgen om de lasten van mijn cliënt over te nemen? Want dat is in feite de waarde van de gederfde levenskwaliteit als gevolg van het ongeluk.

Deze factoren kunnen bij elkaar worden opgeteld en wat ons betreft worden toegevoegd aan de MRB in een kilometer-afhankelijk deel, zonder dat het gewicht van de auto hier een rol in hoeft te spelen. Wat wel een rol speelt bij het risico op verkeersongevallen is het soort weg waarop gereden wordt. Het is denkbaar dat deze heffing kan worden opgedeeld in een hoofdwegen-net-deel en een niet-hoofdwegen-net-deel. Er moet dan wel inzicht komen in de hoeveelheid kilometers die door een bepaalde auto op het hoofdwegen-net wordt gemaakt en daarbuiten. We zijn ons ervan bewust dat dit nog niet eenvoudig is.

B 2.3 Broeikasgasemissies

Het optimale systeem voor het beprijzen van broeikasgassen bestaat in feite al. Hoewel de verbrandings- efficiëntie van een motor nog een kleine invloed heeft op de balans van uitlaatgassen, zijn deze vrijwel geheel afhankelijk van het brandstofverbruik. Een heffing op de brandstof is daarom een vrijwel optimaal instrument om dit effect te beprijzen. In die zin voldoet de accijns.

Er zijn drie vraagstukken die beantwoord moeten worden als we dit als optimaal instrument willen zien: 1. Wat is een redelijke prijs voor een ton CO₂? 2. Hoe zit het met elektrische auto's? en 3. wat doe je met de huidige verschillen tussen brandstoffen qua accijnsheffing? Voor de eerste vraag is een aantal benaderingen mogelijk. We kunnen kijken naar de verduurzaming van de economie als geheel of van vervoer als sector. Ook is het mogelijk om een zogenoemde social '*cost of carbon*'.

Verschillende wetenschappers hebben geprobeerd zo'n prijs vast te stellen, maar meer dan een orde van grootte is niet echt vast te stellen. Dan is er gelukkig nog een andere optie. In 2050 moet de uitstoot van verkeer en vervoer op nul staan. We weten welke stappen we moeten nemen om op die nullijn terecht te komen: Elektrisch rijden, modale verschuiving naar collectief vervoer, wellicht een rol voor waterstof. Dan hoeven we alleen de vraag te beantwoorden: Hoeveel moet een ton CO₂ kosten om ervoor te zorgen dat we nu een transitiepad inslaan dat ervoor zorgt dat de mobiliteitssector in 2050 op net-zero uitkomt?

Als we veronderstellen dat de huidige accijns als CO₂ -prijs moeten dienen, wat niet het geval is, komen we uit op een CO₂ prijs van rond de €350. Dit is dus de huidige accijns omgerekend naar de hoeveelheid brandstof die gemiddeld een ton CO₂ uitstoot. Die prijs lijkt ons op zich wel redelijk. Een stuk lager dan de inschattingen van verschillende activistische milieuorganisaties (zie het

Klimaatverbond die op 700 euro uitkomt), maar een stuk hoger dan de huidige handelsprijs van een ton CO₂ in het ETS emissiehandelssysteem dat geldt voor de Europese industrie. Een argument tegen elektrisch rijden wat we tegenkomen is dat de accijnzen oneerlijk zijn omdat ze niet door elektrische voertuigen hoeven te worden betaald. In dit nieuwe systeem is dat geen probleem omdat de accijnzen zuiver en alleen bestaan om de externe kosten van de verbranding van brandstof te compenseren.

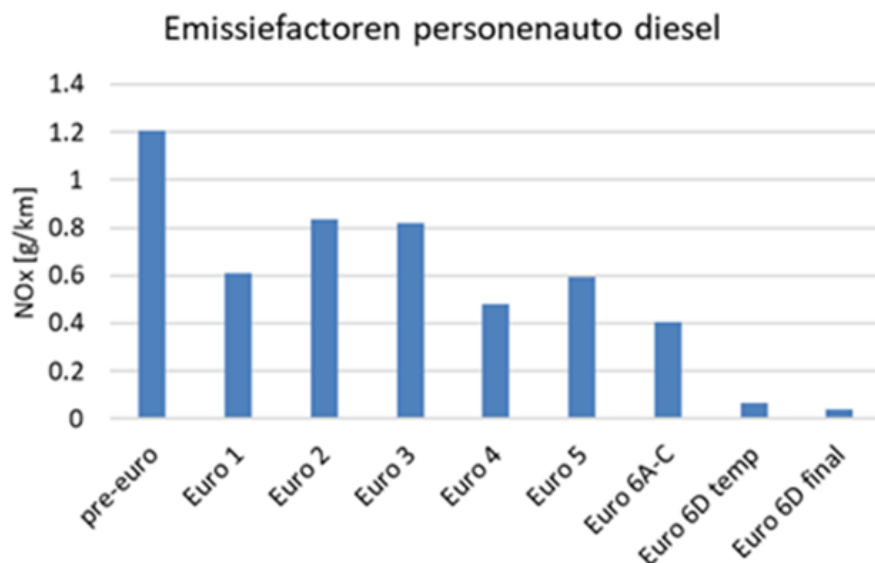
Overigens bestaat er in Nederland ook een heffing op elektriciteit, de energiebelasting. Als we deze belasting ook geheel als CO₂ belasting zien, net zoals we bij de accijnzen hebben gedaan, komen we op een ongeveer 10x zo hoog tarief per ton CO₂ uit. Dit komt doordat de heffing op energie in Nederland voor huishoudens vrij hoog is en omdat stroom in Nederland in rap tempo minder CO₂-intensief wordt. Sinds 2018 is de CO₂-intensiteit van de elektriciteit in Nederland afgenomen van gemiddeld 472g/kWh naar 283g/kWh in 2024 en voor de eerste 5 maanden van 2025 is het gemiddelde 263g/kWh (Electricity Maps). Wat ons betreft hoeft er om deze redenen geen correctie plaats te vinden in de vorm van hogere belasting voor elektrische voertuigen omdat deze geen brandstof- accijns betalen.

B 2.4 Luchtvervuilende emissies

Er zijn voor auto's drie bronnen van luchtvervuilende emissies: de verbrandingsmotor, remmen, en banden.

Verbrandingsmotor

Diesels mochten meer NO_x uitstoten dan benzineauto's en stootten (vanaf Euro 4) in de praktijk ook nog meer uit dan de norm. Dit probleem is pas met Euro 6 opgelost. De invoering van roetfilters op diesels is al eerder, door Euro 5, afgedwongen.. Door de progressieve aard van de EURO-normen is deze uitstoot in de afgelopen decennia met spectaculaire stappen afgenomen. Ook dit is een voorbeeld van waardevolle directe regulering. En hierdoor is het zwaartepunt van luchtvervuilende uitstoot, waaronder fijn stof, verplaatst naar de remmen en de banden.



Remmen

Moderne auto's maken hoofdzakelijk gebruik van schijfremmen om het voertuig tot stilstand te brengen. De remblokken van de remklauw schuren tegen de remschijf en zetten zo de bewegingsenergie van de auto om in hitte (LVM, 2024). Hierbij wordt langzaam materiaal van de remblokken en remschijven afgeschaafd wat als fijnstof in de lucht terechtkomt. Er is een directe relatie tussen de slijtage van deze onderdelen en de fijnstofuitstoot. De meest logische vorm om dit eerlijk te beprijzen zou bestaan uit een heffing op deze specifieke onderdelen. We realiseren ons dat dit niet eenvoudig zal zijn. Naar de omvang van deze schade moet snel en gedegen onderzoek worden gedaan.

Elektrische auto's hebben twee voordelen ten opzichte van verbrandingsmotorauto's als het gaat om fijnstof uitstoot als gevolg van remmen. Ten eerste worden de remmen in een EV veel minder gebruikt dan in een ICEV omdat de elektromotor van de auto de bewegingsenergie weer om kan zetten in elektrische energie, dit wordt ook wel regeneratief remmen genoemd. Daarnaast is het mogelijk om de remmen op de achteras van een elektrische auto te vervangen door trommelremmen omdat de motor (die zich vaak op de achteras bevindt) een deel van de rem-taak overneemt. Trommelremmen hebben ook blokken die slijten, maar omdat dat onderdeel omgeven wordt door de trommel kan de fijnstofuitstoot worden opgevangen en dus uit de atmosfeer worden gehouden. Wel is er sprake van een hogere bandenslijtage.

Banden

Banden slijten aan contact met de weg, maar dit proces kan versneld of vertraagd worden door een aantal factoren. Een hoger as-gewicht is voor banden, net als bij wegschade, verantwoordelijk voor een versnelling van het slijtageproces, dezelfde banden slijten onder een zware terreinwagen veel sneller dan onder een kleine hatchback. De samenstelling van het rubber van de band die zich onder de auto bevindt is ook bepalend voor de slijtage en dus de fijnstofuitstoot, een zachtere band slijt sneller. Als laatste is rijgedrag ook van grote invloed op de slijtagesnelheid van een band. Agressief rijgedrag zoals snel optrekken en hard remmen betekent dat er meer kracht op het rubber van de band wordt uitgeoefend waardoor deze sneller slijt. De banden onder de F1 auto van Max Verstappen houden het niet meer dan 200 km vol. Ook voor banden zou een belasting op elke verkochte band een goede manier zijn om het uitstoot-effect te beprijzen.

B 2.5 Geluid

Niet alle externe kosten zijn even makkelijk te beprijzen. Sommige kunnen beter worden aangepakt met directe regulering of andere interventie. Geluid als extern effect is afhankelijk van een hoop factoren die van buitenaf niet altijd makkelijk te zien zijn. Ook de informatievoorziening richting de belastingdienst voor het innen van een belasting die gebaseerd is op geluid zou erg complex worden.

Tot welke mate geluid een probleem is, is niet alleen afhankelijk van het soort voertuig en de gereden kilometers maar ook van de plaats en tijd van de reis. Midden in de nacht door een stad rijden veroorzaakt meer geluidsoverlast dan een rit over een snelweg op het platteland van Oost-Groningen. Er zijn interventies te bedenken die geluidsoverlast significant kunnen verminderen die niet via beprijzing hoeven te worden ingevoerd. Denk aan geluidswanden langs grote wegen en db-

limieten voor uitlaten. Wij denken dat deze methoden beter resultaat kunnen behalen dan het stellen van een prijs voor geluidsoverlast, de juiste invoering van zo'n soort heffing zou dusdanig kostbaar zijn dat het geen logische interventie is.

B 2.6 Ruimte

Openbare ruimte is een interessant begrip als het gaat om het systeem van automobilititeit. De burgemeester van de Spaanse stad Pontevedre zei ooit:

“Het is niet mijn taak om als burgemeester een parkeerplaats voor jou te regelen. Als je een koe of een koelkast hebt gekocht vraag je ook niet aan mij waar je die nu gaat parkeren”

Zoals eerder werd geschetst in het analyse-deel is de problematiek van de ruimte die door de auto wordt ingenomen divers. Er zijn genoeg situaties te bedenken waarin de auto qua ruimtebehoefte geen stevige concurrentie van andere ruimte-benodigde activiteiten ondervindt. Maar, naarmate de bevolkingsdichtheid van een gebied toeneemt zijn er veel concurrerende activiteiten die graag ruimte zouden willen gebruiken die op dit moment door de auto wordt ingenomen.

De openbare ruimte in bebouwde gebieden kan ook worden gebruikt voor commercie, klimaatadaptatie, spelende kinderen. Dit betekent dat automobilisten in ieder geval moeten gaan betalen voor de functies waarvoor de ruimte nu niet gebruikt kan worden omdat hun auto er nu staat. Dit is per gemeente, wijk en straat anders maar er zou op lokaal niveau een serieus gesprek moeten worden gevoerd over wat deze prijs zou moeten zijn. €0 is in ieder geval in een bebouwde omgeving een te lage prijs wat ons betreft.

Verder vinden we dat we af moeten van het duale systeem van prijzen dat nu op veel plekken bestaat. Bewoners lijken in de meeste wijken met hun jaarlijkse parkeerbijdrage aanmerkelijk minder parkeerkosten te betalen dan bezoekers. Wel erkennen we dat in de gemeentelijke belastingen op de woning ook een deel gebruikt zal worden voor parkeervoorzieningen. Er moet geen prikkel meer bestaan voor mensen om een auto te hebben omdat de ruimte om hen heen daarop is ingericht. Nu is het zo dat als je geen gebruik maakt van dit systeem je in feite iets waarvoor je betaalt ongebruikt laat (je recht om een auto goedkoop in de buurt te parkeren). Daar moet verandering in komen.

B 2.7 Lease auto's (zakelijk)

Het systeem van leaseauto's in Nederland is een economisch onverklaarbare, bedachte verschijning. Feit is dat auto's die worden geleased via werkgevers niet of nauwelijks voor zakelijk verkeer worden gebruikt, maar vooral voor woon- werkverkeer en privéverkeer. Naar onze mening betekent dit dat er een eind moet komen aan dit systeem. Uit onderzoek (Ommeren, van, Wentink, 2012) is gebleken dat dit betekent dat huishoudens die toegang hebben tot een leaseconstructie meer 'auto' consumeren dan de huishoudens die geen toegang hebben tot dit systeem. Wanneer mensen dus geen vreemd belastingvoordeel krijgen bij de keuze voor een auto wordt er anders geconsumeerd. Dat betekent dat deze regeling de normale economische gang van zaken misvormt en op een manier waar wij in ieder geval geen externe voordelen in kunnen herkennen.

B 2.8 Over de BPM

We gaven al aan dat we weinig zien in een aanschafbelasting. We zouden die dan ook liever vandaag dan morgen willen afschaffen. Maar als we dit doen, en we laten onze aanpak gelden ook voor al aanwezige auto's, is er een grote onrechtvaardigheid. Een korte uitleg daarover via een voorbeeld. Stel je koopt vandaag (2025) een forse nieuwe auto van kale nieuwprijs 50.000 en 10.000 BPM, totale aankoopprijs 60.000. Normaal zou na 1 jaar (in 2026) de restwaarde van die auto nog 50.000 zijn. Maar stel dat in 2026 in één keer de BPM wordt afgeschaft, dan betaalt een koper van precies hetzelfde model dat nog maar 50.000.

Op hetzelfde moment is de restwaarde van de auto die je in 2025 hebt gekocht dan niet meer 50.000, maar nog maar 42.000 (allemaal ruwe getallen), dus instantaan een verlies van 8000 € door een BPM-maatregel die de in 2025 gekochte auto niet direct raakt.

En dat waardeverlies werkt door in de hele vloot. Die 2 jaar oude auto is dan niet meer 45.000 waard, maar nog maar 39.000. Het effect wordt kleiner hoe ouder de auto, want hoe kleiner de rest-BPM is.

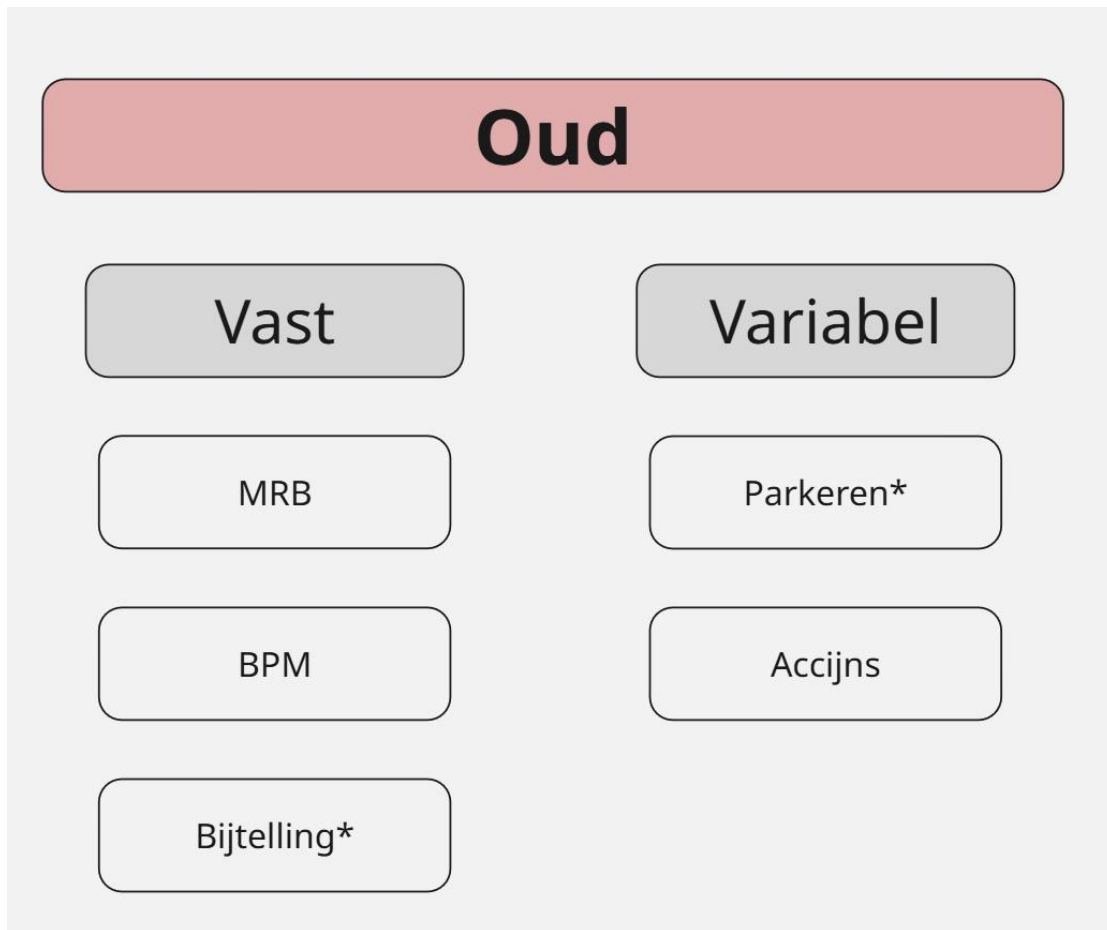
Nu komt de grootste kostenpost bij de leasebedrijven terecht, want die beschikken vaak over jonge en relatief dure auto's, maar ook de particuliere autobezitter wordt in individuele gevallen getroffen, vooral als de auto jonger is. Dat vinden ook wij niet rechtvaardig. Het plaatst ons wel voor een lastige keuze. We zouden het liefst ons systeem willen laten gelden voor alle auto's. Dit is een vervelende situatie van lock-in. We hopen dat hiervoor in de discussie creatieve aanpakken worden gemeld.

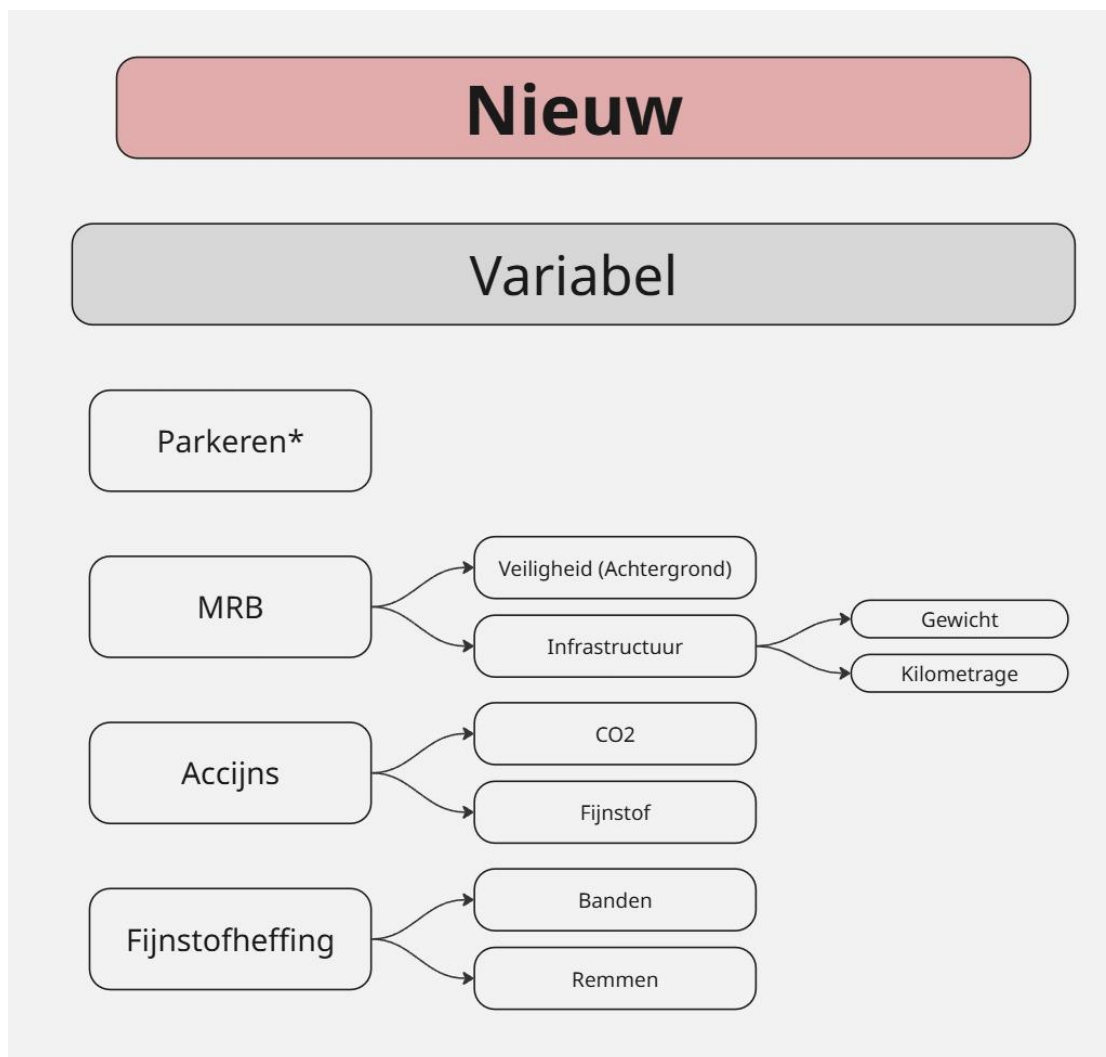
Samengevat

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 incentive om zo schoon mogelijke auto's te kopen komt in het vervolg omdat met ons systeem het verschil in prijs tussen fossiel rijden en elektrisch rijden vanzelf behoorlijk groot zal zijn. 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. In elk geval willen we de bijtelling zo inrichten dat kleinere en lichtere auto's (die ook beter aansluiten op de vraag op de tweedehandsmarkt) een lagere bijtelling krijgen dan grotere en zwaardere auto's. Voor een deel zit dit al in het systeem. Wij willen echter verder gaan en een gedifferentieerde bijtelling invoeren. De huidige bijtelling lijkt ons overigens wat te laag, gelet op het waarschijnlijke privégebruik van leaseauto's en vooral op de populariteit ervan bij werknemers.

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.





B3 Gevolgen van de nieuwe benadering

Voor de schatkist

Het zal inmiddels wel duidelijk zijn dat wij niet zoveel hebben met het idee dat de autobelastingen steeds een bepaald nauw omschreven bedrag voor de schatkist moeten opbrengen. Dat is een nogal vreemde aanpak. In ons systeem fluctueert de opbrengst, omdat wij het realiseren van samenlevingsdoelen als essentie zien. Wil de schatkistbewaarder echter steeds een nagenoeg gelijk bedrag realiseren qua opbrengst, dan lijkt het ons het meest verstandig om te fluctueren met de accijnzen. We vermoeden (helaas zijn de beschikbare data niet zo beschikbaar dat we dit steller kunnen formuleren!) dat de totale omvang van de externe kosten van automobilititeit in Nederland op dit moment in elk geval niet lager zal zijn dan de belastingen die nu worden geheven. Een systeem van heffingen en belastingen dat op deze externe kosten is gericht, zou dus logischerwijs in ieder geval evenveel belastinginkomsten moeten opleveren als het huidige systeem.

We zien ook in dat er een overgangstermijn nodig zal zijn. De invoeringsstrategie is wel een apart punt van aandacht, hoewel de veranderingen meevallen. Een andere grondslag voor de MRB, een nieuwe belasting op remmen en banden, afschaffen van de BPM, en een meer toe te spitsen bijtelling zijn de grotere wijzigingen. Soms zullen we een wijziging pas na een bepaald bouwjaar kunnen invoeren. Een aankondiging van het afschaffen van de BPM zou namelijk op korte termijn gigantische gevolgen hebben voor de auto-verkopen in Nederland. Het is niet ondenkbaar dat er tussen het moment van aankondiging en invoering geen enkele auto in Nederland zou worden verkocht. Dit hebben we immers in omgekeerde richting gezien toen eind 2018 de bijtellingsregels voor elektrische auto's veranderden.

Voor de gemeenten

Er komt een systeem voor het belasten van de autobezetting van de openbare ruimte. Gemeenten mogen hier heffen en beslissen. Maar het is wel verstandig om dit vervolgens op eenzelfde wijze te laten plaatsvinden. De nationale overheid kan betrokken zijn bij het parkeerbeleid als dit gemeentelijk beleid effecten heeft op haar belangen. Mogelijke rollen voor het Rijk kunnen hierbij zijn:

regulator: zorgen voor regelgeving zodat parkeren beter maatschappelijk kostendekkend wordt, het juridisch mogelijk maken dat private parkeercapaciteit publiek wordt ingezet

facilitator; zorgen voor een grotere flexibiliteit bij het hanteren van parkeergetallen, stimuleren dat mobiliteit en ruimtelijke ordening meer worden geïntegreerd, bij het verkrijgen en analyseren van parkeergegevens, bij de ontwikkeling van dynamische reisinformatie inclusief parkeerinformatie, via medefinanciering van P&R-locaties en via het investeren in alternatieven voor de auto;

standaarden- vaststeller; het vaststellen van een uniforme methodiek voor heffing op ruimtegebruik (wat niet hetzelfde is als overal dezelfde kosten) is cruciaal voor het draagvlak.

Voor de lagere inkomensgroepen

Een van de kernpunten van deze notitie is dat de autobelasting in Nederland op dit moment verre van economisch efficiënt is. Een andere grondslag voor deze belastingen, op basis van de veroorzaakte externe effecten, zou het belastingstelsel in Nederland efficiënter moeten maken. Dit heeft op zijn beurt weer als gevolg dat de welvaart in Nederland toeneemt. We moeten alleen niet de verdelingseffecten van deze nieuwe grondslag uit het oog verliezen. Er is een bevolkingsgroep die door deze verandering hard geraakt wordt. Automobilisten met een klein inkomen die grote afstanden afleggen in een auto met een brandstofmotor, voor werk dan wel plezier, zullen onder dit nieuwe systeem meer belasting gaan betalen. Hoe de inkomstenstromen uit dit nieuwe belastingsysteem weer worden herverdeeld is dus een belangrijke overweging.

Het is echter ook belangrijk om te bedenken wat er mogelijk wordt door de meer en beter verantwoorde prijs van de automobilititeit. Er wordt zeker beter aangesloten op belangrijke samenlevingsdoelen. 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

geraakt wordt. Dit moet dan wat ons betreft ook meteen onderdeel zijn van een voorstel om het belastingstelsel te veranderen. Wij zien dit geschetste beleid als een tweetrapsraket: Stap 1 is verbetering van de belasting efficiëntie. Stap 2, vormt herverdeling van de efficiëntiewinst. Wij achten het essentieel deze stappen niet na elkaar, maar gelijktijdig te zetten.

Er zijn twee strategieën denkbaar voor het herverdelen van de effecten die deze nieuwe vorm van auto-beprijzing zal hebben. De eerste is gericht op de groep die het hardst geraakt wordt en beperkt zich tot de mobiliteitssector. Het algemene idee is dat mobiliteit op een andere manier wordt belast en daarom moeten de herverdelende maatregelen zich ook op dit domein richten. Dit kan de vorm krijgen van gerichte subsidie voor gezinnen met een lager inkomen of een persoonsgebonden mobiliteitsbudget: Een soort mobiliteitstoeslag, zoals we dit nu ook voor de huur, energie, of de kinderopvang hebben. Deze aanpak heeft een aantal voordelen. Ten eerste kunnen de mensen die zich nu in een situatie van veel fossiele kilometers bevinden gericht geholpen worden. Zo zorg je ervoor dat op de korte termijn het bereikbaarheidspeil van deze mensen niet drastisch afneemt. Het niet kunnen bereiken van belangrijke voorzieningen en werkgelegenheid heeft namelijk grote gevolgen, zeker voor sociaal-economisch kwetsbare gezinnen. Ten tweede zorg je ervoor dat de compensatiemaatregelen alleen terechtkomen bij groepen die moeite zouden hebben met het dragen van de nieuwe kosten die bij dit systeem komen kijken. Bijvoorbeeld de groep automobilisten die veel kilometers maakt in relatief oude dieselauto's. Wij zien alleen als gevaar dat er dan danwel impliciet of expliciet weinig of geen prikkel bestaat om iets te doen aan de autoafhankelijkheid van deze groep. Dit zien we vaker met arrangementen die in de lucht worden gehouden door subsidie; impliciet danwel expliciet, maar die zichzelf zonder die bijdrage niet zouden kunnen ondersteunen. Als je een nieuw systeem van prijzen inricht dat deze situaties zou moeten saneren is het aannemelijk dat dit proces door gerichte subsidies dan toch in stand worden gehouden. Gerichte ondersteuning heeft dus voor- en nadelen.

Wil je toch iets generieks doen, dan willen we aandringen om via algemene heffingen en belastingen de druk op de lagere inkomens te verminderen. Een BTW verlaging op primaire levensbehoeften is hier een goed voorbeeld van. Omdat een gezin met een laag inkomen een groter deel van haar inkomsten uit moet geven aan primaire levensbehoeften komt het voordeel van een verlaging van deze heffing in verhouding vooral bij deze groep terecht. Het probleem hierbij is dat ook de middenklasse, en tot mindere mate de bovenklasse, mee zal profiteren. De opbrengst van deze maatregel komt niet doelgericht bij de laagste inkomens terecht. Deze algemene vorm van compensatie zorgt er echter wel voor dat er vrijheid van keuze ontstaat in de keuzes die mensen maken omtrent hun mobiliteit. Mensen die in het huidige systeem geen auto hebben lopen eigenlijk subsidie van de samenleving mis en verliezen dus welvaart door hier geen gebruik van te maken. Door deze subsidies weg te nemen en algemene heffingen te verlagen kan een gezin nu kiezen waar ze die herverdeelde welvaart aan uit zouden willen geven. Misschien niet aan hun mobiliteit maar aan een handigere woonplek.

Beter lijkt ons daarom te gaan werken met aanvullende mobiliteitsbudgetten, zoals het idee bij het zgn. Social Climate Fund. Het zorgen voor goede rechtvaardigheid in de verdelingseffecten vergt snel

nadere studie. Duidelijk is dat wij dit thema erg belangrijk vinden. We willen niet voor niets het Laboratorium *Verantwoorde Mobiliteit* zijn!

Aanbevelingen

De externe kosten van het rijden moeten in de prijs van het rijden verwerkt worden. De samenleving draait op dit moment grotendeels op voor de kosten inzake CO2 emissies, van fijnstof, van leefbaarheid, voor verkeersslachtoffers, voor het gratis parkeren in de openbare ruimte.

De verantwoorde prijs van het rijden moet op zijn minst vier samenlevingsdoelen dienen; automobilititeit moet veilig, schoon, klimaatneutraal, brandstof- efficiënt zijn, en zo min mogelijk ruimtebeslag en verstoring van leefbaarheid veroorzaken. 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.

Het huidige systeem van autobelastingen moet snel worden vervangen door een begrijpelijker en meer transparant systeem. We hebben ook weinig met het idee dat dit systeem jaarlijks een nauw omschreven bedrag voor de schatkist moet opbrengen. In ons systeem fluctueert dit bedrag omdat wij het realiseren van de samenlevingsdoelen als essentieel zien.

Hoe het systeem er precies uit zou kunnen zien is omschreven in de samenvatting op bladzijde 23. Er zullen (op termijn) minder zorgkosten worden gemaakt, minder gedeerde 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 geraakt wordt.

Daarover tot slot het volgende. We vinden de verdelingseffecten van ons systeem essentieel. Bij invoering moeten die dan ook integraal aan de orde zijn. Wij zien dit geschetste beleid als een tweetrapsraket: Stap 1 is verbetering van de belasting efficiëntie. Stap 2, vormt herverdeling van de efficiëntiewinst. Wij achten het essentieel deze stappen niet na elkaar, maar gelijktijdig te zetten. Voor de meest getroffen groep zien we voorts het werken met aanvullende mobiliteitsbudgetten, zoals het idee bij het zgn. Social Climate Fund als een waardevolle route.

Toegift; Onze reactie op de voorstellen van de contourennotitie autobelastingen.

Net nadat onze discussienotitie was afgerond kwam het demissionaire kabinet met een contourennota over de autobelastingen (Ministerie van Financien,2025); Bijgaand onze reactie op die nota. In de contourennota staan drie elementen centraal; MRB heffen naar oppervlakte, omvorming van de BPM naar tenaamstelling, en het openen (opnieuw) van de mogelijkheid van betalen per kilometer.

I: Beleidsopgaven en onderlinge afruilen

Duidelijk is dan ten opzichte van onze discussienotitie de nadruk van deze contourennota ligt op het dichten van het financiële gat dat dreigt te ontstaan als de elektrificatie van het Nederlandse wagenpark onder de huidige fiscale omstandigheden wordt voortgezet. Dit probleem van grondslagerosie is een aspect wat wij in onze notitie ook nadrukkelijk onderkennen. Het is interessant om te zien hoe de verschillende aspecten van de gekozen methodiek van de bestaande heffingen veranderen met de toename van het aantal EV's.

Er zitten fundamentele problemen in de huidige grondslag, zowel op het gebied van aanschaf, als bezit en gebruik. Er is alleen weinig of geen oog in de notitie voor de vermindering van maatschappelijke kosten als gevolg van elektrificatie, of de toename van deze kosten door de veranderingen omtrent het gebruik van personenauto's door de veranderende prijsstructuur.

II: Wisselwerking tussen de beleidsopgaven

Het kabinet komt met vier beleidsopgaven. Er is een duidelijke wisselwerking tussen de vier genoemde beleidsopgaven. De wisselwerking tussen de overheidsfinanciën en de klimaatdoelen is buitengewoon pertinent naar onze mening. Hervormingen van het belastingstelsel die als gevolg hebben dat de adoptie van elektrische auto's vertraagd wordt omdat de prijsverhouding met ICEV's verslechterd is naar onze mening zeer onverstandig. Uitvoering wordt als laatste genoemd als een nadrukkelijke opgave die ook moet worden meegenomen, in de notitie hebben we er nadrukkelijk voor gekozen dit vraagstuk buiten beschouwing te laten.

III: Te maken keuzes voor verdere hervorming autobelastingen - Denkrichtingen, ons oordeel

In dit laatste onderdeel gaan we wat dieper in op de drie voorstellen van het demissionaire kabinet.

Denkrichting 1: Van gewicht naar oppervlakte

De benadering van het demissionaire Kabinet is als volgt; EV's hebben een gewichtsprobleem, maar we willen EV's wel blijven stimuleren. Er is de noodzaak voor een nieuwe grondslag, en die wordt gevonden in oppervlakte.

Wij vinden oppervlakte een slecht idee. Qua oppervlakte verschillen SUV's en terreinwagens niet veel van andere auto's. Kleinere auto's met minder overhang worden benadeeld, en er komt met een dergelijke grondslag geen stimulans om de auto klein en licht te houden.

In onze visie met frontaal oppervlak zeker meegewogen worden. Wat wil het demissionaire Kabinet precies bereiken met de invoering van een oppervlaktegrondslag. Waarom is niet aangegeven hoe een dergelijk grondslag scoort op de andere doelen dan een continue stroom richting schatkist krijgen?

Denkrichting 2: Omvorming bpm naar tenaamstelling

Het demissionaire Kabinet denkt hier als volgt. Er is een probleem met import van auto's. We komen met een belasting elke keer als een auto in andere handen overgaat. In onze ogen stagneert daardoor de verjonging van het wagenpark. Wij zien dit als een puur belastingtechnische oplossing die nodig is om het probleem van import aan te pakken.

Denkrichting 3: Toch maar nadenken over belasten van gebruik

Dit is in onze visie een nuttige denkrichting. De meeste deskundigen onderschreven deze denkrichting, maar politiek is het steeds een lastig verhaal gebleken

Conclusie

We zien geen voordelen in de nieuwe aanpak. Sterker; we vinden een oppervlakte- grondslag een achteruitgang en zien de te naam stelling als een puur belastingtechnische maatregel, die zal zorgen voor het vertragen van de vernieuwing van ons wagenpark. We zijn alleen positief dat betalen per kilometer weer in discussie kan komen.

Referenties

Algemene Rekenkamer (2019); Autobelastingen als beleidsinstrument

Autoweek (2021); Variabele bijtelling onderzocht; interessant alternatief
<https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/variabele-bijtelling-onderzocht-interessant-alternatief/>

Autoweek (2024); Studenten; “Electrische SUV met veel vermogen niet de juiste keuze”,
<https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/studenten-elektrische-suv-met-veel-vermogen-niet-de-juiste-keuze/>

Belastingdienst (z.j); Hulpmiddel motorrijtuigenbelasting berekenen

<https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/hulpmiddel-motorrijtuigenbelasting-berekenen>

CBS (2021); Hoe wordt de Nederlandse bodem gebruikt?

CBS (2023); Statline. Heffingen particuliere huishoudens

CE Delft (2019); Handbook on the External Costs of Transport. Edition 20129

CE Delft (2022); De prijs van een reis. Editie 2022

Gossling, Kees, Litman (2022); The lifetime costs of driving a car, Ecological Economics, 194, 107335

KiM/Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018); Sturen in Parkeren

KiM/Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023); Trendbreker Sessies Verkeersveiligheid

KiM/Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024); Mobiliteitsbeeld 2023

LVM Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit (2022); Duurzame mobiliteit bereiken vraagt om sanering van verkeerde praktijken

LVM Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit (2024); Een echt duurzame auto kopen, kan dat wel?

Ministerie Financiën (2011); Autobrief over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen,
https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2011Z11680&did=2011D28978

Ministerie van Financiën (2016); Wet Uitwerking Autobrief II,
<https://wetgevingskalender.overheid.nl/Regeling/WGK006969>

Ministerie van Financien (2025); De auto rijdt door- Contourenbrief Hervorming Autobelastingen, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/07/11/de-auto-rijdt-door-contourenbrief-hervorming-autobelastingen>

Nibud (z.j.) ; Autokosten,

https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/?gad_source=1&gad_campaignid=16782394451&gbraid=0AAAAADRIinR_KdhCpUKIRknbawd3nXHGcR&gclid=Cj0KCQjwmqPDBhCAARIsADorxlbxPC56KUpxBgi1c950QhQcexiNtLh2KUoOkUB8FGoiR-dLJgbn-TkaAhGtEALw_wcB

Ommeren, van, Wentink (2012): The (hidden) costs of employer parking policies, International Economic Review, 53, 965-978

Rijkswaterstaat (2023); Factsheet Parkeren,

<https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzer-hinderaanpak/toolbox-slim-reizen/factsheet-parkeerbeleid>

RIVM (z.j.); Effecten van Luchtkwaliteit op gezondheid,

<https://www.rivm.nl/lucht/effecten-luchtkwaliteit-op-gezondheid>

SWOV (2024); Kosten van verkeersongevallen, <https://swov.nl/nl/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>

Voertuiginfo.nl (z.j.) 5-deurs blauwe Volvo V60 B3 hybride stationwagen