



In de juiste versnelling? Afwegingen in de autobelastingen

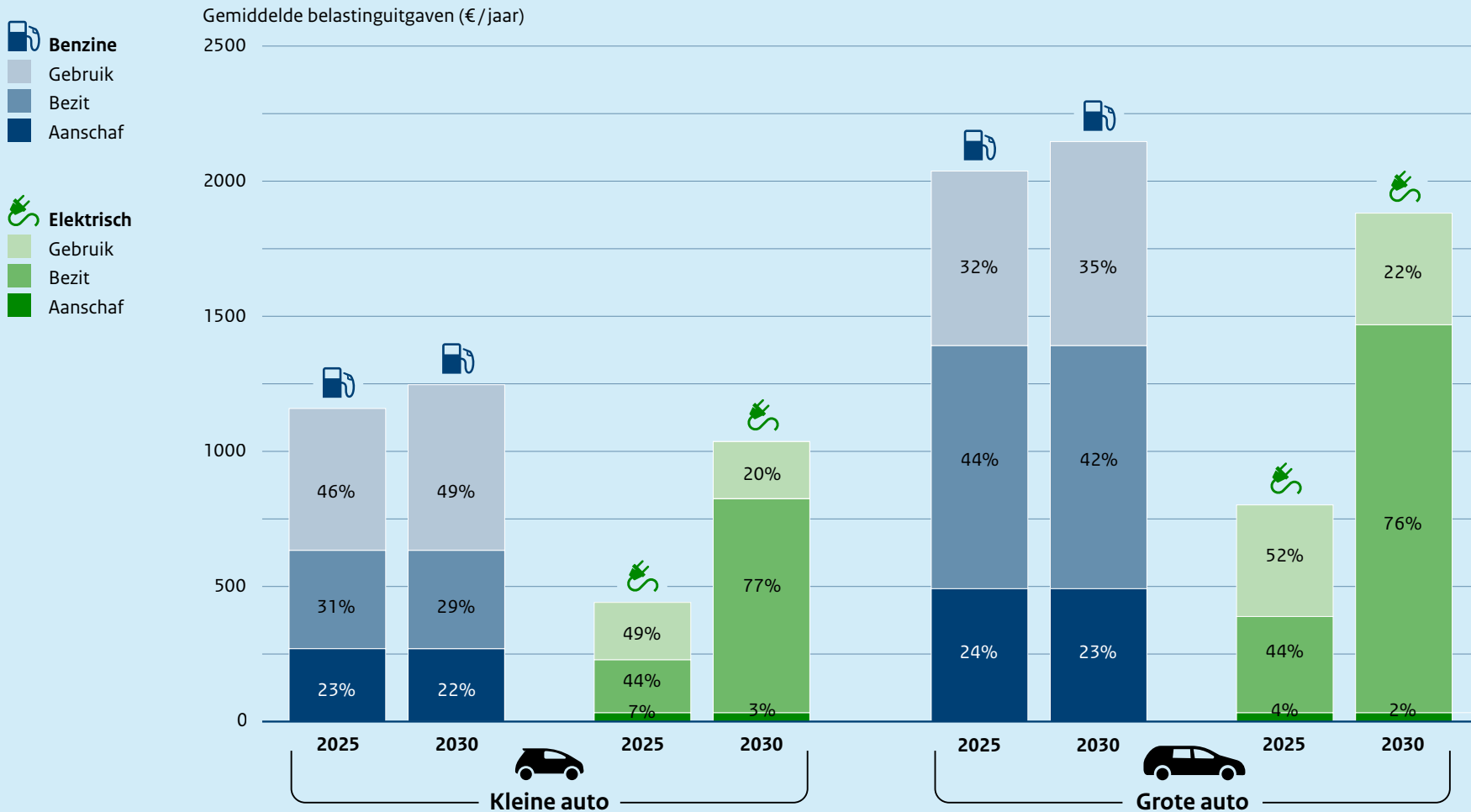
Autobelastingen hebben invloed op de aanschaf van auto's, het autobezit, de samenstelling van het wagenpark en het autogebruik. Vandaar dat autobelastingen, naast een belangrijke inkomstenbron voor de Rijksoverheid, een belangrijk sturingsmechanisme zijn voor mobiliteitsbeleid.

De komende jaren liggen er belangrijke maatschappelijke uitdagingen die raken aan mobiliteit. In deze studie schetsen we verschillende beleidsopties om de autobelastingen te hervormen en kijken we hoe deze bijdragen aan de diverse maatschappelijke opgaven.



Belastingen voor aanschaf, bezit en gebruik

De onderstaande grafiek geeft de gemiddelde jaarlijkse belastinguitgaven weer in euro's voor kleine (segment A) en grote (SUV) benzine- en batterij elektrische auto's (BEV), op basis van gemiddelde sloopleeftijd en kilometrages, voor de jaren 2025 en 2030. Voor de belastingen in 2030 is het prijspeil van 2025 aangehouden.

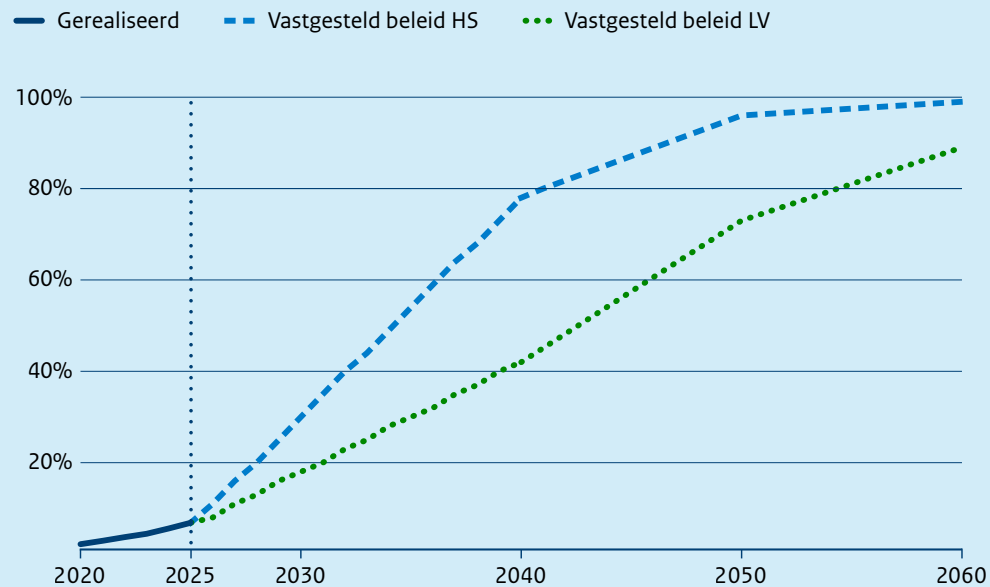


Eigen berekening op basis van [Beleidsinformatiekaart 2025](#) | Publicatie | [Rijksoverheid.nl](#)

Voor een elektrische auto betaal je momenteel minder belasting dan voor een vergelijkbare benzineauto. Dit blijft ook zo in 2030 als we rekening houden met het aangekondigde beleid, zoals de afbouw van de korting op de motorrijtuigenbelasting.

Aandeel elektrische voertuigen in wagenpark stijgt

Momenteel is ongeveer 7% van de personenauto's in Nederland elektrisch. De toekomstige groei van het aandeel elektrische auto's is afhankelijk van de economische groei en de snelheid van de klimaattransitie. Bij een hoge groei (H) en snelle transitie (S) zullen naar verwachting bijna alle auto's elektrisch zijn in 2050. Bij een lage groei (L) en vertraagde transitie (V) is het aandeel geraamd op 73% in 2050.

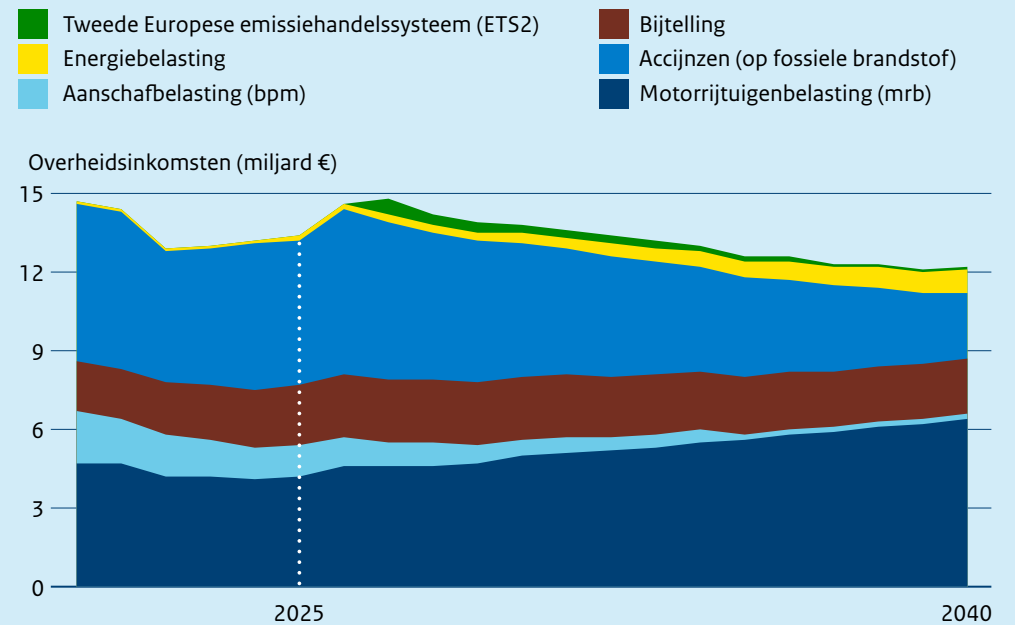


De waarden voor 2040, 2050 en 2060 zijn afkomstig uit modelberekeningen, de waarden daartussen zijn geïnterpoleerd.

Bron: data realisatie (RVO, 2025) en data toekomstraming (PBL, 2025)

Dalende overheidsinkomsten

Ondanks dat de belastinginkomsten uit de mrb toenemen in de komende jaren, door het hogere gemiddelde gewicht van elektrische auto's, nemen de totale overheidsinkomsten uit autobelastingen af. Dat komt voornamelijk door teruglopende inkomsten uit brandstofaccijnzen en bpm.



Bron: RevNext, 2025

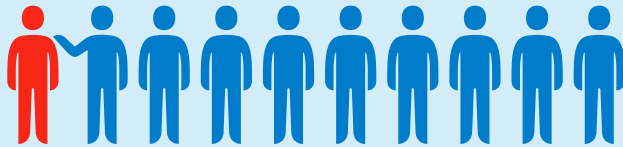
Omdat je voor een elektrische auto in zijn totaliteit minder belasting betaalt dan voor een benzineauto, en hun aandeel in het wagenpark sterk toeneemt, nemen verschillende belastinginkomsten af. Ondanks de stijgende motorrijtuigenbelasting dalen de totale overheidsinkomsten uit de autobelastingen voor personenauto's.

Beleidsthema's mobiliteit

De autobelastingen kunnen ook bijdragen op andere beleidsthema's dan de overheidsinkomsten. Voor mobiliteit liggen er bijvoorbeeld doelen op het gebied van verkeersveiligheid, klimaat en leefbaarheid.

Betaalbaarheid

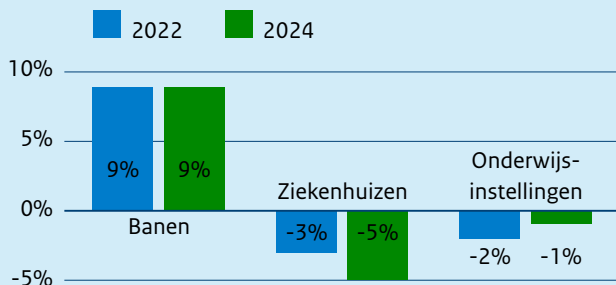
1 op de 10 mensen ervaart betaalbaarheidsproblemen met mobiliteit.



Bron: [Krabbenborg en Durand, 2024](#)

Bereikbaarheid

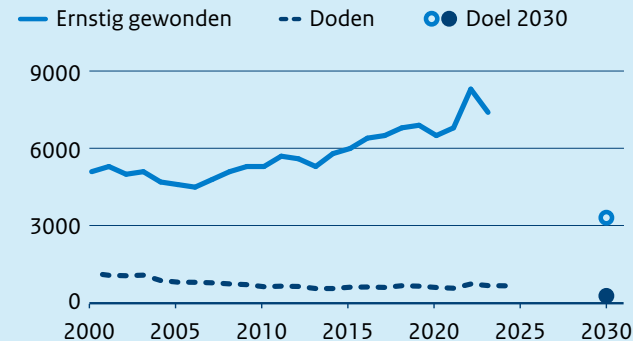
De bereikbaarheid van banen is verbeterd, maar die van ziekenhuizen en onderwijsinstellingen verslechterd tussen 2018-2024.



Bron: [KiM, 2025](#)

Verkeersveiligheid

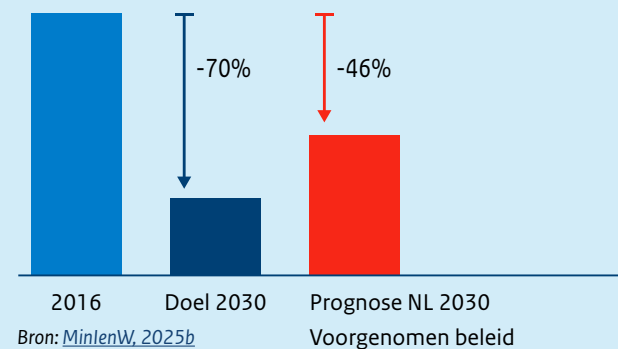
Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden is ten opzichte van 2019 niet gedaald, terwijl halvering in 2030 het doel is.



Bron: [CBS 2025, SWOV 2024](#)

Leefbaarheid - schone lucht

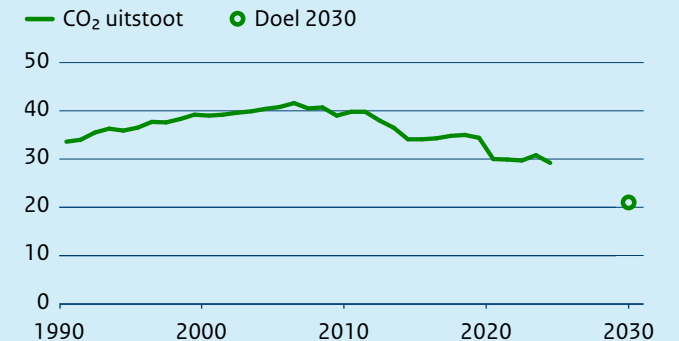
De ambitie is om een gezondheidswinst van 70% te realiseren in 2030 door schonere mobiliteit ten opzichte van 2016.



Bron: [MinlenW, 2025b](#)

Klimaat

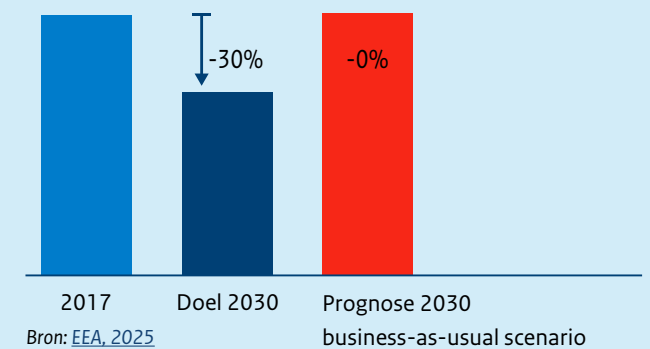
De broeikasgasuitstoot (Mt CO₂-eq per jaar) van mobiliteit daalt, een verdere vermindering is nodig.



Bron: [CBS 2025](#)

Leefbaarheid - geluidshinder

Het doel is 30% reductie van het aantal mensen in de EU dat wordt blootgesteld aan geluidshinder van transport in 2030 ten opzichte van 2017.










Bron: [EEA, 2025](#)

Impact van maatregelen op beleidsthema's

Er zijn verschillende mogelijke maatregelen om de autobelastingen te hervormen. De onderstaande tabel toont de richting van de effecten van maatregelen, gebaseerd op doorrekeningen uit andere studies, op thema's zoals bereikbaarheid, klimaat en betaalbaarheid. De kleuren geven aan of het effect positief, negatief, neutraal of onbekend is; de omvang van het effect hangt af van de verdere uitwerking van de maatregel.

● Positief effect
 ● Neutraal effect
 ● Negatief effect
 ● Onbekend effect

	 Bereikbaarheid (banen) met auto	 Congestie	 Luchtkwaliteit (PM en NOx)	 Klimaat (emissie broeikasgassen)	 Betaalbaarheid	 Verkeers- veiligheid	 Financiën	Opmerkingen
Brandstofaccijns verhogen	●	●	●	●	● <i>fossiele voertuigen</i>	●	●	Effecten op de samenstelling van het wagenpark zijn beperkt. Effecten vooral via minder gebruik van fossiele auto's.
Introductie kilometer- heffing generiek	●	●	●	●	● <i>alle auto's</i>	●	●	Veel varianten zijn mogelijk. Hier wordt een variant weergegeven waarbij de motorrijtuigenbelasting wordt gehalveerd en een vlakke kilometerheffing wordt geheven voor alle auto's.
Introductie kilometer- heffing batterij elek- trische voertuigen	●	●	●	●	●	●	●	Variant waarbij de motorrijtuigenbelasting en bpm voor batterij elektrische voertuigen (BEVs) worden afgeschaft en een relatief lage kilometerheffing wordt ingevoerd voor BEVs. Dit leidt tot financiële voordelen voor BEV.
BEV korting bijtelling niet afbouwen	●	●	●	●	●	●	●	Korting in de bijtelling van BEVs (tot € 30,000) vervalt in 2026. Hier is aangenomen dat die wordt verlengd, wat de aanschaf van kleine BEVs stimuleert in het zakelijke segment.
Pseudo-eindheffing fossiele auto van de zaak	●	●	●	●	●	●	●	Bij deze maatregel moeten werkgevers voor zakelijke fossiele brandstofauto's ook een heffing betalen wat leidt tot meer zakelijke BEVs.
Versoberen onbelaste reiskostenvergoeding	●	●	●	●	● <i>alle auto's</i>	●	●	Versobering leidt tot minder autobezit en autogebruik. Dit leidt tot herverdelingseffecten; vooral werknemers met lage inkomens in landelijke gebieden worden harder getroffen.

Hervorming van de autobelastingen kan op verschillende manieren. In de meeste gevallen geldt dat een maatregel positief bijdraagt aan het ene beleidsthema maar negatief aan het andere. Voor veel maatregelen zijn de effecten onbekend.

Conclusie

Autobelastingen zijn krachtige beleidsmaatregelen waarmee mobiliteitsgedrag, zoals autobezit en autogebruik, beïnvloed worden en impact hebben op belangrijke beleidsthema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaat, leefbaarheid en betaalbaarheid. De verschillende beleidsthema's staan op gespannen voet met elkaar in de zin dat vooruitgang op het ene thema mogelijk ten koste gaat van vooruitgang op het andere thema.

Dit betekent dat er op politiek niveau keuzes moeten worden gemaakt over welke doelen het belangrijkste zijn en op welke termijn. Geen van de doorgerekende beleidsopties hervormt de autobelasting dusdanig dat het op een positieve manier bijdraagt aan alle beleidsthema's. Verder valt op dat van veel beleidsopties nog geen effecten bekend zijn; wat pleit voor de mogelijkheid om binnen een korte doorlooptijd de globale effecten van verschillende opties in te schatten.



Als klimaat en luchtkwaliteit prioriteit krijgen ten opzichte van andere beleidsthema's, dan ligt het voor de hand om elektrische auto's ook de komende jaren te blijven stimuleren. Dit heeft door het nu nog geringe volume van elektrische auto's beperkte effecten op de overheidsfinanciën, bereikbaarheid en congestie. Op de langere termijn worden de effecten op de congestie, bereikbaarheid en overheidsfinanciën groter door het stijgende aandeel elektrische auto's. Er zijn verschillende maatregelen om deze effecten te beperken, zoals een apart tarief voor elektrische auto's in de bpm of een kilometerheffing voor elektrische auto's.

Het is essentieel om bedrijven en burgers duidelijkheid te bieden, ook als het gaat om maatregelen die pas later van kracht worden. Des te meer omdat veel maatregelen een lange invoertermijn kennen. Transparantie over de toekomstige richting van autobelastingen is daarmee net zo belangrijk als de plannen voor de korte termijn.

Voor meer informatie zie de achterliggende notitie op kimnet.nl

