

## Rechtvaardige milieubelastingen

Energiepodium, 02-04-2026

**Milieubelastingen zijn niet leuk, maar wel algemeen aanvaard. Ook als het een eerste levensbehoefte betreft. Ze vormen een soort collectieve boetedoening. Verhoging ervan is politiek goed te verkopen. Voorstanders van daling worden al snel weggezet als milieuhaters. Toch neemt het verzet toe, zie Martien Visser. Milieubelastingen treffen de ene groep veel harder dan de andere. Bovendien is er allerminst sprake van de sterkste schouders. Ook loopt Nederland met haar milieubelastingen flink uit de pas met de burens. De belastingen vormen de hoofdoorzaak voor de energie- en vervoersarmoede in Nederland.**

Den Haag ontvangt jaarlijks ruim €35 miljard aan milieubelastingen. Het verkeer is goed voor bijna de helft daarvan en de energiebelastingen leveren jaarlijks netto €5 miljard op. De rest komt uit zaken als verpakkingen, afval, drinkwater, waterzuivering en riolering. Huishoudens betalen 60% van het totaal. De rest wordt opgebracht door anderen, die dit doorbelasten.

De economische theorie leert dat milieubelasting op goederen en diensten gewenst is wanneer er negatieve externe effecten zijn, die niet voldoende in de marktprijs tot uitdrukking komen. Denk aan luchtverontreiniging, lawaai, CO<sub>2</sub>-emissie en landschapsvervuiling. Daarbij is maatwerk geboden, want de economische theorie leert ook dat afwijkende tarieven ten koste gaan van de welvaart, omdat ze burgers en bedrijven de verkeerde prikkels geven. De politiek trekt zich daar weinig van aan. Zo is de klimaatschade van de Nederlandse elektriciteitsproductie sinds 2019 gehalveerd, terwijl de belasting op elektriciteit ongeveer gelijk is gebleven. Evenzo zijn auto's de laatste 10 jaar veel schoner en stiller geworden, zonder dat de motorrijtuigenbelasting, de BPM en de accijns op benzine en diesel werden aangepast.

Omdat milieubelastingen een belangrijk deel van de overheidsinkomsten vormen, hebben aanpassingen budgettaire consequenties. Dit tast al snel de logica van de milieubelastingen aan. Zo verdedigde KGG het einde van de salderingsregeling destijds met het argument dat teveel belastinginkomsten werden misgelopen. De minister ging er geheel aan voorbij dat het doel van milieubelastingen juist is dat we minder gaan gebruiken, dus dat de belastinginkomsten dalen. De overheid geeft zelfs subsidies met dat doel. In het eindplaatje is het milieu schoon en is de opbrengst van milieubelastingen nihil.

***“Hoewel het principe van milieubelastingen onomstreden is, ontbreekt een heldere logica, waardoor willekeur en onbegrip haar intrede doen”***

In discussies over een verlaging van de milieubelastingen wordt al snel de vraag gesteld of het geld dat gepaard gaat met die verlaging terecht komt bij de juiste mensen. Bij voorstellen voor hogere milieubelastingen gebeurt dat niet. Toch drukt de accijnsverhoging op benzine met name op de onderkant van de samenleving, want de gegoede burgerij beschikt veelal over een (elektrische) leasewagen en kan gratis tanken. Evenzo drukt de belasting op gas vooral op huishoudens in een slecht geïsoleerd huurhuis.

Discussies over milieubelastingen worden vertroebeld doordat de belastingen veelal worden opgebracht door een specifiek deel van de bevolking. De anderen vinden dat natuurlijk prima. De accijns op benzine is prima voor de Tesla-bezitters, terwijl de verhoging van de bijtelling voor elektrische auto's juist die eigenaren treft. Sommigen zijn zelfs direct gebaat bij verhoging. Het verdienmodel van warmtenetten is gebaseerd op het principe dat de gasbelasting dankzij het niet-meer-dan-anders principe wel bij afnemers in rekening mag worden gebracht, maar niet hoeft te worden afgedragen. Evenzo hebben installateurs van zonnepanelen en thuisbatterijen baat bij een hoge belasting op elektriciteit, terwijl producenten van windenergie die met lede ogen aanzien, aangezien het de groei van het elektriciteitsverbruik tegenwerkt. Zelf zie ik milieubelasting op skivakanties wel zitten. U begrijpt: ik ski niet.

Hoewel het principe van milieubelastingen onomstreden is, ontbreekt een heldere logica, waardoor willekeur en onbegrip haar intrede doen. De stelselmatige verhoging eist haar tol. In de EU kennen we de ETS-heffing van €70 per ton CO<sub>2</sub> en de planning is in 2028 het ETS2 in te voeren waardoor ook kleingebruikers een vergelijkbare tarief gaan betalen. Op termijn verwacht de EU dat de CO<sub>2</sub>-heffing richting de €150/ton gaat. In Nederland is de milieubelasting op diesel omgerekend al €300/ton CO<sub>2</sub>, voor aardgas €400/ton CO<sub>2</sub> en voor elektriciteit en benzine zelfs €500/ton CO<sub>2</sub>. Voor benzine en diesel komen daar de motorrijtuigen belasting (met dieseltoeslag) en de CO<sub>2</sub>-afhankelijke BPM nog bovenop.

### ***“Vermijding van milieubelasting is voor Nederlanders uiteraard een populaire sport”***

Vanaf 2027 komt er een jaarlijks toenemende bijmengverplichting voor groen gas. De belasting op gas gaat echter niet omlaag, waardoor die per ton CO<sub>2</sub> stijgt. Tegelijk wordt het geleverde gas duurder want groen gas kost per m<sup>3</sup> meer dan aardgas. Evenzo wordt het percentage biobrandstof voor benzine en diesel hoger zonder bijbehorende daling van de accijnzen. En vanaf 2028 wordt het ETS2 ingevoerd voor aardgas, benzine en diesel. Opnieuw zonder compensatie van de bestaande milieubelastingen. Terwijl de inkomsten van ETS2 voor het merendeel gewoon naar de staatskas vloeien. Voor elektriciteit is de belasting nu al dubbelop, omdat gas- en kolencentrales via het ETS al voor hun uitstoot betalen. Ook zal de CO<sub>2</sub>-emissie per kWh elektriciteit verder dalen. Al met al zullen bij ongewijzigd beleid de Nederlandse milieubelastingen voor elektriciteit, aardgas, benzine en diesel stijgen tot ruim boven de €500/ton CO<sub>2</sub> en komt zelfs de €1000/ton CO<sub>2</sub> binnen bereik.

Vermijding van milieubelasting is voor Nederlanders uiteraard een populaire sport. Ze gebruiken vaker de fiets en zetten de thermostaat wat lager. Geheel volgens de bedoeling. Iets minder bedoeld is dat Nederlanders vaker hun open haard benutten en gaan tanken in België. Nog een stap verder is dat bezoeken aan eenzame tantes worden verminderd en de thermostaat zo laag staat dat er vocht- en daardoor gezondheidsproblemen ontstaan. De Nederlander is vindingrijk. Talloze landgenoten schaften een straalkachelkje of een airco aan om de overtollige stroom van hun zonnepanelen in december op te maken. Door het einde aan salderen werkt de truc met straalkacheljjes niet meer. Maar de airco's blijven, tot afgrijzen van de netbeheerders die daardoor nog meer miljarden moeten investeren. Ook

het verdienmodel van thuisbatterijen is voor een belangrijk deel gebaseerd op het vermijden van energiebelasting.

De hoge milieubelastingen vormen een steen des aanstoets. In de eerste plaats omdat ze als niet eerlijk worden ervaren. Niet iedereen heeft het geluk in een energiezuinig huis te wonen met panelen op het dak en een Tesla op de oprit. In de tweede plaats omdat ze niet worden begrepen. Welke milieueffecten worden nu precies geprijsd en tegen welke kosten? Waarom moet bijvoorbeeld voor groene elektriciteit evenveel milieubelasting worden betaald als voor grijze? Ten derde omdat de Nederlandse milieubelastingen sterk afwijken van de burens, die immers met dezelfde EU-wetgeving en transitie-ambities te maken hebben. Tel daarbij op dat energie en de auto voor velen eerste levensbehoeften vormen en de frustratie is niet meer dan logisch.

Bij deze een oproep aan het kabinet een rechtvaardige, uitlegbare logica aan te brengen in de hoogte van de milieubelastingen: welke milieueffecten worden tegen welke maatschappelijke kosten meegenomen. Pas de hoogte van de milieubelastingen aan naarmate de milieueffecten verminderen. Zodat een schoner milieu en de voortgang van de transitie niet alleen leidt tot abstracte getallen, maar iets is dat alle Nederlanders samen kunnen vieren. Zodat de collectieve straf verandert in een collectieve beloning.

**Martien Visser**