



## Factsheet BETALEN NAAR GEBRUIK

Deze factsheet is tot stand gekomen in het kader van de samenwerking van de Tweede Kamer met De Jonge Akademie, de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW), de Nederlandse Federatie van Universitair Medische Centra (NFU), de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO), TNO en de Vereniging Universiteiten van Nederland (UNL).

7 juli 2023

Auteurs: prof. dr. Bert van Wee (Technische Universiteit Delft), dr. Ellen van der Werff (Rijksuniversiteit Groningen)

### Inleiding

De Vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat besloot vorig jaar om in het kader van haar kennisagenda een parlementaire verkenning uit te voeren naar het thema Betalen naar Gebruik (hierna ook: BnG). Met deze verkenning wil de commissie zich optimaal voorbereiden op voorstellen van het kabinet ter zake. Deze factsheet geeft antwoorden op een aantal vragen over het dossier Betalen naar Gebruik.

### Vraagstelling

De te beantwoorden vragen:

1. Wat zijn de te verwachte effecten van Betalen naar Gebruik aan de grenzen van Nederland, aangezien ook voor kilometers in het buitenland betaald moet worden? Gaan mensen bijvoorbeeld overstappen op huurauto's aan de grens en/of wordt het vliegtuig meer gebruikt?
2. Hoe zou de kilometerprijs zich kunnen ontwikkelen in de loop van de jaren, wanneer gelijkblijvende inkomsten het doel zijn (voorkomen grondslagerosie), bij verschillende scenario's, zoals:
  - Afnemende (auto)mobiliteit (opbrengsten moeten door minder automobilisten worden opgebracht)
  - Toenemend aandeel van hybride auto's en elektrische voertuigen (waardoor lagere accijnsopbrengst)
3. Wat zijn, voortbouwend op eerdere studies, de te verwachte tijd- en plaatsgebonden effecten van Betalen naar Gebruik op mobiliteit in verschillende regio's, voor verschillende groepen en motieven (inclusief andere modaliteiten dan de auto en de bereikbaarheid van voorzieningen)? Met onder meer als input: wat is het huidige autobezit en -gebruik (omvang en doel) per regio en groepen daarbinnen?

Hieronder gaan we op deze vragen in, evenals op enkele andere daaraan gerelateerde onderwerpen.

## Vraag 1

*Wat zijn de te verwachte effecten van Betalen naar Gebruik aan de grenzen van Nederland, aangezien ook voor kilometers in het buitenland betaald moet worden? Gaan mensen bijvoorbeeld overstappen op huurauto's aan de grens en/of wordt het vliegtuig meer gebruikt?*

Ongeveer 15% van alle kilometers, gereden door Nederlandse personenauto's, worden afgelegd in het buitenland (Muconsult et al., 2023). We verwachten weinig grenseffecten. Het gebruik van huurauto's is duurder dan het gebruik van de eigen auto (inclusief kilometerprijs, uitgaande van de varianten die nu bediscussieerd worden). Dat geldt ook voor huurauto's uit België of Duitsland. Belangrijke reden is dat de kosten van huurauto's ook de vaste kosten van afschrijving en belastingen moeten dekken.

Andere modaliteiten dan de auto, met name het vliegtuig, de trein en de bus, zouden wat concurrerender kunnen worden voor langere afstanden, omdat autogebruik per kilometer duurder wordt, uitgaande van het huidige voornemen om ook kilometers in het buitenland te belasten. Als mensen overstappen van de auto naar de trein of de bus leidt dat gemiddeld genomen tot lagere CO<sub>2</sub>-emissie; wanneer ze overstappen naar het vliegtuig tot hogere. Niet alleen scoort het vliegtuig per reizigerskilometer slechter dan de auto, ook is het aannemelijk dat mensen, als ze met het vliegtuig reizen, een andere, verder weg gelegen bestemming kiezen. Per saldo schat het KiM<sup>1</sup> in dat de CO<sub>2</sub>-emissie circa drie keer hoger is als mensen met het vliegtuig reizen (Knoope, 2023). Het saldo van de positieve en negatieve effecten van substitutie naar andere modaliteiten geeft het KiM niet, in verband met de grote onzekerheden.

Niettemin verwachten we geen grote substitutie van de auto naar het vliegtuig. Voor zakelijke trips is het vliegtuig toch al erg in het voordeel vanwege de tijdsvoordelen – voor veel zakelijke trips wegen de kosten van reistijd veel zwaarder dan die van de reis, en daarmee is het reistijdvoordeel van het vliegtuig op langere afstanden voor bedrijven/werkgevers belangrijker dan het prijsverschil tussen het vliegtuig en de auto. Dat betekent dat voor zakelijke reizen nu al vaak het vliegtuig wordt gekozen.

Voor privétrips geldt ook dat mensen reistijd belangrijk vinden, al zijn ze minder bereid te betalen voor een kortere reistijd dan zakelijke reizigers. Ter illustratie: het Steunpunt Economische Expertise verwacht voor 2030 voor het wegverkeer dat mensen voor een reistijd die één uur korter is 30,67 euro overhebben in geval van zakelijke reizen, 9,96 euro in geval van woon-werkverkeer, en 8,08 euro voor overige motieven<sup>2</sup>. Het punt blijft dat, als het vliegtuig al duurder is dan de auto, de kortere reistijd ook van belang is voor de keuze. Soms is het vliegtuig niet veel duurder dan de auto, of zelfs goedkoper.

Met name als voor mensen de optie vliegen toch al bijna net zo aantrekkelijk is als de auto, zullen er mensen zijn die omdat de auto door BnG duurder wordt net over de drempel worden getrokken en met het vliegtuig gaan. Voor een trip van 1000 km heen en 1000 km terug, uitgaande van 7 cent per kilometer<sup>3</sup>, gaat het om 140 euro extra. Aan de andere kant geldt dat door BnG autobezit goedkoper wordt, waardoor we een toename

---

<sup>1</sup> [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

<sup>2</sup> <https://www.rwseconomie.nl/kengetallen/kengetallen-bereikbaarheid-map>

<sup>3</sup> De heffingshoogte staat nog niet vast; de varianten die zijn doorgerekend door Muconsult et al. (2023) kennen, na gedragsreacties, tarieven van 6,68 tot 8,16 cent per kilometer.

van het autobezit verwachten (Knoope et al., 2022). Voor huishoudens die na invoering van BnG wel een (extra) auto hebben, zou de auto een aantrekkelijker optie kunnen worden voor internationale reizen, deels ten koste van het vliegtuig. Overigens is het goed mogelijk dat ook het vliegtuig duurder wordt als gevolg van klimaatbeleid, maar besluitvorming hierover staat los van de discussie rond BnG. Het is van belang dat men zich realiseert dat naast kosten nog vele andere factoren een rol spelen, zoals de hoeveelheid bagage die je kunt meenemen, en het al dan niet beschikbaar hebben van een auto op de bestemming.

Bij deze beschouwing hebben we wijzigingen in het prijsbeleid in andere landen buiten beschouwing gelaten. Wel is het goed denkbaar dat op termijn ook andere landen een vorm van BnG gaan invoeren, al is het maar om te voorkomen dat de belastinginkomsten dalen bij een toenemend aandeel van elektrische auto's in het autopark. Er is al EU-beleid ontwikkeld voor de uitgangspunten van verschillende vormen van BnG, met name ten aanzien van (harmonisatie van de) technologie. Naarmate meer andere landen in (Noordwest-)Europa BnG gaan invoeren, nemen eventuele grenseffecten af.

## Vraag 2

Hoe zou de kilometerprijs zich kunnen ontwikkelen in de loop van de jaren, wanneer gelijkblijvende inkomsten het doel zijn (voorkomen grondslagerosie), bij verschillende scenario's, zoals:

- Afnemende (auto)mobiliteit (opbrengsten moeten door minder automobilisten worden opgebracht)
- Toenemend aandeel van hybride auto's en elektrische voertuigen (waardoor lagere accijnsopbrengst)

Door afnemende automobilititeit moet de prijs per kilometer wat hoger zijn dan zonder afnemende automobilititeit. MuConsult et al. (2022) schat op basis van modeloefeningen in dat, afhankelijk van de gekozen variant, het autogebruik door invoering van BnG met 7 tot 16 procent afneemt. De meeste varianten laten een afname van 7-10 procent zien. Een variant met een vlakke heffing, die in plaats komt van de motorrijtuigenbelasting (MRB), laat een afname van 8,4 procent zien. Om dit effect te compenseren zou de kilometerprijs ongeveer 9 procent hoger moeten zijn dan zonder dat effect<sup>4</sup>.

Na 2030 neemt het autobezit (en -gebruik) zonder BnG naar verwachting verder toe (Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 2015). Als het uitgangspunt wordt dat de inkomsten op het niveau van 2025 moeten blijven<sup>5</sup> zou dat leiden tot een lagere heffing per kilometer. Als het referentiejaar wordt aangepast aan de ontwikkelingen in autobezit – lees: de inkomsten per kilometer blijven constant, maar de totale opbrengsten nemen toe door toename van het autogebruik – zou hiervan geen sprake hoeven te zijn.

Door een toenemend aandeel van elektrische auto's zouden zonder BnG de inkomsten uit auto's (BPM, MRB, accijns) afnemen, uitgaande van blijvend lagere tarieven voor elektrische voertuigen. Door de invoering van BnG wordt hiervoor gecorrigeerd; dit is zelfs een hoofdreden voor het kabinet om voor BnG te kiezen. Er is voor gekozen om 2025 het basisjaar te laten zijn, om vast te stellen welke tarieven leiden tot stabilisering

---

<sup>4</sup> Berekening:  $8,4\% \text{ minder dan } 1,00 = 0,916$ . De prijsverhoging is dan  $(1/0,916 - 1) * 100\% = 9,17\%$ .

<sup>5</sup> Dit jaar wordt als referentie genoemd in de hoofdlijnenbrief uit 2022.

van de belastinginkomsten. Een toenemend aandeel van elektrische auto's tot 2025 leidt daarmee tot lagere tarieven voor BnG dan het geval zou zijn zonder die toename. Immers: de fiscale lasten op elektrische (en hybride) auto's zijn lager dan voor auto's met een verbrandingsmotor. Het marktaandeel van elektrische (en hybride) auto's na 2025 is niet relevant voor de hoogte van de tarieven, omdat 2025 het basisjaar is.

Lastig punt voor de tarieven is nog wel wat precies wordt bedoeld met het basisjaar 2025. De eerste hoofdlijnenbrief van 1 juli 2022<sup>6</sup> geeft aan: *'Het belastingniveau dat wordt aangehouden als referentie voor het opvangen van de grondslagerosie is het voor EV-stimulering gecorrigeerde belastingniveau in 2025, het jaar waarin de EV-stimulering van het Klimaatakkoord grotendeels afloopt'* (pagina 3-4). Het is ons niet duidelijk wat wordt bedoeld met 'het voor EV-stimulering gecorrigeerde belastingniveau'. Het kan daarmee van belang zijn wat er in het jaar 2025 gaat gebeuren ten aanzien van de fiscale lasten per autotype (elektrisch, hybride, verbrandingsmotor). Als elektrische auto's in 2025 een deel van het jaar of het gehele jaar geen MRB zouden hoeven te betalen, leidt een toename van het aandeel elektrische auto's in 2025 mogelijk tot lagere tarieven voor BnG.

Door de daling van het aantal autokilometers na invoering van BnG zal het tarief hoger moeten worden om de inkomsten voor de overheid op peil te houden. Hierdoor ontstaat, anders dan soms wordt verwacht, geen 'spiraal omhoog': door die hogere tarieven neemt het autogebruik verder af, wat weer leidt tot hogere tarieven etc. In plaats daarvan vlakkt het tarief af, omdat de tariefsverhoging telkens veel lager is dan het initiële tarief. Stel dat het gedragseffect een afname van het autogebruik met 9% zou zijn, dan zou de tariefsverhoging door die afname ongeveer 10% hoger moeten zijn. Daardoor daalt het autogebruik met 0,9%, met een 1% hoger tarief tot gevolg. Oftewel: het effect van een tariefsverhoging is dan telkens een tiende van het effect van de 'vorige' verhoging. De stabilisatie is dan 11,111111% hogere tarieven. In wiskundige termen spreken we dan van limieten: de uiteindelijke verhoging vlakkt af tot – in dit geval – 11 procent met een oneindig aantal keer een 1 achter de komma.

### Vraag 3

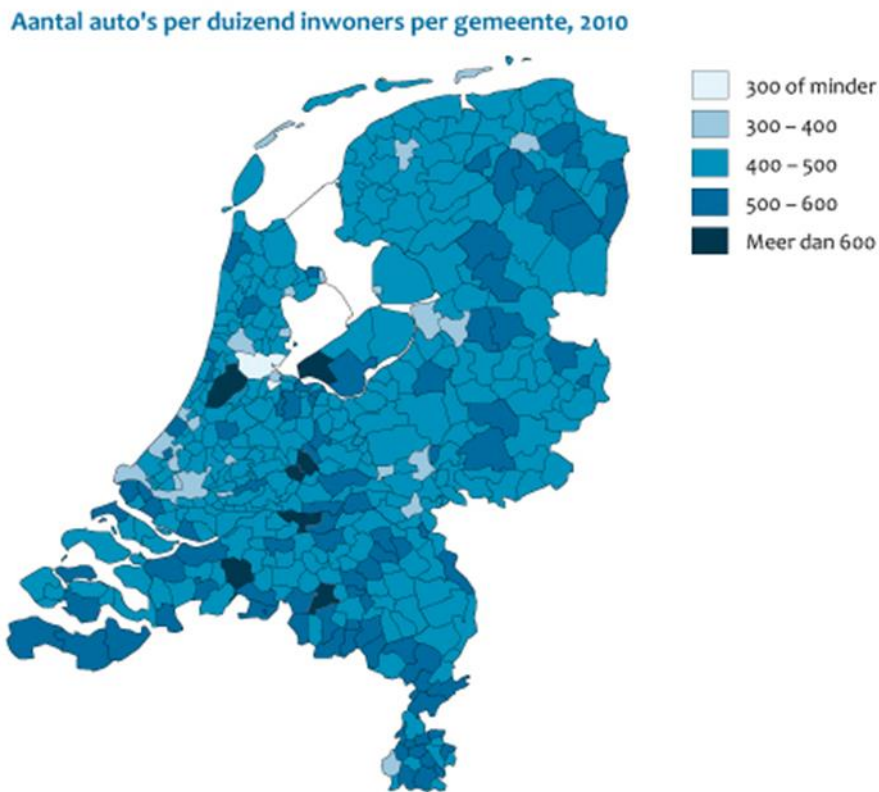
*Wat zijn, voortbouwend op eerdere studies, de te verwachte tijd- en plaatsgebonden effecten van Betalen naar Gebruik op mobiliteit in verschillende regio's, voor verschillende groepen en motieven (inclusief andere modaliteiten dan de auto en de bereikbaarheid van voorzieningen)? Met onder meer als input: wat is het huidige autobezit en -gebruik (omvang en doel) per regio en groepen daarbinnen?*

---

<sup>6</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-9dd3e422527fe9acae0639582c9b11a792813853/pdf>

Figuur 1 geeft het autobezit per gemeente voor 2010

(<https://www.clo.nl/indicatoren/nl208601>, download 6-6-2023)



Bron: CBS.

PBL/apr11/2086  
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

We zien duidelijk dat in een aantal (middel)grote steden het autobezit per duizend inwoners lager ligt dan gemiddeld (o.a. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Groningen, Nijmegen). Verder is er geen eenduidig patroon te vinden, al liggen gemeenten met meer dan vijfhonderd auto's per duizend inwoners wat vaker dan gemiddeld in de niet-Randstedelijke provincies. Wel blijkt uit onderzoek van het KiM dat autobezit in Nederland steeds vaker wordt bepaald door de plek waar iemand woont. Het autobezit in de stad daalde het afgelopen decennium, terwijl het in landelijke gebieden is gestegen (Zijlstra et al., 2022).

Het autobezit ligt in (grote) steden dus lager dan in de rest van Nederland. Inkomenseffecten van BnG op geaggregeerd niveau (alle huishoudens, ook zonder auto) zijn dus lager in die steden dan elders. Als we ons beperken tot autobezitters dan geldt, heel algemeen gesteld: bezitters van auto's die relatief weinig rijden, gaan er financieel op vooruit; bezitters van auto's die veel rijden, gaan erop achteruit. Verder speelt nog mee wat voor autotype mensen hebben; iemand die weinig rijdt met een auto met een relatief hoog MRB-tarief, gaat er meer op vooruit dan iemand met een laag MRB-tarief. Iemand met een auto met een laag MRB-tarief die minder dan gemiddeld rijdt, kan er toch op achteruit gaan.

Muconsult et al. (2023) hebben voor enkele mogelijke tariefvarianten de invloed van BnG op de afgelegde autokilometrage ingeschat. In de drie onderzochte varianten is de afname van de autokilometrage respectievelijk 11,2, 11,9 en 11,9 procent. De range

varieert van 9,9 tot 13,0%; 10,2 tot 14,2 en 10,7 – 13,9%. Het beeld is dat de afname groter is in de noordelijke en oostelijke provincies (Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland), dan in de overige provincies. Een verklaring voor de verschillen geeft het rapport niet. Ook is er dus geen duidelijk patroon dat in de randstedelijke provincies juist een grotere of minder grote afname is dan in de overige provincies.

Verder hebben Muconsult et al. berekend wat varianten voor BnG betekenen voor de kilometergerelateerde kosten per provincie. De kostenstijging is het grootst in Flevoland, waar mensen gemiddeld genomen de meeste autokilometers per jaar rijden. Ook is de kostenstijging groter dan gemiddeld in Overijssel, Zeeland en Limburg. Het rapport maakt vervolgens per provincie onderscheid naar (zeer) stedelijke, matig stedelijke en weinig tot niet stedelijke gebieden. Mensen in stedelijke gebieden worden geconfronteerd met hogere kostenstijgingen in geval van BnG dan mensen in niet-stedelijke gebieden.

De afname van de autokilometrage is groter bij eenpersoonshuishouden, huishoudens zonder werkenden, 65plussers, en mensen met een lager inkomen (< 25.600 euro per jaar), maar bij sommige varianten ook bij mensen in de hoogste inkomensklasse (>76.800 euro per jaar). De totale fiscale kosten (MRB, BPM, accijns, energiebelasting, kilometertarief) nemen het meest toe bij huishoudens met meer dan twee personen, meer dan één werkende, tachtigplussers, en mensen in de hoogste inkomensklasse. Het inkomenseffect (invloed autokostenveranderingen op inkomen), ervan uitgaande dat mensen hun gedrag niet aanpassen, is in vrijwel alle varianten en voor alle bevolkingsgroepen gemiddeld minder dan 1%. Alleen 80-plussers gaan er in sommige varianten 1 tot 2% op achteruit. Na gedragsreacties is het inkomenseffect in alle varianten lager omdat mensen minder kilometers gaan afleggen. Een meerderheid van de bevolkingsgroepen, gemeten over alle varianten, gaat erop vooruit. Voor zover ze erop achteruitgaan, is die achteruitgang onder de 1%.

Verder is het de verwachting dat het autogebruik voor zakelijke doeleinden relatief het minst beïnvloed wordt door BnG, gevolgd door reizen voor woon-werkverkeer en, ten slotte, reizen voor overige motieven. Dit mede omdat de factor 'tijd' en waardering voor kortere reistijden het hoogst is voor zakelijke autoverplaatsingen, gevolgd door verplaatsingen voor woon-werkverkeer en overige verplaatsingen (zie hierboven).

Daarnaast speelt mee dat de kosten van zakelijke autokilometers vaak door de werkgever worden vergoed. Dat geldt tot op zekere hoogte ook voor de kosten van autokilometers afgelegd voor woon-werkverkeer. Mensen zullen vooral de autoritten verminderen voor het doen van boodschappen, winkelen en het bezoeken van vrienden en familie (Schuitema, Steg & Vlek, 2007). Bovendien is de verwachting dat mensen vooral korte ritten zullen verminderen. Uit dit onderzoek bleek namelijk eveneens dat ritten vooral vervangen worden door te fietsen of te wandelen en in mindere mate door niet te reizen. We verwachten dat mensen met lagere inkomens hun gedrag meer aanpassen dan mensen met hogere inkomens; mensen met lagere inkomens zijn gevoeliger voor prijsveranderingen (Geilenkirchen et al., 2010). Dit betreft zowel een afname van het autogebruik doordat rijden per kilometer duurder wordt, als de toename van autobezit omdat autobezit goedkoper wordt.

## Overige opmerkingen

### *Vergoeding woon-werkverkeer?*

Recent heeft het CNV (CNV, 2023) gepleit voor hogere vergoedingen voor woon-werkverkeer van werknemers na invoering van BnG. Als dat daadwerkelijk zou gebeuren zou het effect van BnG op het aantal woon-werkkilometers minder worden, afhankelijk van welk aandeel van de werkenden gecompenseerd wordt en in welke mate. Als de vergoeding 30 cent/kilometer zou worden, zoals voorgesteld door het CNV, verwachten we een *toename* van het autogebruik, omdat het overgrote deel van de auto's variabele kilometerkosten heeft die daar ruim onder vallen, ook na invoering van BnG. Dat zou een stimulans betekenen voor de overstap van andere modaliteiten (zoals de trein) naar de auto, en ook voor het accepteren van een grotere woon-werkafstand.

### *Registratiesysteem*

Het is nog onduidelijk welk systeem voor registratie gaat worden gebruikt. Het aflezen van de kilometerstand is relatief simpel en goedkoop, maar impliceert dat ook moet worden betaald voor kilometers gereden in het buitenland. Sommige mensen vinden dat wellicht oneerlijk. Daar staat tegenover dat de huidige MRB ook niet afhangt van de vraag of en, zo ja, hoeveel men in het buitenland rijdt. Bovendien zou de kilometerprijs hoger moeten uitvallen als buitenlandse kilometers niet zouden worden belast. Immers, dezelfde beoogde opbrengsten moeten worden opgebracht door alleen de binnenlandse autokilometers. Voordeel van aflezen van de kilometerstand is dat er geen problemen zijn ten aanzien van privacy, terwijl sommige mensen zich daar wel zorgen over maken als de overheid zou weten waar en wanneer mensen rijden.

### *Draagvlak*

Hoe eerlijk of rechtvaardig mensen BnG vinden is een zeer belangrijke voorspeller van draagvlak. Er zijn verschillende rechtvaardigheidsbeginselen die gevolgd kunnen worden, zoals de mate waarin BnG bijdraagt aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (zie bijvoorbeeld het recente rapport van de WRR; WRR 2023). Mensen verschillen in de mate waarin ze de verschillende rechtvaardigheidsbeginselen belangrijk en acceptabel vinden. Over het algemeen vinden mensen het eerlijk dat iemand die meer rijdt, meer betaalt, terwijl iemand die minder rijdt, minder betaalt. Zie bijvoorbeeld de Volkskrant (2019). In welke mate mensen BnG eerlijk of rechtvaardig vinden, hangt dus af van de redenen die worden gegeven voor bepaalde keuzes (zoals differentiatie naar tijd en plaats of CO<sub>2</sub>-uitstoot) en hoe belangrijk mensen deze principes vinden.

### *Draagvlak versus efficiency*

Het CPB en PBL hebben in 2015 een rapport gepubliceerd waarin is ingegaan op allerlei maatschappelijk relevante effecten van de invoering van BnG (CPB en PBL, 2015). Daaruit blijkt dat een differentiatie naar plaats en tijd, mits goed uitgevoerd, meer baten heeft dan kosten. Voor een vlakke heffing geldt het omgekeerde. Belangrijke voordelen van een vlakke heffing zijn een afname van congestie, emissies en ongevallen. Ander voordeel, maar dat is in het rapport van CPB en PBL niet in geld uitgedrukt, is wellicht dat mensen BnG eerlijker vinden dan het betalen van MRB ongeacht hoeveel kilometers een auto rijdt. Nadelen zijn vooral de kosten van het systeem en het feit dat het rijden van kilometers in economisch opzicht 'te duur' wordt<sup>7</sup>. Daardoor verdampen 'rendabele'

---

<sup>7</sup> De welvaartstheorie leert dat prijzen 'optimaal' zijn, als de extra *baten* van extra kilometers voor de gebruiker even groot zijn als de extra *kosten* daarvan voor de gebruiker en de samenleving (inclusief bijvoorbeeld milieu, veiligheid, filetoename). Bij te lage prijzen maken mensen kilometers die voor hen minder waard zijn dan de

kilometers (kilometers die de maatschappij meer opbrengen dan ze kosten, uitgaande van zowel de kosten voor de gebruiker als voor de maatschappij, zoals kosten van CO<sub>2</sub>-emissie, veiligheid en extra files).

## Bronnenlijst

- Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2015a). Cahier mobiliteit. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Den Haag: CPB en PBL.
- CNV (2023), [CNV-analyse](#): rekeningrijden kost werkenden honderden euro's extra per maand.
- CPB en PBL (2015b). Maatschappelijke kosten en baten prijsbeleid personenauto's. Achtergronddocument. Den Haag: Centraal Planbureau (CPB) en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- Geilenkirchen, G.P., K.T. Geurs, H.P. van Essen, A. Schroten, B. Boon (2010), Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Kennisoverzicht. Den Haag / Delft: Planbureau voor de Leefomgeving / CE Delft
- Knoope, M., L. Krabbenborg, G. Romijn, P. Wortelboer van Bonselaar (2022), Verwachte effecten van betalen naar gebruik. Inzichten vanuit de literatuur en een expertsessie. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Knoope, M., Verkenning van de gevolgen van betalen naar gebruik voor autoreizen naar het buitenland. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Muconsult, Revnext, 4cast (2022), Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik. Onderzoek naar doelbereik en enkele neveneffecten. Amersfoort: Muconsult.
- Muconsult, Revnext, 4cast (2023), Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2. Tabellenrapport. Amersfoort: Muconsult.
- Schuitema, G., L. Steg, Ch. Vlek (2007), Are pricing policies effective to change car use? IATSS Research, 31 (1).
- de Volkskrant (2019), de argumenten tegen rekeningrijden worden één voor één weggenomen.
- WRR (2023), Rechtvaardigheid in klimaatbeleid. Over de verdeling van klimaatkosten. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.
- Zijlstra, T., J.J. Witte, S. Bakker (2022), De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

---

totale kosten, en treedt welvaartsverlies op. Bij te hoge prijzen maken mensen kilometers niet meer terwijl die eigenlijk wel rendabel zijn, en treedt ook welvaartsverlies op. Dit laatste is het geval bij de voorgestelde varianten van een vlakke kilometerheffing. Autorijden wordt als het ware te duur, waardoor welvaartsverlies optreedt.

---

*Disclaimer: De Jonge Akademie, KNAW, NFU, NWO, TNO en UNL bemiddelen tussen parlementaire kennisvraag en wetenschappelijk kennisaanbod. De informatie in het kader van Parlement en Wetenschap is afkomstig van vooraanstaande wetenschappers, maar niet onderworpen aan peer review en niet door de wetenschapsorganisaties geverifieerd.*