



Fiscale maatregelen
met positieve effecten
op CO₂-uitstoot en
biodiversiteit

Oktober 2026

**NATUUR
& MILIEU**
Laat zien dat het kán

Inhoud

Slim fiscaal beleid voor klimaat, biodiversiteit en schatkist.....	3
De maatregelen.....	4
Sector luchtvaart.....	4
Afstandsafhankelijke vliegbelasting	4
Includeren transferpassagiers	5
Differentiatie naar klasse	5
Sector wegmobiliteit	6
Beëindigen accijnskorting op benzine en diesel	6
Afschaffen van het verlaagd tarief in de mrv voor de bestelauto van een ondernemer	7
Sectoren industrie en energie	8
Fiscale koploper korting	8
Afbouwen fiscale voordelen voor fossiel energie gebruik	8
Aanpassen energiebelasting	9
Heffingen op afvalwater uit de industrie	11
Toekennen maatschappelijke kosten mogelijk maken in Waterschapswet	11
Een circulaire hefboom	12
Sector landbouw	12
Heffing op toxische bestrijdingsmiddelen	12
Conclusie	13

Slim fiscaal beleid voor klimaat, biodiversiteit en schatkist

Klimaatwinst, natuurherstel én extra inkomsten voor de schatkist. Het zijn doelen die vaak afzonderlijk worden besproken, maar in de praktijk juist hand in hand kunnen gaan. Slim fiscaal beleid maakt het mogelijk om vervuiling en schade aan natuur en gezondheid terug te dringen, terwijl tegelijkertijd financiële ruimte ontstaat voor de grote opgaven van deze tijd.

Veel producten en activiteiten veroorzaken maatschappelijke kosten die nu niet of slechts gedeeltelijk in de prijs zijn verwerkt. Denk aan klimaatverandering, luchtvervuiling, gezondheidsschade, waterverontreiniging of verlies van natuur. Die kosten verdwijnen niet. Ze worden afgewenteld op de samenleving, op toekomstige generaties en uiteindelijk op de belastingbetaler. Economisch gezien leidt dit tot een scheve markt en daarmee tot ondoelmatig beleid: vervuilende keuzes worden onbedoeld beloond, terwijl duurzame alternatieven op achterstand staan.

Het beprijzen van deze externe kosten is zinnig economisch beleid. Het zorgt ervoor dat prijzen een eerlijker beeld geven van de werkelijke maatschappelijke kosten. Daarmee ontstaan prikkels voor innovatie, verduurzaming en efficiënt gebruik van grondstoffen en energie. Daarnaast leveren dergelijke maatregelen vaak aanzienlijke inkomsten op voor de schatkist. Geld dat kan worden ingezet voor lastenverlichting, investeringen in de toekomst of een rechtvaardige transitie.

In deze notitie presenteren wij een reeks fiscale maatregelen die hieraan bijdragen. Het gaat om voorstellen op het gebied van luchtvaart, mobiliteit, industrie, energie en landbouw. Sommige maatregelen leveren direct honderden miljoenen euro's per jaar op, andere zijn budgetneutraal maar zorgen voor een krachtige verschuiving richting een duurzame economie. Gezamenlijk leiden zij tot miljoenen tonnen CO₂-reductie, minder vervuiling van lucht, bodem en water, en een eerlijkere verdeling van lasten.

De maatregelen in deze notitie laten zien dat goed fiscaal beleid en een schoon, toekomstbestendig Nederland hand in hand gaan. Ze leveren opbrengsten op voor de schatkist én helpen de klimaat- en natuurdoelen dichterbij te brengen. Juist die combinatie maakt ze aantrekkelijk voor een volgend pakket aan politieke keuzes.

De maatregelen

Hieronder bespreken we per sector de fiscale maatregelen die de grootste bijdrage kunnen leveren aan klimaat, natuur en gezonde overheidsfinanciën. Per maatregel beschrijven we de beleidsmatige onderbouwing, het verwachte effect op CO₂-uitstoot of biodiversiteit en de budgettaire opbrengst. We beginnen met de luchtvaart, gevolgd door wegmobiliteit, industrie en energie, en sluiten af met de landbouw. Zo ontstaat een overzicht van maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en direct maatschappelijk rendement opleveren.

Sector luchtvaart

De luchtvaart is uitgezonderd van btw op vliegtickets en accijns op kerosine, terwijl de klimaat-, natuur- en gezondheidseffecten van luchtvaart groot zijn. Hierdoor zijn tickets kunstmatig goedkoop. Door de uitzonderingspositie van de luchtvaart op het gebied van btw op vliegtickets en accijns op kerosine loopt de Nederlandse staatskas 2 euro miljard per jaar mis.¹ De niet-ingeprijste maatschappelijke kosten betreffen zelfs 7 miljard euro.² Deze onderbelasting leidt tot onrechtvaardigheid: de helft van de Nederlanders die niet vliegt,³ betaalt via de algemene middelen wel mee aan de hoge maatschappelijke kosten van de luchtvaart.

Afstandsafhankelijke vliegbelasting

De invoering van de afstandsafhankelijke vliegbelasting per 1 januari 2027 is daarom verstandig fiscaal beleid. Een groep vooraanstaande economen heeft zich hier dan ook positief over uitgesproken.⁴ Aan de invoering ligt verder een gedegen analyse⁵ ten grondslag, met o.a. de volgende conclusies:

- Voor passagiers binnen Europa verandert er niets; zij blijven het huidige tarief betalen. Op de middellange afstand komt er per passagier slechts 18 euro bij en op de lange afstand 40 euro. Dat is relatief klein ten opzichte van de totale ticketprijs en heeft dus nauwelijks effect op betaalbaarheid.
- Naburige landen zoals het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk hebben al afstandsafhankelijke vliegbelastingen. In het VK liggen de tarieven op lange afstanden zelfs aanzienlijk hoger, terwijl de verschillen met Duitsland beperkt zijn.
- De afstandsafhankelijke vliegbelasting zorgt, door de hogere belasting op lange afstandsvluchten, voor een verschuiving van lange naar korte vluchten. Mensen gaan dus minder ver vliegen, waardoor de vliegbelasting zorgt voor verlaging van CO₂ uitstoot.

Het huidige voorstel - zoals opgenomen in het belastingplan voor 2027 - waarin de belasting op de langste afstanden wordt verlaagd naar de hoogte die Duitsland hanteert is een stap in de verkeerde richting. Het zorgt ervoor dat de meeste vervuilende, lange vluchten kunstmatig goedkoop blijven; op een vlucht naar Los Angeles wordt straks slechts 20 procent van de maatschappelijke kosten gedekt door belastingopbrengsten. Op een vlucht naar Parijs is dat 94 procent.

Door alleen naar de tarieven van Duitsland te kijken worden bovendien de prijzen in het VK over het hoofd gezien. Daar is het tarief op de langste vluchten met 109,46 euro aanzienlijk hoger. Tegelijkertijd heeft Denemarken in 2025 een afstandsafhankelijke vliegbelasting ingevoerd die de komende jaren

¹ Natuur & Milieu | 2023 | [Overheid loopt miljarden mis aan luchtvaartbelasting](#)

² CE Delft | 2026 | [De onbetaalde rekening van de luchtvaart](#)

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2024 | [De Vliegende Hollander](#)

⁴ Van Tilburg et al., | 2024 | [laait-ver-vliegers-en-overstappers-zelf-meer-opdraaien-voor-de-kosten/](#)

⁵ CE Delft | 2025 | [Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting](#)

steeds hoger wordt. Harmonisatie vraagt om een bredere afweging dan een vergelijking met uitsluitend de laagste tarieven in Europa.

Een gelijk speelveld mag niet ontaarden in een *race to the bottom*, waarbij harmonisatie vooral wordt ingevuld als het verlagen van nationale tarieven. Europese harmonisatie zou juist moeten bijdragen aan een consistent systeem waarin externe kosten zo goed mogelijk worden geprijsd. Wij roepen u op het tarief op de langste vluchten vast te houden.

*Effect op CO₂ uitstoot: 0,15–0,30 Mton CO₂ en 0,60–1,35 Mton CO₂-eq aan niet-co₂ klimaateffecten⁶
Budgettaire effect: +257 miljoen per jaar.*

Includeren transferpassagiers

Transferpassagiers zijn uitgezonderd van de Nederlandse vliegbelasting. Daardoor draagt ruim een derde van de passagiers op Schiphol niet bij aan de maatschappelijke kosten die de luchtvaart veroorzaakt.

Juist deze groep veroorzaakt relatief veel kosten voor de samenleving. Transferpassagiers zorgen voor zowel een aankomst als een vertrek op Schiphol en dragen daarmee bij aan geluidsoverlast, luchtvervuiling en uitstoot rond de luchthaven. Bovendien maken zij relatief vaak gebruik van langeafstandsvluchten met een hoge klimaatimpact. Tegelijkertijd leveren zij beperkt directe economische waarde op voor Nederland, omdat zij de luchthaven niet verlaten.

De uitzonderingspositie van transferpassagiers is daarom steeds moeilijker te rechtvaardigen. Onderzoek van SEO, CE Delft en Significance⁷ laat zien dat transferpassagiers een vliegbelasting kunnen betalen van circa 40 tot 50 procent van het reguliere tarief, terwijl de effecten op de hub functie van Schiphol beperkt blijven. Sterker nog, het zorgt ervoor dat er méér Nederlanders vanaf luchthavens in eigen land kunnen vertrekken.⁸

Wij roepen u daarom op te pleiten om ook een belasting voor transferpassagiers in te voeren. Een logische eerste stap is een apart, verlaagd tarief van €15,13 per vertrekkende transferpassagier.^{9,10}

*CO₂-reductie per jaar: 0,3- 0,5 Mton (netto, wereldwijd effect, gecorrigeerd voor uitwijkeffecten)
Budgettaire effect: + 140-210 miljoen per jaar.*

Differentiatie naar klasse

Niet alleen de afstand van een vliegreis bepaalt de CO₂-uitstoot, maar ook de klasse waarin wordt gereisd. Een businessclassreiziger veroorzaakt per passagier circa drie keer zoveel uitstoot als een economyclassreiziger. De vliegbelasting zou daarom ook moeten differentiëren naar reisklasse.

De hogere uitstoot komt doordat businessclassstoelen meer ruimte innemen, waardoor minder passagiers in hetzelfde vliegtuig kunnen worden vervoerd. Met het invoeren van een apart tarief voor

⁶ Tweede Kamer | 2025 | [Memorie van Toelichting Belastingplan 2026](#)

⁷ Schiphol, BARIN en KLM | 2023 | [MKBA-Schiphol-Krimpen-of-verduurzamen](#)

⁸ CE Delft | 2026 | [De onbetaalde rekening van de luchtvaart](#)

⁹ CE Delft | 2023 | [Effecten includeren transferpassagiers in de vliegbelasting](#)

¹⁰ CE Delft | 2026 | [De onbetaalde rekening van de luchtvaart](#)

Businessclass sluit Nederland aan bij Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, waar passagiers in hogere reisklassen al zwaarder worden belast.

Een belasting naar reisklasse maakt het belastingstelsel eerlijker: wie meer uitstoot veroorzaakt, betaalt ook meer. Bovendien wordt businessclass vooral gebruikt door zakenreizigers en reizigers met hogere inkomens. Daarmee richt een hogere belasting zich op een relatief kleine groep met een bovengemiddelde klimaatimpact.

Wij roepen u daarom op om de vliegbelasting voor hogere reisklassen te verdrievoudigen, conform de extra CO₂ uitstoot.

*CO₂-reductie per jaar: Waarschijnlijk nihil.*¹¹

De vrijgekomen capaciteit door de verminderde vraag naar businessclass zal worden opgevuld door economyclass-passagiers, waardoor het niet tot minder vluchten leidt. Tegen dezelfde CO₂-uitstoot kunnen wel méér mensen gebruik maken van de luchtvaart.

*Budgettaire effect: 130 -200 miljoen per jaar.*¹²

Sector wegmobiliteit

Ook op het gebied van wegmobiliteit wordt op diverse manieren fossiele mobiliteit kunstmatig goedkoop gehouden. Hierbij gaat het in het bijzonder om kosten voor fossiele brandstoffen en het gebruik van een bestelauto.

Beëindigen accijnskorting op benzine en diesel

De Nederlandse tijdelijke accijnskorting op benzine en diesel is ingevoerd op 1 april 2022, als onderdeel van het pakket om de sterk gestegen energie- en brandstofprijzen te dempen na de Russische inval in Oekraïne. Deze bestaat deze inmiddels ruim 4,5 jaar. Het kabinet heeft voorgesteld om haar ook in 2027 en 2028 te verlengen; waarna de korting uiteindelijk afloopt op 1 januari 2029. Natuur & Milieu is van mening dat er efficiëntere maatregelen zijn om de koopkracht van huishoudens op peil te houden, die bovendien voor minder vervuiling zorgen.

De accijnsverhoging is niet doelmatig of rechtvaardig en schaadt het klimaat. De maatregel draagt maar beperkt bij aan verbetering van de bestaanszekerheid. Hoewel de brandstofprijzen momenteel hoog zijn, zijn de lonen afgelopen jaren sterk gestegen en kunnen veel huishoudens deze kostenstijging dragen. De generieke korting komt maar beperkt terecht bij de Nederlanders die het financieel lastig hebben. Een groot deel van de huishoudens in de lagere inkomensgroepen heeft geen auto: van de 2 miljoen huishoudens uit de laagste inkomensklassen heeft zelfs 60 procent geen auto. Hoge inkomensgroepen profiteren: zij rijden per persoon en per huishouden meer kilometers.

Natuur & Milieu is daarom voorstander van gerichte maatregelen die specifieke doelgroepen helpen om hoge brandstofprijzen op te vangen. Onze oproep is om te voorkomen dat de tijdelijke accijnskorting een structurele korting wordt. Leg daarom nu een helder afbouwpad vast voor 2027 en 2028 op basis van de reële prijsontwikkeling, waarbij vrijvallende middelen beschikbaar komen voor structurele maatregelen die lage inkomens helpen bij de overstap naar betaalbare en duurzame mobiliteit.

¹¹ CE Delft | 2026 | De onbetaalde rekening van de luchtvaart

¹² CE Delft | 2026 | De onbetaalde rekening van de luchtvaart

CO₂-reductie per jaar: Onbekend.

Afhankelijk van keuze van beleidsoptie.

Budgettaire effect: afhankelijk van gekozen opties en fasering.

Voor 2027 is 1,375 miljard gereserveerd. Voor 2028 750 miljoen.

Afschaffen van het verlaagd tarief in de mrb voor de bestelauto van een ondernemer

In de motorrijtuigenbelasting (mrb - wegenbelasting) en belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm - aanschafbelasting) zijn diverse verlaagde tarieven, vrijstellingen en teruggaafregelingen opgenomen. Opvallend is de uitzonderingspositie voor bestelauto's van ondernemers. Ondernemers betalen momenteel tijdelijk een extra verlaagd MRB-tarief voor bestelauto's, als onderdeel van het energienoodpakket. Deze regeling vervalt per 1 januari 2027. Daarna geldt weer het reguliere stelsel, met diverse verlaagde tarieven, vrijstellingen en teruggaafregelingen.

In de Wet MRB 1994 geldt een lager tarief voor bestelauto ondernemer. Brandstof toeslagen (diesel en autogas) – die wel gelden voor reguliere personenauto's – zijn namelijk niet van toepassing op deze voertuigen. Daarnaast betalen eigenaren van bestelauto's (zowel van particulieren als van ondernemers) geen provinciale opcenten. Een vrijstelling van zowel het verlaagde MRB-tarief als de brandstof toeslag én de provinciale opcenten leidt ertoe dat bestelauto's van ondernemers op drie afzonderlijke onderdelen worden bevoordeeld ten opzichte van vergelijkbare personenauto's. Daardoor staat de fiscale behandeling niet in verhouding tot het gebruik van infrastructuur en de maatschappelijke kosten die deze voertuigen veroorzaken.

Natuur & Milieu stelt voor om het mrb-tarief voor de bestelauto van een ondernemer in evenwicht te brengen met het mrb-tarief van personenauto's. Dat kan doormiddel van de volgende opties:

- a) Het afschaffen van het verlaagde mrb-tarief voor een bestelauto van een ondernemer, met een gewichtscorrectie voor EV-bestelauto's;¹³
- b) Voor een bestelauto van een ondernemer de brandstof toeslag voor diesel en autogas (gefaseerd) toepassen,¹⁴ en/of
- c) Voor het gebruik van een bestelauto provinciale opcenten in rekening te brengen.¹⁵

Natuur & Milieu is voorstander van gefaseerde gelijkstelling, waarbij wordt gestart met optie a of b zodat bestelwagens evenredig bijdragen aan het gebruik van Nederlandse wegen en deze maatregel de businesscase voor een (tweedehands) elektrische bestelwagen verbetert.

CO₂-reductie per jaar: Onbekend.

Afhankelijk van keuze van beleidsoptie.

Budgettaire effect: afhankelijk van gekozen opties en fasering.

Het budgettaire beslag voor de verlaagde mrb in 2026 was 1393 miljoen¹⁶, voor 2027 is dit 1270 miljoen.

¹³ MinFin | 2025 | Ambtelijk rapport Kansen voor lagere tarieven en beter beleid P.68

¹⁴ MinFin | 2025 | Ambtelijk rapport Kansen voor lagere tarieven en beter beleid P.69

¹⁵ Rijksoverheid | 2024 | Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel: Bundel fichemaatregelen P.171

¹⁶ Rijksoverheid | 2026 | Miljoenennota 2027: Bijlage 13 - fossiele voordelen.

Het budgettaire beslag van het niet heffen van opcenten bij bestelauto's van ondernemers en particulieren is circa €450 miljoen (exclusief gedragseffecten). De extra opbrengst van opcenten gaat naar de provincies, waardoor er na gedragseffecten een derving kan optreden voor de rijksinkomsten.¹⁷

De potentiële opbrengst van het (gefaseerd) toepassen van de brandstoftoeslagen op bestelauto ondernemer is circa 870 miljoen in 2027.¹⁸

Sectoren industrie en energie

De verduurzaming van de industrie is essentieel voor het halen van de klimaatdoelen: de industrie is verantwoordelijk voor circa 30% van de Nederlandse uitstoot en veroorzaakt ook veel vervuiling die schadelijk is voor gezondheid en leefomgeving.

Er is een fundamentele omslag nodig: van economische groei als doel op zich naar een sterke en schone industrie, van overheidssteun voor het fossiele systeem naar een eerlijk duurzaam speelveld en van lineaire naar circulaire productie.

Fiscale maatregelen kunnen deze omslag versnellen door vervuiling en fossiel gebruik minder aantrekkelijk te maken en duurzame investeringen juist te stimuleren. Fiscaal beleid draagt zo bij aan een industrie die schoon, circulair én concurrerend is.

Fiscale koploper korting

Met een koploper korting worden bedrijven financieel worden beloond als zij aantoonbaar sneller verduurzamen dan vergelijkbare bedrijven in hun sector. De ETS-benchmarks kunnen gebruikt worden om dat te bepalen. Bedrijven kunnen fiscaal voordeel krijgen in de vorm van korting op de energiebelasting of een hogere investeringsaftrek bij verduurzaming als zij beter presteren dan hun ETS-benchmarks. De korting wordt alleen toegekend voor daadwerkelijke en additionele CO₂-reductie. Investerings die al wettelijk verplicht zijn of al volledig zijn meegenomen in het bestaande beleid tellen niet mee. Bedrijven die aantoonbaar achterlopen, en ver onder de huidige ETS-benchmarks presteren worden niet beloond, maar moeten juist een bijdrage betalen. Deze bijdrage wordt vervolgens gereserveerd en teruggesluisd om de korting te dekken.

De opbrengst is afhankelijk van de maatvoering van de hoogte van de korting en waar de grens in de ETS-benchmark wordt gekozen, maar indicatief kan er tot 2 Mton aan emissiereductie worden bereikt. De maatregel kan budgetneutraal worden ontworpen. De opbrengsten van bedrijven die achterblijven kunnen worden gebruikt voor de korting aan koplopers. Zo ontstaat een gesloten stimulanssysteem dat een sterke prikkel vormt voor verduurzaming zonder structurele extra uitgaven voor de staatskas. Het creëert ook een financiële herverdeling van sterk achterblijvende industrie naar verduurzamende industrie, omdat opbrengsten worden teruggesluisd naar koplopers. Daarnaast realiseert de maatregel emissiereductie bij achterblijvers.

CO₂-reductie per jaar: 1,5 tot 2 Mton.¹⁹

Sterk afhankelijk van de gekozen ETS-benchmark en hoogte van de korting.

Budgettaire effect: Budgetneutraal.

Afbouwen fiscale voordelen voor fossiel energie gebruik

In de Miljoenennota van 2027 komt het totale bedrag aan fossiele voordelen volgens de externe kostenbenadering in 2025 uit op 23,3 miljard euro voor alle broeikasgasemissies ((inclusief uitgestelde

¹⁷ Rijksoverheid | 2024 | Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel: [Bundel fichemaatregelen](#)

¹⁸ MinFin | 2025 | [Ambtelijk rapport Kansen voor lagere tarieven en beter beleid](#)

¹⁹ Overlegtafel CO₂-heffing industrie | 2025 | [Kantelpunt voor klimaat en industrie](#)

emissies die worden toegerekend aan niet-energetisch gebruik van fossiele energiedragers)²⁰. Dit is de totale omvang van het klimaatbeprijzingstekort in 2025. Dit beprijzingstekort is ongeveer 59 procent van de totale klimaatschade veroorzaakt door broeikasgasemissies. Dit betekent dat meer dan de helft van deze schade niet is betaald. Het beprijzingstekort is groot in de industrie, zeker wanneer het non-energetisch beprijzingstekort wordt meegenomen.

Het kabinet kan de fiscale voordelen voor fossiel energiegebruik in de industrie afbouwen en de opbrengst gebruiken om de overstap naar schone energie te versnellen, in elk geval daar waar dat juridisch nationaal mogelijk is. Het kabinet heeft daar in de Miljoenennota van 2027 al een overzicht van gemaakt. Concreet kan het kabinet de komende jaren de vrijstellingen afbouwen voor non-energetisch aardgasgebruik (kunstmest, metallurgische en mineralogische procedés), in de kolenbelasting en lage tarieven voor grootverbruikers van aardgas verder afbouwen. De opbrengst kan vervolgens worden gebruikt om de energiebelasting op elektriciteit voor industriële toepassingen te verlagen of om investeringen in elektrificatie en infrastructuur te financieren.

De exacte opbrengst kan worden berekend op basis van de specifieke vrijstellingen. Bij volledige terugsluis naar verduurzaming is het pakket per saldo budgetneutraal.

CO₂-reductie per jaar: onbekend.

Sterk afhankelijk van de gekozen afbouwpaden voor specifieke vrijstellingen.

Budgettaire effect: Budgetneutraal.

Aanpassen energiebelasting

Een specifiek fossiel voordeel is de degressieve tariefstructuur van de energiebelasting op aardgas en elektriciteit. De energiebelasting is bovendien nu erg onoverzichtelijk en draagt onvoldoende bij aan verduurzaming.

In de eerste plaats zitten er grote verschillen tussen de energiebelasting op aardgas en op elektriciteit voor dezelfde hoeveelheid energie. Eén kuub aardgas komt neer op bijna 10 kWh aan energie-inhoud. Maar de energiebelasting op een kuub aardgas voor een kleinverbruiker is ongeveer 60 cent tegenover 90 cent voor 10 kWh aan elektriciteit. Elektriciteit wordt dus 50% zwaarder belast dan aardgas terwijl elektriciteit een veel duurzamer energiedrager is. Op deze manier maakt de energiebelasting warmtepompen en warmtenetten minder aantrekkelijk dan verwarmen met aardgas.

Een ander probleem dat de energiebelasting ingewikkeld maakt is de degressiviteit. De huidige energiebelasting kent zes verschillende staffels voor elektriciteit en vijf voor gas. Hoe meer je verbruikt, hoe minder energiebelasting per eenheid energie je gaat betalen. Door de staffels betalen grootverbruikers tien tot dertig keer minder energiebelasting per eenheid energie dan kleinverbruikers. Ook zijn er vrijstellingen voor verschillende industriële sectoren waardoor deze helemaal geen energiebelasting betalen. Hierdoor is de energiebelasting onoverzichtelijk en is er een ongelijk speelveld voor verduurzaming. Voor grootverbruikers en sommige sectoren biedt de energiebelasting geen prikkel om het verbruik te beperken.

Voorstel voor vereenvoudiging.

²⁰ Rijksoverheid | 2026 | Miljoenennota 2027: Bijlage 13 - fossiele voordelen.

Het is eenvoudig om de energiebelasting te vereenvoudigen en de verduurzamingsprikkel te versterken. Wij stellen voor om de energiebelasting op elektriciteit stapsgewijs af te bouwen en tegelijkertijd de degressiviteit te verminderen. Door dit te combineren wordt voorkomen dat een budgettair gat ontstaat.

Voor de afbouwen van degressiviteit stellen wij voor om naar één kleinverbruikersstaffel en één grootverbruikersstaffel toe te bewegen. Hiermee gaat het totaal van de staffels bij de energiebelasting op elektriciteit en gas van respectievelijk zes en vijf naar twee. Tot slot stellen wij voor de vrijstellingen stapsgewijs af te bouwen.

Onderstaande tabellen geven aan hoe het verloop van de energiebelasting voor elektriciteit en aardgas er uit zou kunnen zien. Netto kan deze maatregel budgetneutraal zijn, of zelfs geld opleveren. De CO₂-reductie is afhankelijk van de sterkte van de prikkel en flankerend beleid. In 2025 rekende de NVDE en CE Delft een aanpassing door van de energiebelasting op aardgas²¹. Deze leverde 1,1 miljard op voor de schatkist en 1,6 Mton CO₂-reductie. De opbrengsten in onderstaande tabellen zijn nog exclusief het afbouwen van vrijstellingen. Met name op het gebied van aardgas is hier nog veel winst te behalen. Op basis van de Fiscale Sleuteltabel 2027²² is te bepalen dat de grondslag van de energiebelasting 96,1 TWh en 14 bcm is terwijl het verbruik respectievelijk 112,8 TWh en 30,1 bcm is²³.

In dit voorstel zullen burgers en MKB minder gaan betalen voor energie en wordt elektrificatie aantrekkelijk. Ook voor de grootverbruikers ontstaat een sterke prikkel om te elektrificeren. Door het over een lange periode van 10 jaar uit te spreiden zijn er voldoende mogelijkheden voor partijen om in hun investeringen rekening te houden met deze verschuiving.

Tabel 1: ontwikkeling energiebelasting elektriciteit, opbrengsten en grondslag bepaald o.b.v. Fiscale Sleuteltabel 2027

Jaar	2027	2029	2031	2033	2035	2037
0-2.900 kWh	€0,088	€0,083	€0,079	€0,074	€0,070	€0,065
2901-10.000 kWh	€0,088	€0,083	€0,079	€0,074	€0,070	
10.001-50.000 kWh	€0,068	€0,067	€0,067	€0,066	€0,066	
50.001-10 miljoen kWh	€0,038	€0,035	€0,032	€0,030	€0,027	€0,024
Meer dan 10 miljoen kWh (particulier)	€ 0,004	€ 0,008	€ 0,012	€ 0,016	€ 0,020	
Meer dan 10 miljoen kWh (zakelijk) ²⁴	€0,003	€0,007	€0,011	€0,016	€0,020	
opbrengst (mln)	4671	4515	4358	4202	4045	3889

²¹ NVDE | 2025 | [NVDE-menukaart-maatregelen-CO2-besparing-investeringen-en-onafhankelijkheid](#)

²² Rijksoverheid | 2026 | [Fiscale sleuteltabel-2027](#)

²³ CBS | 2025 | <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/00372/table> en <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84575NED/table>

²⁴ Particuliere verbruikers van meer dan 10 miljoen kWh

Tabel 2: ontwikkeling energiebelasting gas, opbrengsten en grondslag bepaald o.b.v. Fiscale Sleuteltabel 2027

Jaar	2027	2029	2031	2033	2035	2037
0-1.000 m3	€0,62	€0,62	€0,63	€0,64	€0,64	€0,65
1.001-170.000 m3	€0,62	€0,62	€0,63	€0,64	€0,64	
170.001-1 miljoen m3	€0,35	€0,41	€0,47	€0,53	€0,59	
Meer dan 1 miljoen m3 – 10 miljoen m3	€0,23	€0,23	€0,23	€0,24	€0,24	€0,24
Meer dan 10 miljoen m3	€0,05	€0,09	€0,13	€0,17	€0,20	
opbrengst (mln)	6380	6588	6795	7003	7211	7419

CO2-reductie per jaar >1,6 Mton

Budgettaire effect: neutraal tot enkele miljarden positief

Heffingen op afvalwater uit de industrie

Voor directe lozingen op Rijkswateren bedraagt het tarief sinds 2014 €37,28 per vervuilingseenheid, zoals is vastgelegd in de Waterwet. Dit tarief is sindsdien onveranderd. Vanwege inflatie verdwijnt bij een gelijkblijvende prijs langzaam een belangrijke prijsprikkel om vervuiling van het oppervlaktewater tegen te gaan.

De tarieven van waterschappen voor dezelfde vervuilingseenheid zijn wel gestegen. Deze tarieven worden bepaald via de Waterschapswet en worden jaarlijks opnieuw vastgesteld. Het gemiddelde ligt in 2026 rond €87 per vervuilingseenheid (met spreiding tussen circa €67 en €115, afhankelijk van het waterschap) en is de afgelopen jaren sterk toegenomen door de toenemende beheerskosten bij waterschappen. Dit zorgt voor een groeiende kloof tussen de tarieven van Rijkswaterstaat en de Waterschappen

Natuur & Milieu roept op om de Waterwet te wijzigen en de tarieven in lijn te brengen met de tarieven die waterschappen hanteren. Voeg bovendien een jaarlijkse indexatie van de Rijkstarieven toe, zodat prijzen in lijn blijven bij het prijspeil.

CO2-reductie per jaar: waarschijnlijk nihil

Budgettaire effect: positief

Toekennen maatschappelijke kosten mogelijk maken in Waterschapswet

In de huidige heffingssystematiek van de Waterschapswet is opgenomen dat waterbeheerders enkel heffingen mogen innen die de kosten dekken van het waterbeheer en afvalwaterzuivering. Hierdoor kunnen maatschappelijke kosten die buiten deze activiteiten vallen, zoals milieuschade en gezondheidsrisico's niet doorbelast worden aan de vervuiler. Meer wettelijke ruimte om vervuilende activiteiten te belasten maakt het mogelijk om financiële prikkels te richten op het voorkomen van

vervuiling. Natuur & Milieu roept daarom op om in de Waterschapswet op te nemen dat ook maatschappelijke kosten via heffingen aan de vervuiler toegekend kunnen worden.

CO₂-reductie per jaar: waarschijnlijk nihil

Budgettaire effect: positief

Een circulaire hefboom

Laat bedrijven die een product op de Nederlandse markt zetten een heffing betalen over het percentage primaire fossiele grondstof in hun eindproducten op basis van het digitaal productpaspoort. Koppel dit aan een investeringsfonds dat investeert in bedrijven in de keten die bekostiging nodig hebben voor circulaire innovatie, oplossingen en infrastructuur. De opbrengst wordt dus teruggesluisd naar circulaire productie, waardoor het instrument budgetneutraal kan worden vormgegeven.

CO₂-reductie per jaar > 0,2-0,6 Mton CO₂ zijn.

Budgettaire effect: Budgetneutraal

Sector landbouw

Bestrijdingsmiddelen worden door heel Nederland teruggevonden: in de leefomgeving van boeren en omwonenden, in de natuur, in recreatie- en oppervlaktewater en drinkwaterbronnen. In 2027 staat de deadline voor de Kader Richtlijn Water (KRW) doelen voor de deur. Een heffing op bestrijdingsmiddelen kan het gebruik ervan verminderen en ervoor zorgen dat we de doelen van de KRW kunnen halen.

Heffing op toxische bestrijdingsmiddelen

Natuur & Milieu is voorstander van een heffing op bestrijdingsmiddelen op basis van toxiciteit, met terugsluis naar de sector om te investeren in koplopers en verduurzaming. Er is internationaal al volop geëxperimenteerd met varianten van een heffing. In 2023 is door Ecorys in opdracht van het ministerie van LNV een verkennende studie uitgevoerd naar de mogelijkheid voor een Nederlandse variant.²⁵ Uit dat onderzoek blijkt dat:

1. Een heffing leidt tot een groter bewustzijn van bestrijdingsmiddelengebruik en het biedt een prikkel om minder te gaan gebruiken.
2. Een substantiële heffing op basis van toxiciteit aantoonbaar effect heeft op de verkoopcijfers van giftige bestrijdingsmiddelen. Het draagt bij aan de doelstellingen om de afhankelijkheid van deze middelen terug te dringen en de externe kosten van de landbouw te verminderen.
3. Een heffing op basis van het risicoprofiel van een stof kan nieuwe verdienmodellen stimuleren en daarmee bijdragen aan de transitie naar een schone en duurzame landbouwsector.

Onderzoek naar de effectiviteit van een heffing op basis van toxiciteit in Denemarken laat een verschuiving zien naar minder belastende middelen. De heffing draagt dus actief bij aan het verminderen van de milieu impact van de landbouw.

CO₂-reductie per jaar

De methodiek voor CO₂ bepaling van de productie en toepassing van synthetische bestrijdingsmiddelen is beperkt uitgewerkt en richt zich enkel op energieverbruik van de productie van de middelen. Alleen daarop berekend is de voetafdruk van de Nederlandse consumptie berekend op 0,134 Mton. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat bestrijdingsmiddelengebruik ook bijdraagt aan

²⁵ Rijksoverheid | 2023 | Vervolgonderzoek inzet heffingen in transitie weerbare teeltsystemen

broeikasgassen doordat het bodemleven verstoord wordt. Hierdoor wordt koolstof slechter opgeslagen en komt meer lachgas vrij.^{26,27}

Budgettaire effect: 20- tot 550 miljoen euro.

Een heffing versnelt afbouw van de meest schadelijke middelen, waardoor gebruik verschuift naar minder schadelijke middelen met een lagere heffing. In de tussentijd kan de opbrengst van de heffing ingezet worden om de transitie naar een duurzame landbouw te financieren.

Uit een recente studie blijkt dat de kosten van het zuiveren van bestrijdingsmiddelen uit ons drinkwater hoge kosten heeft, onder andere door zeer schadelijke pesticiden met PFAS en afbraakproduct TFA.²⁸ De opbrengstverliezen van de landbouw als gevolg van (een eventueel) verbod op gebruik van bestrijdingsmiddelen in grondwaterbeschermings- en waterwingebieden zijn (vele malen) lager.²⁹

Tabel 3: Kostenvergelijking drinkwaterzuivering met algeheel verbod bestrijdingsmiddelengebruik in GWB-gebieden

	Minimum Scenario	Maximum Scenario	Algeheel verbod
Investeringskosten zuivering (jaarlijkse kosten gebaseerd op afschrijvingstermijn van 40 jaar)	1,14 mld. (jaarlijks 28,5 mln.)	5,58 mld. (jaarlijks 139,5 mln.)	
Operationele kosten zuivering (jaarlijks)	114,8 mln.	532,8 mln.	
Opbrengstverlies land- en tuinbouw (jaarlijks)			123 mln.
Totaal (jaarlijks)	143,3 mln.	672,3 mln.	123 mln.

Conclusie

De maatregelen in deze notitie laten zien dat goed fiscaal beleid meer kan opleveren dan extra inkomsten alleen. Ze dragen bij aan CO₂-reductie, natuurherstel, schonere lucht en water, een sterkere circulaire economie en een eerlijkere verdeling van maatschappelijke kosten.

De keuzes die de komende jaren worden gemaakt, juist ook op het gebied van fiscaliteit, bepalen in belangrijke mate of Nederland de omslag weet te maken naar een klimaatneutrale en natuurinclusieve economie. Daarom roepen wij u op deze maatregelen actief te betrekken bij de behandeling van het Belastingplan en toekomstige begrotingskeuzes. Zo kan stap voor stap gewerkt worden aan een belastingstelsel dat vervuiling beprijsd, verduurzaming stimuleert en Nederland toekomstbestendig maakt.

²⁶ Sim JXF et al., | 2022 | Impact of twenty pesticides on soil carbon microbial functions and community composition.

²⁷ Jezierska-Tys, S. et al., | 2021 | Microbiological Nitrogen Transformations in Soil Treated with Pesticides and Their Impact on Soil Greenhouse Gas Emissions.

²⁸ Haskoning | 2026 | Zuiveringskosten bij verdere verontreiniging grondwaterbeschermingsgebieden door bestrijdingsmiddelen

²⁹ Wageningen Universiteit | 2025 | Impactanalyse stoppen van gebruik van bestrijdingsmiddelen in grondwaterbeschermingsgebieden